

## **URBANISATION ET ANTHROPIISATION DU BASSIN VERSANT DU LEZ LATTES-CENTRE : PROTECTION DES INONDATIONS A 1 200 M3/s OU IMPOSTURE ? QUALITE DE L'AIR : MONTPELLIER SUD EXPOSE A UN ENVIRONNEMENT DEGRADE**

### **EXTENSION DE LA ZAC PORT MARIANNE – REPUBLIQUE :**

Cette zone est délimitée à l'Ouest par l'avenue Raymond Dugrand, au Nord par l'avenue Nina Simone, au Sud par l'autoroute A9.

Le programme de construction comprend environ 200 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher dont 28 000 m<sup>2</sup> de bureaux et commerces, 4 700 m<sup>2</sup> d'équipements publics et 1 800 logements. *(Voir les photos du 12 Décembre 2021 concernant une partie de cette extension)*

### **Des conséquences environnementales à risques par les surfaces bâties de Port Marianne :**

Cette zone urbanisée sera impactée à la fois, par les pollutions de l'A709, nuisances aux bruits et qualité de l'air et par ailleurs, par le risque d'inondation puisqu'elle est soumise au pluvial en provenance du Millénaire-Grammont et des débordements du Lez et/ou de la Lironde. Ce sont les conséquences de l'imperméabilisation du bassin du Lez en amont, de l'importance des surfaces bâties (doublement A9, LGV) et l'anthropisation de Port Marianne.

Il s'agit de la fin des programmes de l'extension d'urbanisation de Port Marianne vers la mer à proximité de l'autoroute A709. Une fois ces programmes d'une superficie de 400 hectares achevés dont environ 200 hectares artificialisés, Port Marianne comptabilisera à terme 15 000 logements soit environ 50 000 habitants et représentera entre 15 et 20% de la population de Montpellier. La fin de l'extension de Port Marianne est prévue pour 2024.

Dans ce contexte, sous les effets de l'urbanisation galopante de Montpellier Agglomération/Métropole, en particulier sur Montpellier sud, Lattes et Pérols, de l'importance des surfaces bâties et l'imperméabilisation des sols, l'aggravation de la vulnérabilité humaine face aux risques d'inondations est à envisager.

Lors des inondations de Septembre 1976 à Lattes, la zone de Richter jusqu'au droit du pont de l'autoroute A9 a servi de bassin de rétention en permettant de réduire considérablement l'intensité de la crue de référence en minimisant l'impact de la crue sur le territoire de Lattes. Aujourd'hui, le risque d'inondation est aggravé suite aux nombreuses surfaces bâties et artificialisées des sols de port Marianne qui deviennent des accélérateurs de crues.

Cette menace est tout particulièrement présente en zone littorale, du fait d'une concentration de facteurs convergents « érosion côtière, forte pression démographique et environnementale, élévation du niveau de la mer, épisodes cévenol, contraintes touristiques, ... ».

Plusieurs menaces pèsent sur les populations des littoraux : l'une d'elles est l'élévation du niveau des océans causée par la dilatation de l'eau sous l'effet du réchauffement climatique et la fonte des glaces au Groenland et en Antarctique (qui fera monter plus vite que prévu le niveau des mers).

La vulnérabilité de Montpellier sud, Lattes Centre et toute la zone littorale s'aggrave chaque jour davantage face aux inondations et l'adaptation au changement climatique essentiel ne répond pas à l'urgence du moment. On constate un déni des décideurs à admettre la réalité de ces nuisances environnementales et l'évaluation des risques d'inondation. Le caractère illusoire de sécurité en l'absence de pertes humaines au cours des dernières crues malgré l'accroissement de la densité de sa population prédomine sur la réalité du risque.

Après avoir enrichi mes connaissances à partir de l'historique des inondations du Bassin versant Lez / Mosson (des différentes études et rapports hydrauliques, de mes deux entretiens associatifs avec le Préfet de l'hérault ou son représentant relatifs à l'avis défavorable de l'extension de la station d'épuration « MAERA » sur une zone inondable, du risque important d'inondation par le débordement du Lez de Montpellier sud jusqu'au littoral suite à l'anthropisation du bassin versant du Lez -Mosson, des recommandations et mesures de précaution environnementales émises par plusieurs Préfets, de mes expériences et connaissances sur la prévention des inondations de notre territoire depuis de nombreuses années, de la progression de l'artificialisation des sols du bassin du Lez, de la conclusion du rapport QUEVREMONT), **je considère qu'il s'agit d'une imposture de dire que Lattes Centre est à l'abri d'une crue à 1 200 m<sup>3</sup>/s comme l'affirme le Président du CYBLE et Maire de Lattes, Cyril Meunier.** *(Voir chaque extrait à partir du document : « Les soucis et recommandations des Préfets pour la prévention des inondations »)*

S'il est vrai que nous ne pouvons pas grand-chose sur l'aléa météorologique, nous savons agir sur la concentration des eaux et sur ses conséquences. Il s'agit d'intervenir le plus en amont possible en développant les actions permettant de : limiter la concentration des ruissellements, diminuer leur vitesse, améliorer les écoulements aux exutoires, revégétaliser là où le ruissellement apparaît dès lors que c'est possible, éviter l'artificialisation des sols en fonction des risques probables.

Il paraît nécessaire d'engager une étude hydraulique du bassin versant « Lez – Mosson » dans sa globalité, de la source jusqu'à son exutoire en mer (partiellement vers l'Étang du Méjan pour une crue du Lez supérieure à 400m<sup>3</sup>/s ou l'Étang de l'Arnel pour la Mosson) en prenant en compte la gestion des étangs Palavasiens et leurs effets protecteurs face aux inondations. Cette demande répond aux souhaits de plus de dix associations environnementales.

Après concertation entre les administrations, les élus et associations de citoyens, il devient urgent d'entreprendre les actions pour la mise en œuvre des mesures nécessaires à l'adaptation de notre territoire au changement climatique en cours, de prévoir les réponses possibles à la sécurisation des biens et des personnes et des entreprises afin de répondre à l'élévation du niveau marin et des étangs. Evaluer les actions et travaux à entreprendre pour la mise en sécurité de l'ancienne décharge de déchets ménagers des pollutions émises par le site du Thôt. La mise en place de filets pour capter les déchets des réseaux d'eaux pluviales et des rideaux de bulles pour stopper les déchets plastiques en aval du lez et de la Mosson afin d'arrêter ou réduire la pollution terrestre, en particulier les plastiques qui peuvent se propager vers nos ruisseaux, rivières jusqu'à la mer. Éviter une urbanisation ou des surfaces bâties qui pourraient engendrer des nuisances irréversibles pour l'environnement et par voie de conséquences des préjudices pour les populations.

#### **Proposition pour la création d'un outil d'aide à la décision pour la prévention des inondations :**

L'un des moyens d'adaptation les plus efficaces serait d'éviter le développement sans discernement de l'imperméabilisation des sols par le développement d'activités et de surfaces bâties sur des zones inondables. Afin de ne plus aménager et construire sur des zones où le risque d'inondation correspond à divers niveaux de probabilités, il serait judicieux de créer un outil de simulation de crues qui permettrait d'ajuster ou d'éviter de bâtir en fonction du diagnostic obtenu. Cet outil d'aide à la décision serait à la disposition des élus, les éléments conclusifs émis par ce logiciel seraient également consultables par les associations et citoyens qui en feraient la demande.

Quelles seraient les conséquences humaines et le coût des dégâts matériels suite à une crue centennale ou exceptionnelle du Lez-Mosson en amont avec la concomitance d'une élévation du niveau marin et des étangs en aval ?

Une responsabilité d'adaptation au changement climatique en cours qui engage les décideurs.

***Demain, nous ne pourrons pas dire « je ne savais pas ! », toutes les études récentes l'affirment. « Dans tous les cas, agir conjointement en anticipant la hausse du niveau marin et en limitant le changement climatique permettra de réduire les coûts de l'adaptation littorale et de limiter les crises » (Source : Assemblée plénière du 12 novembre 2019 du CESER Occitanie)***

**Qualité de l'air :** (Voir la carte de France 2011 des inégalités environnementales des zones géographiques surexposées à des substances toxiques).

**La Prévision de la Qualité de l'air :** [prevair.org](http://prevair.org)

**Origine et sources de pollution :**

<http://www2.prevoir.org/content/origine-et-sources-de-pollution>

**Pollution de l'air : Indice de qualité de l'air en temps réel (IQA)**

<https://aqicn.org/city/france/langedocroussillon/pres-darenes/>

**Météo de l'air, l'indice qualité de l'air :**

<https://www.atmo-occitanie.org/occitanie>

La pollution atmosphérique présente de nombreux impacts : sur la santé humaine, sur la biodiversité, sur les bâtiments, sur le changement climatique... Cette pollution atmosphérique est complexe : de multiples substances y contribuent, les durées de vie des polluants sont très différentes, les réactions chimiques peuvent donner naissance à de nouveaux polluants et les capacités à être transportées sur de longues distances.

Le sud de Montpellier est le principal émetteur d'oxydes d'azote de Montpellier Métropole. La qualité de l'air continue de se dégrader du fait du doublement de l'autoroute A9, (A709), la création de la ligne LGV et le futur développement de son exploitation. Ce cumul d'inégalités environnementales auxquelles il faut ajouter les installations polluantes existantes (l'ancienne décharge de déchets ménagers du Thôt (méthane), la station d'épuration Maera (sulfure d'hydrogène), l'usine de tri mécanique méthanisation (méthane), la création probable d'un stade de foot et anthropisation à proximité de notre littoral.

Comment identifier et gérer les zones géographiques françaises surexposées à des substances toxiques ? L'Ineris travaille à partir d'un outil d'évaluation qui représente graphiquement l'exposition des populations à un environnement dégradé.

### **Nuisances sonores :**

**Les principales nuisances sonores de Montpellier Sud et Nord de Lattes proviennent des infrastructures de transport et des établissements de nuit**

**Comment repérer un bruit anormal ?**

Le niveau de bruit se mesure en décibels et il existe des appareils tel que les sonomètres pour mesurer l'intensité d'un bruit. Par exemple, un bruit de feuilles dans les arbres correspond à environ 15 décibels, le bruit d'un klaxon de voiture correspond à environ 80 décibels et les ateliers sont à 85 décibels. Dans un restaurant plein, le bruit est de 70 décibels. Les bruits de la vie courante dans une maison sont autour de 45 décibels.

Au Bénin, en zone d'habitation, il est interdit de faire du bruit dépassant 50 décibels entre 6 heures et 13 heures. De 13 heures à 15 heures, le bruit ne doit pas dépasser 45 décibels, de 15 heures à 22 heures, il ne doit pas dépasser 50 décibels et de 22 heures à 6 heures, il ne doit pas dépasser 45 décibels.

En clair, en zone d'habitation, l'intensité du bruit doit à peine dépasser celle correspondant à la vie courante dans une maison.

La politique conduite en France pour limiter les nuisances sonores générées par les infrastructures de transport terrestre s'articule autour des quatre principales lignes directrices que sont le classement des voies bruyantes et la définition des secteurs où l'isolation des locaux à construire doit être renforcée, la prise en compte, en amont, des nuisances sonores lors de la construction ou de la modification des infrastructures de transport, le rattrapage des situations critiques ou « points noirs », l'évaluation, la prévention et la réduction du bruit dans l'environnement.

Au titre de la lutte contre les nuisances sonores, le droit actuel impose en premier lieu aux lotisseurs et aux constructeurs de bâtiments de prévoir les dispositions nécessaires pour limiter les nuisances sonores pour les bâtiments autorisés après les infrastructures existantes, en application du principe d'antériorité. Cependant, il revient aux maîtres d'ouvrage des nouvelles infrastructures de transport terrestre d'assurer la protection des bâtiments existants contre le bruit de la circulation. Dans ce cadre, la contribution sonore des nouveaux projets ne peut dépasser les limites en vigueur, à savoir pour les habitations situées aux abords d'un projet d'autoroute : 60 dB (A) de jour et 55 dB (A) de nuit dans les zones initialement peu exposées au bruit, ou 65 dB (A) de jour et 60 dB (A) de nuit dans les zones déjà exposées à de tels niveaux de bruit. Par ailleurs, les dispositions prévues par le maître d'ouvrage pour limiter les nuisances sonores sont définies dès la conception de l'aménagement, bien en amont des travaux, et sont précisées au fur et à mesure des phases d'études.

### **Nuisances sonores des établissements de nuit :**

L'exploitant est tenu d'établir une étude de l'impact des nuisances sonores, comportant l'étude acoustique sur le fondement de laquelle les travaux d'isolation nécessaires ont été réalisés, ainsi que les dispositions prévues pour limiter les niveaux sonores et les émergences, notamment par des travaux d'isolation acoustique et l'installation d'un limiteur de pression acoustique, et de tenir cette étude à la disposition des agents chargés du contrôle. Le non-respect des dispositions qui précèdent est puni de la peine d'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe, les personnes physiques encourant également la peine complémentaire de confiscation des dispositifs ou des matériels de sonorisation qui ont servi à commettre l'infraction, sans préjudice de l'application des sanctions administratives prévues par l'article L. 571-17 du code de l'environnement en cas d'inobservation des prescriptions réglementaires applicables à certaines activités bruyantes.