

DEPARTEMENT DE L'HERAULT

**DÉDOUBLEMENT DE L'AUTOROUTE A-9
AU DROIT DE MONTPELLIER**

MAITRE D'OUVRAGE : Autoroutes du Sud de la France (A S F)

**DIRECTION D'OPERATIONS DE MONTPELLIER
Mas des Cavaliers -, 471 rue Nungesser 34137 Maugeio cedex**

*Enquête Publique préalable à
l'autorisation requise au titre du Code
de l'Environnement (eaux et milieux
aquatiques)*

ARRETE PREFECTORAL N° 2012-I-2221 du 3 octobre 2012

**RAPPORT, CONCLUSIONS et
AVIS de la COMMISSION D'ENQUETE**

SOMMAIRE

A – RAPPORT	4
I – CONTEXTE ET GENERALITES	5
I - 1 Objet de l'enquête	6
I - 2 Cadre juridique	7
I - 3 Présentation de la Société ASF	7
I - 4 Présentation de l'Autoroute A9	8
I - 5 Nature et caractéristiques du projet	8
<i>I – 5 – 1 Masses d'eau concernées par le projet</i>	10
<i>I – 5 – 2 Ouvrages d'art</i>	11
<i>I – 5 – 3 Aspects hydrauliques du projet en phase d'exploitation</i>	12
<i>I – 5 – 4 Aspects hydrauliques du projet en phase d'exploitation</i>	13
<i>I – 5 – 5 Rubriques de la nomenclature loi sur l'eau concernées</i>	15
I - 6 Composition du dossier	15
II - ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE	18
II - 1 Désignation de la Commission d'enquête	18
II - 2 Organisation de l'enquête publique	18
<i>II - 2 - 1 Remise du dossier</i>	18
<i>II - 2 - 2 Mise en œuvre du premier arrêté d'enquête</i>	19
<i>II - 2 - 3 Première présentation du dossier à la Commission par le maître d'ouvrage</i>	19
<i>II - 2 - 4 Emargement des pièces du premier dossier</i>	20
<i>II - 2 - 5 Visite des lieux</i>	20
<i>II - 2 - 6 Présentation du dossier par la Police de l'Eau à la DDTM 34</i>	21
<i>II - 2 - 7 Interrogation de la Commission sur la possible illégalité de l'arrêté d'ouverture d'enquête</i>	21
<i>II - 2 - 8 Deuxième arrêté d'enquête</i>	22
II - 3 Information du public - Publicité	23
<i>II - 3 - 1 Première enquête suite à l'arrêté du 25 mai 2012</i>	23
<i>II - 3 - 2 Deuxième enquête (annule et remplace) suite à l'arrêté du 3 octobre 2012</i>	24

II - 4	Contrôle de conformité du dossier d'enquête	24
II - 5	Permanences des membres de la Commission d'enquête	25
II - 6	Incidents relevés au cours de l'enquête	25
II - 7	Clôture de l'enquête	25
II - 8	Opérations suivant la clôture de l'enquête	25
II - 9	Recensement des observations	26
II - 10	Communication des observations au Maître d'Ouvrage	26
II - 11	Mémoire en réponse du pétitionnaire	26
III – ANALYSE DES OBSERVATIONS ET DU MEMOIRE EN REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE		27
III – 1	Observations écrites ou orales du public – Procès verbal de synthèse	27
III – 2	Observations de la commission d'enquête	57
	<i>III – 2 – 1 Eaux superficielles</i>	57
	<i>III – 2 – 2 Eaux souterraines</i>	69
IV- COMMENTAIRES ET ANALYSES DE LA COMMISSION D'ENQUETE		75
IV - 1	Dossier d'enquête	75
	<i>IV – 1 – 1 Analyse des impacts sur les masses d'eau concernées par le projet</i>	75
B - CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE		116
	CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUETE	117
	AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE	120
C - ANNEXES		121

A – RAPPORT

Préambule

Le présent dossier a pour objet de présenter le rapport, les conclusions et l'avis de la Commission d'enquête, désignée par décision n° E12000123/34 du 10 mai 2012, du Président du tribunal administratif de Montpellier pour conduire l'enquête publique préalable à l'autorisation requise au titre du code de l'environnement (Loi sur l'eau) pour le dédoublement de l'autoroute A-9 au droit de Montpellier.

En application du code de l'environnement (Eau et milieux aquatiques), les installations, ouvrages, travaux et activités susceptibles de présenter des dangers pour la santé et la sécurité publique, de nuire au libre écoulement des eaux, de réduire la ressource en eau, d'accroître le risque d'inondation, de porter gravement atteinte à la qualité ou à la diversité du milieu aquatique, notamment aux peuplements piscicoles, sont soumis à autorisation de l'autorité administrative.

Les travaux de dédoublement de l'autoroute A-9 sur une longueur d'environ 25 km au droit de Montpellier, qui nécessiteraient le prolongement et la construction d'ouvrages pour le rétablissement de tous les écoulements hydrauliques rencontrés, peuvent en particulier constituer un obstacle à la continuité écologique, aggraver les inondations, porter atteinte à la qualité et à la diversité du milieu aquatique.

En application des articles L. 214-1 à L. 214-6 du code de l'environnement la demande d'autorisation est soumise à enquête publique préalable.

Cette enquête publique conduit à l'établissement par la commission d'enquête :

- D'un rapport d'enquête concernant le déroulement de celle-ci, l'analyse du projet, des observations recueillies et du mémoire en réponse du pétitionnaire.
- De l'avis et des conclusions motivées de la Commission d'enquête énonçant son point de vue, les réserves et les recommandations souhaitables que celle-ci croit devoir émettre à l'égard du projet.

I – CONTEXTE ET GENERALITES

L'autoroute A9, au droit de l'agglomération de Montpellier, mise en service en 1967, portée à 2x2 voies en 1970, puis à 2x3 voies en 1990, canalise aujourd'hui à la fois un important trafic de transit et un trafic local intense. L'autoroute A9 constitue un axe majeur de circulation routière car elle est concernée à la fois par les flux de transit entre l'Espagne, le couloir rhodanien et l'Italie, mais aussi par les flux d'échange et de desserte locale de Montpellier, de son agglomération et des villages de la périphérie. En semaine, elle est fréquentée quotidiennement par plus de 50.000 véhicules (110.000 au droit de Montpellier), dont plus de 10.000 poids lourds. De plus, la progression annuelle de circulation sur l'A9 se situe à 3 % en moyenne et à 40 % sur l'intervalle 1990-2005. En raison de ses caractéristiques (gratuité au droit de Montpellier, échangeurs dénivelés), elle est un axe privilégié pour la desserte urbaine interne à une agglomération de Montpellier en forte croissance (plus de 1.000 habitants par mois).

Les analyses prospectives réalisées montrent que les trafics de transit et d'échanges vont se développer encore dans les prochaines années et que l'agglomération montpelliéraine devrait connaître dans les vingt prochaines années un rythme de croissance parmi les plus élevés du territoire national.

L'autoroute A9 actuelle présente déjà, au droit de l'agglomération de Montpellier, de très graves signes de saturation aux heures de pointe et lors des périodes estivales.

La société Autoroute du Sud de la France, ASF, société de VINCI a présenté, un projet de dédoublement (dénommé DDA9) de l'autoroute A 9 au droit de Montpellier comprenant :

- l'autoroute A9 actuelle qui sera dénommée « A9a » et devant assurer les échanges locaux,
- la nouvelle section autoroutière dénommée « A9b » et qui accueillera le trafic de transit.

Ce projet de dédoublement de l'autoroute A9 a fait l'objet d'un décret ministériel du 30 avril 2007 (publié au Journal Officiel du 2 mai 2007), déclarant, d'utilité publique et urgents les travaux de construction de cette opération.

Le projet de dédoublement de l'A9 a été inscrit au Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) en 2010 mais ses fonctionnalités n'ont pas été arrêtées. Début 2011, la quasi-unanimité des élus de l'agglomération de Montpellier a interpellé le ministre des transports pour que le contournement long (Vendargues - Saint-Jean-de-Védas) soit réalisé, conformément à la Déclaration d'Utilité Publique. En visite à Montpellier fin septembre 2011, le ministre des transports est finalement allé dans ce sens alors que les concertations menées au cours des mois et des années précédentes tendaient à privilégier un tracé de dédoublement court.

Extrait de la déclaration de M. Thierry Mariani, Ministre des Transports, en septembre 2011 :
« ...seul le projet dit de déplacement long, dont la déclaration d'utilité publique a été récemment confirmée par le Conseil d'État, est de nature à répondre aux attentes et aux besoins formulés majoritairement. Ce projet peut être engagé sans délais, conformément à la volonté générale dégagée lors de la concertation publique.

Par ailleurs, il permet de séparer efficacement les trafics de transit et les trafics locaux pour mieux satisfaire aux enjeux de sécurité.

Enfin, il est cohérent avec les projets d'aménagements portés par l'agglomération de Montpellier et facilitera l'accompagnement de ses projets de développement. Je pense en particulier au bouclage de l'agglomération par une ceinture de rocades et de boulevards urbains pour le trafic inter-quartiers, au développement de nouvelles lignes de tramway et de parking-relais pour limiter l'entrée des voitures en centre ville, à la création d'une nouvelle gare TGV, à la démarche d'éco-cité et à l'activation des modes actifs tels que le vélo et la marche à pied en centre ville.

Nathalie Kosciusko-Morizet et moi-même avons par conséquent pris la décision d'entériner le choix du projet de déplacement long. »..... La décision prise aujourd'hui apparaît être le seul choix de nature à répondre aux attentes et besoins exprimés majoritairement, en particulier pour remédier aux problèmes de sécurité et de congestion soulevée depuis de nombreuses années. Elle répond pleinement au consensus qui s'est dégagé lors de la concertation sur l'urgence à agir.»

Pour ce projet de dédoublement de l'autoroute A9 à Montpellier, ASF.VINCI Autoroutes, 9, place de l'Europe, 92851 RUEIL-MALMAISON CEDEX, a choisi de déléguer la maîtrise d'ouvrage à sa Direction Opérationnelle de la construction à Montpellier dont l'adresse est la suivante :

ASF. Direction opérationnelle de la construction de Montpellier
Mas des Cavaliers, 471, rue Nungesser
34137 MAUGUIO Cedex
Tél : 04 67 13 86 20

I - 1 Objet de l'enquête

Le projet soumis à l'enquête publique au titre de la législation sur l'eau, consiste au dédoublement de l'autoroute A9, sur un linéaire de 25 kilomètres, entre les communes de Fabrègues à l'ouest et Saint-Brés à l'est. Le projet traverse donc les communes de Fabrègues, Saint-Jean-de-Védas, Montpellier, Lattes, Mauguio, Saint-Aunés, Baillargues, Vendargues, Castries, Saint-Brés, Valergues et Saint-Geniès des Mourgues.

Le projet poursuit plusieurs objectifs visant à assurer des missions complémentaires d'intérêt général conciliant attractivité du territoire, développement économique et cohésion régionale. Ces objectifs s'accompagnent d'une volonté d'amélioration des services aux usagers ainsi que du respect de l'environnement et du cadre de vie des riverains.

ASF prévoit que le dédoublement de l'autoroute A9 libérera des capacités nouvelles sur son tronçon actuel contournant le sud de Montpellier en rendant possible la réalisation de dispositifs d'échanges supplémentaires sur l'autoroute actuelle permettant la mise en relation avec le futur réseau de voirie urbaine et interurbaine de l'Agglomération de Montpellier.

En désengorgeant la voirie interne à l'Agglomération de Montpellier, le projet de déplacement de l'A9 prévoit de réduire la pollution et les nuisances liées au trafic routier du cœur urbain et doit apporter une certaine amélioration en terme de sécurité. L'influence du projet doit donc se traduire par :

- une diminution des trafics (particulièrement les poids lourds) sur l'autoroute A9 actuelle, au droit de Montpellier, partie qui sera renommée A9a, qui assurera mieux sa fonction d'échange et de desserte locale,
- le report du trafic de transit sur la nouvelle section autoroutière créée par le projet et dénommée A9b.

I - 2 Cadre juridique

La demande soumise à l'enquête publique est présentée sur le fondement des articles L.214-1 et suivants et R.214-1 et suivants du Code de l'Environnement. Elle vise à obtenir au titre de la législation sur l'eau l'autorisation de réaliser et d'exploiter les installations, ouvrages, travaux et activités hydrauliques décrits dans le dossier de demande et entrant dans la nomenclature prévue à l'article R.214-1 et suivants du Code de l'Environnement.

Les règles régissant la présente enquête publique reposent sur les articles L.123-1 et suivants et R.123-1 à R.123-27 du même code.

I - 3 Présentation de la Société ASF

La société ASF (autoroutes du Sud de la France) est une société de VINCI Autoroutes qui est le premier opérateur autoroutier en Europe avec un réseau de 4300 kilomètres.

Les quatre réseaux de VINCI autoroutes (ASF, Cofiroute, Escota et Arcour) couvrent la moitié sud et l'ouest de la France, soit plus de la moitié du réseau national concédé. L'ensemble des réseaux est utilisé par plus de 2 millions de clients par jour.

La société ASF est le premier réseau autoroutier à péage en France. Elle a été créée en 1957 et représente le 1/3 du réseau autoroutier français concédé. Ce réseau comprenant plus de 2700 kilomètres en service ou en construction, est un trait d'union entre l'Europe du Nord et la péninsule Ibérique. Il facilite les grands flux économiques et touristiques européens et les importants trafics régionaux.

La société ASF qui est un des principaux donneurs d'ordres français, s'est fixé comme missions de :

- Jouer un rôle essentiel en matière d'aménagement du territoire, de développement économique et touristique des régions traversées, et de participation à l'effort de relance économique du pays,
- Construire et aménager dans le respect de l'environnement : plus de 1000 km construits ces 10 dernières années,

- Assurer 24h/24 la gestion de trafics denses et variés.

Dans le cadre de ces missions, les objectifs poursuivis par la société ASF sont les suivants :

- Accompagner les clients : informations, télépéages, relations clientèle...
- Répondre toujours mieux aux attentes des transporteurs,
- Agir aux côtés des collectivités locales,
- Informer, sensibiliser, prévenir afin d'assurer une sécurité maximum.

Quelques chiffres de la société ASF :

Chiffre d'affaires : 2 441 millions,

Salariés : 4785 dont 42 % de femmes,

Clients abonnés au télépéage : 706 000

Nombre de transactions annuelles au péage : 416 millions.

I - 4 Présentation de l'Autoroute A9

L'autoroute A9 commence par un échangeur autoroutier situé sur la commune d'Orange dans le Vaucluse et se termine à la frontière espagnole sur la commune du Perthus dans les Pyrénées Orientales, au raccordement avec l'autoroute espagnole AP-7. Le passage entre le département de l'Aude et les Pyrénées Orientales marque le changement de nom de l'autoroute. Dénommée « La Languedocienne » depuis le Vaucluse, l'A9 devient « La Catalane » dans les Pyrénées Orientales. L'A9 traverse deux régions administratives : Provence-Alpes-Côte d'Azur et Languedoc Roussillon et cinq départements : Vaucluse, Gard, Hérault, Aude et Pyrénées Orientales. Elle dessert, entre autres, les plus grandes villes régionales : Orange, Nîmes, Montpellier, Sète, Béziers, Narbonne, Perpignan.

L'autoroute A9 est la troisième autoroute la plus fréquentée de France après les autoroutes A7 et A1 et sa longueur totale est de 280,5 kilomètres.

I - 5 Nature et caractéristiques du projet

Le projet, soumis à la présente enquête publique, se développe au droit de Montpellier, sur environ 25 kilomètres entre la commune de Saint Brès à l'est et la commune de Fabrègues à l'ouest. A chaque extrémité du projet une bifurcation autoroutière permettra de séparer les flux de transit et les flux locaux. L'autoroute A9 sera donc exploitée en système fermé et constituée de 2 sections :

- la section A9a (A9 actuelle), destinée au trafic local, encadrée par deux barrières de péage : au PR88 sur la commune de Baillargues à l'est, et au PR107, sur la commune de Saint Jean de Védas à l'ouest,
- la section A9b destinée au trafic de transit.

Les sections de liaison A9a et A9b seront constituées à l'est et à l'ouest de bretelles de raccordement dénommées par le demandeur « sauts de mouton ».

Le projet d'aménagement est composé de trois tronçons :

-A l'est, les deux autoroutes A9a et A9b sont jumelées et coaxiales. Ce tronçon (PR 85,5 à PR 94,5) est dénommé « **Section coaxiale Est** » et représente une longueur de 9 Km. Ce tronçon situé dans les secteurs des ruisseaux de « Ploums » et du « Salaison », comporte d'est en ouest :

- le convergent/divergent entre l'A9a et l'A9b,
- la gare de péage de Baillargues,
- l'échangeur de Vendargues sur l'A9a.

Le profil en long présente une pente d'environ 2% et le profil en travers type est le suivant :

- entre le début de la section coaxiale et l'échangeur de Vendargues : 2x2 voies pour l'A9a et 2x3 voies pour l'A9b,
- entre l'échangeur de Vendargues et le « saut de mouton » : 2x3 voies pour l'A9a et l'A9b.

Dans la partie centrale du tracé, l'autoroute se dédouble. L'A9a garde le tracé existant tandis que l'A9b s'en éloigne pour s'accoler sur 6 Km environ au projet ferroviaire de ligne à grande vitesse (LGV). Ce tronçon est dénommé « **zone centrale** » et représente une longueur de 10 Km environ. Son profil en long a une pente de 3% maximum et le profil en travers type est de 2x3 voies comportant deux chaussées séparées unidirectionnelles de 10,50 m chacune, une bande d'arrêt d'urgence de 3,00 m de largeur pour chaque chaussée et un terre-plein central de 4,00m maximum (avec une bande dérasée de gauche de 1,00 m). Ses données ont été décidées en concertation avec RFF sur la base du profil type de la voie LGV jumelée avec l'autoroute.

A l'ouest, les deux sections d'autoroutes convergent pour redevenir coaxiales. Ce tronçon est dénommé « **Section coaxiale Ouest** » et représente une longueur de 5 Km. Ce tronçon est situé dans les secteurs des ruisseaux du « Rieu Coulon » et de « la Mosson » et comporte la gare de péage de Saint Jean de Védas et l'échangeur de Saint-Jean de Védas sur l'A9.

Dans les deux sections coaxiales, le profil en travers comporte les éléments suivants :

- largeur des voies sur l'A9a et l'A9b : 3,50 m
- largeur de la bande d'arrêt d'urgence (BAU) sur l'A9b : 3,00 m
- largeur de la bande d'arrêt d'urgence sur l'A9a : 2,50 m
- largeur de la bande dérasée de gauche (BDG) sur l'A9a et l'A9b : 1,00 m

Les terre-pleins centraux (TPC) et latéraux (TPL) sont constitués de deux files de glissières en béton armé (GBA) et présentent les largeurs suivantes :

- TPC sur l'A9b : 4,00 m
- TPL entre A9b et A9a fixée à 4,50 m sur certains secteurs et variables sur d'autres.

Les aménagements de l'autoroute A9a, rendus nécessaires par la création de la section nouvelle, seront encadrés à chacune de leurs extrémités par un raccordement autoroutier et un aménagement permettant aux trafics des autoroutes A9a et A9b de fusionner en autoroute unique A9. Ces aménagements prévus sont les suivants :

- en extrémité ouest : un échangeur complet entre autoroutes A9a et A9b, équipé d'une gare de péage sur l'A9a, aménagée sur les emprises de l'actuelle barrière de péage de Montpellier 2,
- en extrémité est : un échangeur complet entre les autoroutes A9a et A9b, équipé d'une gare de péage à créer sur l'A9a (PR 88),

Les gares de péage ne concerneront pas les voies de l'A9b, les véhicules en transit passeront librement. La barrière de péage pleine voie de Montpellier 1 (Gallargues) sera supprimée.

Le projet global est situé sur 10 communes du département de l'Hérault qui sont d'est en ouest : Saint-Brès, Castries, Baillargues, Vendargues, Saint-Aunés, Mauguio, Montpellier, Lattes, Saint-Jean de Védas et Fabrègues.

Le démarrage des travaux est prévu en 2013 pour une mise en service à l'horizon fin 2017 et le montant des travaux est évalué entre 500 et 600 M€ (hors aménagements du boulevard urbain (A9a).

Quatre sites NATURA 2000 sont présents au Sud et en dehors du projet présenté à l'enquête. Il s'agit des sites suivants :

- site d'intérêt communautaire (SIC) Etang de Mauguio, Code FR 9101408,
- site d'intérêt communautaire (SIC) Etangs palavasiens, Code FR 9101410,
- zone de protection spéciale (ZPS) Etang de Mauguio, Code FR 9112017,
- zone de protection spéciale (ZPS) Etangs palavasiens et étang de l'Estagnol, Code FR 9110042.

I – 5 – 1 Masses d'eau concernées par le projet

Au niveau des eaux superficielles le nouveau projet autoroutier se développe sur deux unités hydrographiques :

Le bassin hydrographique Lez-Mosson-Etangs palavasiens sur lequel s'applique un SAGE (Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux) et qui concerne les cours d'eau suivants, d'ouest en est : la Mosson, le Rieu Coulon, le Rondelet, le Chaulet (ou fossé du chemin de Saint-Pierre), le Lantissargues, le Lez et la Lironde.

Le bassin hydrographique de l'Etang de l'Or concernant les cours d'eau suivants, d'ouest en est: le Négue-cats, la Jasse, le Salaison, le Petit Tauran, la Balaurie, la Cadoule, et le ruisseau des Ploums.

Au niveau des eaux souterraines, le projet s'étend au droit de quatre masses d'eau souterraines :

- Alluvions anciennes : entre les ruisseaux du Vidourle et du Lez et le littoral, zone située entre Montpellier et Sète,
- Calcaires jurassiques : pli oriental de Montpellier,
- Calcaires jurassiques : pli ouest de Montpellier,
- Calcaires, marnes et molasses oligomiocènes du bassin de Castries-Sommières.

Le tracé du projet de dédoublement de l'autoroute A9 traverse des périmètres de protection et des zones sensibles de captages publics d'eau potable, qui sont les suivants :

- Flès Sud et Flès Nord : commune de Villeneuve lès Maguelonne,
- Lauzette : commune de Saint-Jean de Védas,
- Lou Garrigou : commune de Saint-Jean de Védas,
- Forage du stade : commune de Saint-Brés,
- Forage Bouisset : commune de Valergues.

Le projet recoupe enfin trois aires d'alimentation de captages du Pays de l'Or : Treize Caires, Piles et Bourgidou.

I – 5 – 2 Ouvrages d'art

Le projet soumis à l'enquête publique comprend une quarantaine d'ouvrages d'art répartis en ouvrages neufs ou déjà existants qui seront à prolonger dont les principaux sont les suivants :

Section coaxiale Ouest :

- Franchissement de la rivière « Mosson »,
- Franchissement du ruisseau du « Rieu-coulon »,
- Rétablissement de la RD 612 dans le prolongement du franchissement de l'A9 actuelle.

Section centrale :

- Voie ferrée à Lattes,
- RD 132 et maillage routier départemental avec les RD 116 et 116 E2 au Sud,
- RD 986, route de Palavas,
- Voies de communication Nord-Sud maillant le quartier de La Céréirède,
- Rivière « Le Lez », la Lironde et les RD 58, RD 21 et 21E,
- Voiries Nord-Sud au niveau du site réservé à la future gare TGV,
- RD 66

Section coaxiale Est :

- RD 24, route de Mauguio,
- Franchissement de la rivière « Le Salaison »,
- Voie ferrée à Saint-Aunés,
- Rétablissement de la RD 1123, dans le prolongement de l’ouvrage actuel,
- Franchissement de la rivière « La Cadoule »,
- RN 113 dont le rétablissement sera intégré au nouvel échangeur avec l’A9a,
- RD 26 et 106,
- Franchissement de la rivière « Le Bérange » et le ruisseau des « Ploums ».

I – 5 – 3 Aspects hydrauliques du projet en phase d’exploitation

Le projet est caractérisé par l’existence de deux configurations routières différentes ayant des impacts directs sur le rétablissement hydraulique des écoulements superficiels extérieurs à la plate-forme autoroutière :

La section centrale en tracé neuf qui se caractérise par la création d’ouvrages de traversées hydrauliques,

Les sections coaxiales Est et Ouest s’appuyant sur l’autoroute existante où des ouvrages de traversées hydrauliques existent.

Dans la section centrale le principe général retenu par le demandeur est d’assurer la transparence hydraulique vis-à-vis des écoulements superficiels extérieurs aux plateformes autoroutières projetées afin d’éviter les perturbations vis-à-vis de la propagation des crues. Pour ce faire, quatre types d’ouvrages seront mis en place :

- les viaducs : ouvertures de plusieurs dizaines à plusieurs centaines de mètres,
- les portiques ouverts : ouvertures supérieures à une dizaine de mètres,
- les cadres béton : ouvertures comprises entre 2 et 10 mètres,
- les buses béton circulaires : conduits de diamètres inférieurs ou égaux à 3 mètres.

Dans les sections coaxiales est et ouest, après avoir fait l’objet d’expertises hydrauliques, les ouvrages existants seront soit prolongés soit de nouveaux seront créés suivant que la transparence hydraulique est ou non respectée.

Les ouvrages prolongés seront les suivants :

- Les viaducs au droit de La Mosson,
- Les portiques ouverts dont l’ouverture est supérieure à 10 mètres : Salaison, Cadoule et Bérange,
- Les cadres béton dont l’ouverture est comprise entre 2 et 10 mètres : Rieu Coulon,

- Les buses métalliques elliptiques ou arches dont l’ouverture est comprise entre 1 et 5 mètres,
- Les buses béton circulaires dont l’ouverture est inférieure à 2 mètres.

Les ouvrages créés seront réalisés conformément aux principes d’aménagement et de dimensionnement définis pour les ouvrages de la section centrale en tracé neuf.

Le projet prévoit des dispositions particulières pour la collecte, le drainage, l’évacuation, le contrôle et le traitement des eaux pluviales engendrées par la future infrastructure autoroutière, les échangeurs et les aménagements des gares de péage.

En ce qui concerne les rétablissements routiers proprement dits, le réseau d’assainissement sera rétabli à l’identique de l’existant.

Les réseaux d’eaux usées en provenance des gares de péage seront raccordés aux réseaux publics d’assainissement.

Les ouvrages de rétablissement doivent permettre une transparence hydraulique jusqu’à la crue de référence. Cette crue de référence est égale à la crue de période de retour centennale ou bien à la crue la plus forte connue si cette dernière s’avère supérieure à la crue centennale.

I – 5 – 4 Aspects hydrauliques du projet en phase d’exploitation

La réalisation des travaux pouvant avoir des incidences sur l’eau se déroulera sur une période de l’ordre de 36 mois. Ces travaux de construction sont principalement les suivants :

- terrassements préparatoires (emprises...),
- réalisation des ouvrages d’art (viaducs, ponts...),
- terrassements généraux (autoroutes, communications, bassins...),
- réalisation des ouvrages hydrauliques,
- travaux de finition et de remise en état,
- aménagements paysagers,
- équipements divers (signalisation, sécurité, écrans acoustiques ...).

Le besoin total de matériaux pour la réalisation du projet a été estimé à 2 155 000 m³.

La phase travaux nécessitera :

- des interventions dans le lit mineur des cours d’eau,
- des interventions dans le lit majeur des zones inondables,
- des installations de chantier,
- des rejets d’eaux pluviales,

– des besoins en eau.

Le dossier dans sa Pièce n° 3 indique les mesures qui seront mises en place afin de limiter au maximum les impacts et les mesures qui seront prises pour y parvenir.

En dehors des ouvrages d'art mis en œuvre et en particulier le franchissement en viaducs des cours d'eau la Mosson, le Lez et la Lironde, le projet nécessite la création de remblais dans les zones inondables des cours d'eau traversés. Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Rhône Méditerranée impose que tout remblai en zone inondable soit compensé.

Le dossier indique « que les volumes de remblai en zone inondable seront compensés, dans la mesure du possible et prioritairement, par des zones de décaissement situées à proximité immédiate des remblais ». Cependant, 50 000 m³ environ ne pourront être compensés de cette façon et le dossier indique qu'en « cohérence avec l'esprit du SDAGE, la totalité des 50 000m³ seront compensés pour la crue de référence sur la même masse d'eau : c'est-à-dire le bassin Lez-Mosson-Etangs palavasiens. Les volumes seront compensés via la participation d'ASF à la réalisation d'aménagements à caractère hydraulique : les aménagements de la Basse Vallée de la Mosson portés par la Communauté d'Agglomération de Montpellier. Ces aménagements permettent de recréer à minima 50 000 m³ de volume de stockage en crue centennale ».

Par courrier du 25 avril 2012, Pièce 6.8 jointe au dossier d'enquête Monsieur le Président de la Communauté d'Agglomération de Montpellier, s'est engagé à réaliser les aménagements pour un volume global de déblais en zone inondable de 50 460 m³, dans le secteur de la Basse Vallée de la Mosson.

I – 5 – 5 Rubriques de la nomenclature loi sur l'eau concernées

RUBRIQUES	PROCEDURE
1-1-1-0 : Sondage, forage, y compris les essais de pompage, création de puits ou d'ouvrage souterrain, non destiné à un usage domestique, exécuté en vue de la recherche ou de la surveillance d'eaux souterraines ou en vue d'effectuer un prélèvement temporaire ou permanent dans les eaux souterraines, y compris dans les nappes d'accompagnement de cours d'eau	DECLARATION
1-1-2-0 : Prélèvements permanents ou temporaires issus d'un forage, puits ou ouvrage souterrain dans un système aquifère, à l'exclusion de nappes d'accompagnement de cours d'eau, par pompage, drainage, dérivation ou tout autre procédé	AUTORISATION
2-1-5-0 : Rejets d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol	AUTORISATION
2-2-4-0 : Apports de sels dissous au milieu aquatique	DECLARATION
3-1-1-0 : Installations, ouvrage, remblais et épis, dans le lit mineur d'un cours d'eau	AUTORISATION
3-1-2-0 : Installations, ouvrages, travaux ou activités conduisant à modifier le profil en long ou le profil en travers du lit mineur d'un cours d'eau	AUTORISATION
3-1-3-0 : Installations ou ouvrages ayant un impact sensible sur la luminosité nécessaire au maintien de la vie et de la circulation aquatiques dans un cours d'eau	AUTORISATION
3-1-4-0 : Consolidation ou protection de berges, à l'exclusion des canaux artificiels, par des techniques autres que végétales vivantes	AUTORISATION
3-1-5-0 : Installations, ouvrages, travaux ou activités, dans le lit mineur d'un cours d'eau, étant de nature à détruire les frayères, les zones de croissance ou les zones d'alimentation de la faune piscicole, des crustacés et des batraciens	AUTORISATION
3-2-2-0 : Installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau	AUTORISATION
3-2-3-0 : Création de plans d'eau	AUTORISATION
3-2-4-0 : Vidanges de plans d'eau	DECLARATION
3-2-5-0 : Barrage de retenue et digues de canaux	DECLARATION
3.2.6.0 : Dignes de protection contre les inondations et submersions	AUTORISATION
3-3-1-0 : Assèchement, mise en eau, imperméabilisation, remblais de zones humides ou de marais	AUTORISATION
3-3-2-0 : Réalisation de réseaux de drainage	AUTORISATION

I - 6 Composition du dossier

Outre le registre d'enquête, l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête et l'avis d'enquête, le dossier technique fourni par la société ASF et soumis à la présente enquête publique, est le suivant :

Pièce n° 1 : Nom et adresse du demandeur. Liste des pièces et sommaire général du dossier Loi sur l'eau.

Pièce n° 2 : Emplacement du projet autoroutier et des ouvrages, document comprenant :

- le projet autoroutier
- les ouvrages et aménagements :
- le rétablissement des écoulements superficiels extérieurs au projet

- le schéma d’assainissement

Pièce n° 3: Nature, consistance, volume et objet des travaux et rubriques de la nomenclature concernées, document comprenant :

- Préambule
- Présentation générale du dédoublement de l’A9
 - Rappel de l’origine et des objectifs de l’opération
 - Description du projet
 - Mode de gestion de l’infrastructure
 - Historique des études
- Les aspects hydrauliques du projet en phase exploitation
 - Le rétablissement des écoulements superficiels extérieurs au projet
 - Le réseau d’assainissement et les rejets d’eaux pluviales
 - Les rejets d’eaux usées des aménagements connexes
- Les aspects hydrauliques du projet en phase travaux
 - Présentation générale des travaux
 - Les principales quantités de matériaux
 - Les rejets d’eaux pluviales des zones terrassées et des pistes de chantier
 - Le franchissement et le rétablissement des écoulements superficiels (ouvrages provisoires)
 - Prescriptions générales pour le bon déroulement du chantier
- Les rubriques de la nomenclature concernées

Pièce n° 4: Document d’incidences sur l’eau et les milieux aquatiques, document comprenant :

- Etat initial
 - Climatologie
 - Pédologie et occupation des sols
 - Géologie
 - Hydrogéologie
 - Réseau hydrographique
 - Sites remarquables ou intéressants liés à l’eau
 - Usages
 - Documents de planification
- Les incidences du projet et les mesures
 - Les eaux superficielles
 - Les eaux souterraines
 - Les milieux naturels liés à l’eau
 - Les sites Natura 2000
 - Les usages liés à l’eau
 - La santé

- Prise en compte des variations climatiques et saisonnières
- Compatibilité avec les documents de planification (SDAGE, SAGE, PPR)

Pièce n°5 : Moyens de surveillance et d'intervention, document comprenant :

- La phase exploitation
- La phase travaux

Pièce n° 6 : Les annexes techniques utiles à la compréhension du dossier

- Pièce n° 6-1 : Les études hydrologiques et hydrauliques
 - 6-1-1 : L'étude pluviométrique
 - 6-1-2 : La Mosson
 - 6-1-3 : Le Rieu Coulon
 - 6-1-4 : Le Rondelet et le fossé du chemin de Saint Pierre
 - 6-1-5 : Le Lantissargues
 - 6-1-6 : Le Lez et la Lironde
 - 6-1-7 : Le Nègue-Cats
 - 6-1-8 : La Jasse
 - 6-1-9 : Le Salaison
 - 6-1-10 : La Balaurie
 - 6-1-11 : La Cadoule
 - 6-1-12 : Le Bérange
 - 6-1-13 : Le rétablissement des autres écoulements superficiels
- Pièce n° 6-2 : L'étude d'assainissement
- Pièce n° 6-3 : L'étude des milieux naturels liés à l'eau
- Pièce n° 6-4 : Les études hydrologiques
 - 6-4-1 : L'étude hydrologique générale
 - 6-4-2 : L'étude hydrogéologique spécifique du secteur de la Méjanelle
- Pièce n° 6-5 : L'étude d'incidences des sites NATURA 2000
- Pièce n° 6-6 : Les campagnes de mesures sur les eaux superficielles
- Pièce n° 6-7 : Etude des habitats aquatiques et des peuplements ichtyo faunistiques
- Pièce n° 6-8 : Lettres d'engagement

Pièce n° 7 : Etude d'impact

Pièce n° 8 : Bilan de la concertation publique

- Bilan de la concertation publique menée du 15 juin au 15 juillet 2011 concernant le déplacement court de l'A9
- Rapport du garant

Pièce n° 9 : Résumé non technique.

II - ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

II - 1 Désignation de la Commission d'enquête

L'organisation de l'enquête a été fixée par arrêté préfectoral de Monsieur le Préfet de l'Hérault n° 2012-I-2221 en date du 3 octobre 2012. La demande d'autorisation des travaux est soumise à l'enquête publique au titre de la législation sur l'eau du lundi 5 novembre 2012 au jeudi 6 décembre 2012 inclus soit 32 jours consécutifs.

La commission d'enquête a été désignée par décision n° E12000123/34 du 10 mai 2012, par le Président du Tribunal administratif de Montpellier. Elle est constituée comme suit :

Président :

Monsieur Louis SERENE, fonctionnaire de l'Equipement, retraité,

Membres titulaires:

Monsieur Alain SERIE, Ingénieur divisionnaire des Eaux et Forêts, retraité,

Monsieur André TRABAUD, ingénieur physicien, retraité,

Membre suppléant :

Monsieur Patrick GENESTE, Ingénieur chimiste, retraité.

II - 2 Organisation de l'enquête publique

II - 2 - 1 Remise du dossier

Une première rencontre avec les services de la Préfecture (Direction des relations avec les collectivités locales, bureau de l'environnement), le vendredi 18 mai 2012, a permis aux membres de la Commission d'enquête de prendre connaissance du dossier provisoire et de définir les premiers éléments de l'organisation de l'enquête (choix des lieux, de la périodicité et des dates des permanences).

Une deuxième réunion, le jeudi 2 août 2012, initialement organisée pour la signature des dossiers qui en fait se sont avérés non disponibles, a permis aux membres de la Commission d'enquête et au représentant de la Préfecture de finaliser l'organisation de l'enquête :

Confirmations téléphoniques des horaires d'ouverture des mairies et validation des dates des permanences,

Organisation des procédures d'émargement des dossiers et de duplication/diffusion des dossiers

La stratégie retenue a pu être validée ce même jour par téléphone avec le représentant des ASF.

Une réunion de présentation du dossier par le maître d'ouvrage a pu être planifiée pour le 23 août 2012.

II – 2 - 2 Mise en œuvre du premier arrêté d'enquête

En collaboration avec la Commission d'enquête, la Préfecture de Montpellier et le maître d'ouvrage ASF, les services de la Préfecture ont établi un premier projet d'arrêté, notamment en ce qui concerne la période d'enquête et les dates de permanence des commissaires enquêteurs.

Le 25 mai 2012, Monsieur le Préfet de la Région Languedoc-Roussillon, Préfet de l'Hérault prenait l'arrêté n° 2012-I-1185 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique préalable à l'autorisation loi sur l'eau au titre des articles L 214-1 à L 214-6 du Code de l'Environnement.

Cette enquête devait se dérouler du lundi 24 septembre 2012 au vendredi 26 octobre 2012.

Les pièces constituant le dossier, ainsi que les registres d'enquête, ont été adressés aux différentes mairies des communes concernées par le tracé (Fabrègues, Saint-Jean-de-Védas, Lattes, Montpellier, Mauguio, Saint-Aunès, Vendargues, Baillargues, Castries et Saint-Brès) afin que chacun puisse en prendre connaissance aux heures habituelles d'ouverture des bureaux et consigner éventuellement ses observations sur le registre ou les adresser par écrit au Président de la Commission d'enquête à la Mairie de Lattes (Siège de l'enquête).

De plus, une information aux communes limitrophes (Valergues, Saint-Géniès-des-Mourgues, Lansargues, Mudaison, Le-Crès, Castelnaud-le-Lez, Pérols, Villeneuve-lès-Maguelone, Laverune, Saussan et Mireval) a été effectuée.

Les permanences des membres de la Commission d'enquête avaient été fixées ainsi qu'il suit :

Mairie	Date	Heure
Fabrègues	24 septembre 2012	14h à 17h
Saint-Jean-de-Védas	8 octobre 2012	14h à 17h
Lattes	27 septembre 2012 15 octobre 2012 26 octobre 2012	14h à 17h 9h à 12h 13h à 16h
Montpellier	9 octobre 2012 18 octobre 2012 26 octobre 2012	14h à 17h 14h à 17h 14h30 à 17h30
Mauguio	27 septembre 2012 16 octobre 2012 26 octobre 2012	9h à 12h 14h à 17h 15h à 18h
Saint-Aunès	22 octobre 2012	14h à 17h
Vendargues	10 octobre 2012	9h à 12h
Baillargues	22 octobre 2012	14h à 17h
Castries	24 septembre 2012	9h à 12h
Saint-Brès	24 septembre 2012	9h à 12h

II - 2 - 3 Première présentation du dossier à la Commission par le maître d'ouvrage

Le 23 août 2012, la commission d'enquête a été reçue par les personnes chargées du projet dans les locaux des ASF à Montpellier.

Outre les commissaire- enquêteurs, étaient présents à cette réunion :

- Madame Clémence LAPLACE, Conductrice d'opérations ASF,
- Madame Hélène PERNOT et Monsieur Benoît FRIOL, du Cabinet INGEROP, Groupement de maîtrise d'œuvre ayant réalisé le dossier technique.

La première partie de la réunion en salle a consisté à l'explication, par Mme Laplace et les membres du Cabinet INGEROP, de l'historique du projet et de la consistance du dossier soumis à l'enquête. Il a été ainsi précisé le choix des techniques qui avaient prévalu, en particulier pour :

- le rétablissement de tous les écoulements hydrauliques extérieurs à la plateforme afin de permettre une transparence hydraulique jusqu'à une période de retour centennale,
- la compensation des remblais en zone inondable,
- le respect des milieux naturels liés à l'eau,
- la réalisation des travaux en accord avec les structures de gestion (SYBLE et SYMBO), et dans le respect de la réglementation.

A cette occasion, et afin d'améliorer la lecture et la bonne compréhension du dossier par le public, il a été demandé au pétitionnaire la fourniture de plans à plus grande échelle permettant notamment d'avoir une vision plus globale du projet.

Au cours de la réunion il a été décidé une visite des lieux le 28 août 2012 au matin.

II - 2 – 4 Emargement des pièces du premier dossier

Ce même jour, comme il en avait été convenu lors de la rencontre en préfecture du 2 août 2012, les membres de la Commission d'enquête ont procédé à l'emargement des différentes pièces composant le dossier. Compte tenu du volume important du dossier (30 brochures totalisant environ 3500 pages) il avait été convenu lors de la rencontre du 2 août que la Commission émargerait un seul dossier original avant duplication.

D'autre part, la Commission a procédé au renseignement et à l'emargement des dix registres d'enquête à destination des communes accueillant les permanences.

Enfin, en clôture de journée, il a été remis à chaque commissaire enquêteur un dossier complet pour son usage personnel.

II - 2 – 5 Visite des lieux

Le mardi 28 août 2012 au matin, malgré le temps pluvieux, la Commission d'enquête a retrouvé le représentant des ASF et celui du Groupement de maîtrise d'œuvre pour une visite des lieux en voiture. Le parcours a commencé à Saint-Jean-de-Védas au franchissement de la Mosson pour se poursuivre tout au long de l'autoroute avec les différents franchissements, dont celui du Lez, pour se terminer à Saint-Brès avec le franchissement du Bérange.

Au cours de cette visite la Commission a pu poser toutes les questions nécessaires à une bonne compréhension du projet, et à une bonne approche de sa mise en œuvre.

Elle a aussi pu constater en particulier que :

- certains ouvrages de franchissement sont aujourd'hui encombrés et nécessiteraient un nettoyage,
- les quelques rares bassins de récupération des eaux pluviales en provenance des chaussées et des zones imperméabilisées existants sont insuffisants et envahis de végétation,
- la plus grande partie des eaux pluviales en provenance de la voirie est directement rejetée dans le milieu naturel

II - 2 - 6 Présentation du dossier par la Police de l'Eau à la DDTM 34

A leur demande, le mardi 28 août 2012 après-midi, les membres de la Commission d'enquête ont été reçus par l'adjoint au chef de service et par l'interlocuteur en charge du dossier à la DDTM 34.

Après une présentation du dossier et de l'avis formulé par la Police de l'Eau, nos interlocuteurs ont insistés sur les points les plus importants du dossier :

- Compensation de tous les remblais en zone humide,
- Dimensionnement des ouvrages à partir des crues centennales,
- Gestion des éventuelles pollutions accidentelles uniformisée sur tout le tracé,
- Gestion de la phase travaux.

Un document synthétique présentant les principes adoptés par le projet vis-à-vis des thématiques de l'hydraulique et des milieux naturels liés à l'eau a été remis aux membres de la Commission d'enquête.

II - 2 – 7 Interrogation de la Commission sur la possible illégalité de l'arrêté d'ouverture d'enquête

Début septembre, dès la publication du premier avis d'enquête dans la presse (Midi Libre du 09/09), la Commission a interrogé la Préfecture sur la date de publication de l'arrêté. La réponse faite alors était que l'arrêté n'avait pas été publié.

De ce fait, la Commission s'est interrogé sur la possible illégalité de l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique et particulièrement son avis d'ouverture, au motif qu'il ne respectait pas les dispositions de l'article R. 123-9 du Code de l'Environnement, dans sa nouvelle rédaction issue de l'application de la loi dite Grenelle II.

Ce nouveau décret a été publié au Journal Officiel du 30 décembre 2011 et est entré en vigueur le 1^{er} juin 2012. Il s'applique donc pour les enquêtes publiques dont l'arrêté d'ouverture a été publié après cette date.

Dans le cas présent, si l'arrêté a bien été édicté avant le 1^{er} juin 2012, il n'a, par contre, pas été publié avant cette date.

En conséquence, plusieurs mentions devant figurer dans l'arrêté et dans l'avis d'enquête édités par la Préfecture le 1^{er} août 2012, étaient absentes, rendant ainsi ces pièces non conformes aux prescriptions de l'article R- 123-9 du code de l'environnement.

Après de nombreux échanges entre les différents intervenants, le maître d'ouvrage sollicitait, le 20 septembre 2012, la Préfecture de Montpellier afin que Monsieur le préfet édicte un nouvel arrêté d'enquête publique conforme à la nouvelle réglementation.

Non informée de la suite donnée à cette démarche avant le lundi 24 septembre 2012, la Commission d'enquête a assuré les premières permanences prévues ce même jour à Castries et à Saint Brès.

II - 2 – 8 Deuxième arrêté d'enquête

En collaboration avec la Commission d'enquête, la Préfecture de Montpellier et le maître d'ouvrage ASF, les services de la Préfecture ont établi un deuxième projet d'arrêté annulant et remplaçant le précédent, notamment en ce qui concerne la période d'enquête et les dates de permanence des commissaires enquêteurs.

Le 3 octobre 2012, Monsieur le Préfet de la Région Languedoc-Roussillon, Préfet de l'Hérault prenait l'arrêté n° 2012-I-2221 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique préalable à l'autorisation loi sur l'eau au titre des articles L 214-1 à L 214-6 du Code de l'Environnement.

La nouvelle enquête doit se dérouler du lundi 5 novembre 2012 au jeudi 6 décembre 2012.

Les pièces constituant le nouveau dossier ainsi que les nouveaux registres d'enquête, après visa par les membres de la commission d'enquête, ont été adressés aux différentes mairies des communes concernées par le tracé (Fabrègues, Saint-Jean-de-Védas, Lattes, Montpellier, Mauguio, Saint-Aunès, Vendargues, Baillargues, Castries et Saint-Brès) afin que le public puisse en prendre connaissance aux heures habituelles d'ouverture des bureaux et consigner éventuellement ses observations sur le registre ou les adresser par écrit au Président de la Commission d'enquête à la Mairie de Lattes (Siège de l'enquête).

De plus, une information aux communes limitrophes (Valergues, Saint-Géniès-des-Mourgues, Lansargues, Mudaison, Le-Crès, Castelnau-le-Lez, Pérols, Villeneuve-lès-Maguelone, Laverune, Saussan et Mireval) a été effectuée.

Les permanences des membres de la Commission d'enquête ont été fixées ainsi qu'il suit :

Mairie	Date	Heure
Fabrègues	5 novembre 2012	14h à 17h
Saint-Jean-de-Védas	19 novembre 2012	14h à 17h
Lattes	8 novembre 2012	14h à 17h
	26 novembre 2012	9h à 12h
	6 décembre 2012	13h à 16h
Montpellier	20 novembre 2012	14h à 17h
	29 novembre 2012	14h à 17h
	6 décembre 2012	14h30 à 17h30
Mauguio	8 novembre 2012	9h à 12h
	27 novembre 2012	14h à 17h
	6 décembre 2012	15h à 18h
Saint-Aunès	3 décembre 2012	14h à 17h
Vendargues	21 novembre 2012	9h à 12h
Baillargues	3 décembre 2012	14h à 17h
Castries	5 novembre 2012	9h à 12h
Saint-Brès	5 novembre 2012	9h à 12h

II - 3 Information du public - Publicité

II - 3 - 1 Première enquête suite à l'arrêté du 25 mai 2012

Les services de la Préfecture de l'Hérault ont fait paraître le premier avis d'enquête dans deux journaux locaux :

- « l'Hérault du Jour » du 9 septembre 2012,
- « Midi Libre » du 9 septembre 2012

Le maître d'ouvrage a procédé à l'affichage de l'avis d'enquête sur les panneaux prévus à cet effet tout le long du projet et plus particulièrement à proximité immédiate des différents franchissements. Les mairies ont de leur côté procédé à l'affichage sur les panneaux prévus à cet effet sur leur territoire.

Un procès-verbal de constat d'affichage de l'avis au public été établi par un huissier de justice (pièce jointe en annexe).

Lors des permanences, les membres de la Commission d'enquête ont pu constater la présence de ces affichages.

II - 3 - 2 Deuxième enquête (annule et remplace) suite à l'arrêté du 3 octobre 2012

Les services de la Préfecture de l'Hérault ont fait paraître l'avis d'enquête dans deux journaux locaux :

- « l'Hérault du Jour » du 21 octobre 2012,
- « Midi Libre » du dimanche 21 octobre 2012

Et rappel, dans ces mêmes journaux, dans les huit premiers jours de l'enquête :

- « Hérault du Jour » du 13 novembre 2012
- « Midi Libre » du dimanche 11 novembre 2012

Le maître d'ouvrage a procédé à un nouvel affichage de l'avis d'enquête selon les dispositions de l'article R.123-11 et l'arrêté du 24/04/2012 du code de l'environnement, concernant notamment la dimension et la couleur des affiches sur les panneaux prévus à cet effet tout le long du projet aux lieux initialement retenus pour l'affichage du premier avis. Les mairies ont de leur côté procédé au nouvel affichage sur les panneaux prévus à cet effet sur leur territoire.

Un procès-verbal de constat d'affichage de l'avis au public été établi par un huissier de justice au début et en fin d'enquête (pièce jointe en annexe).

Lors des permanences, les membres de la Commission d'enquête ont pu constater la présence de ces affichages.

II - 4 Contrôle de conformité du dossier d'enquête

Afin de respecter les articles L.123-12, R.123-5 et R.123-8 du Code de l'Environnement, dans sa nouvelle rédaction issue de l'application de la loi dite Grenelle II, la Commission d'enquête a demandé au maître d'ouvrage de compléter le précédent dossier en y ajoutant :

1. Le bilan de la concertation publique,
2. Un résumé non technique de l'opération.

Le 12 octobre 2012, la Commission d'enquête a procédé à la vérification et à l'émargement du nouveau dossier remis par le maître d'ouvrage. Cette opération a été effectuée sur le dossier original avant duplication et expédition aux différentes communes concernées.

Les registres d'enquête ont été cotés et paraphés.

A cette occasion une entrevue avec les services de la Préfecture a permis de revenir sur les difficultés rencontrées et de finaliser les nouvelles modalités de consultation du public.

II - 5 Permanences des membres de la Commission d'enquête

En application de l'article 4 de l'arrêté préfectoral du 3 octobre 2012, les membres de la Commission d'enquête ont assuré les permanences prévues dans des locaux municipaux mis à leur disposition par les différentes mairies.

Au cours de ces permanences, de nombreuses personnes sont venues s'informer auprès des membres de la Commission d'enquête, faire part de leurs préoccupations, leurs interrogations, leurs problèmes particuliers et également consigner des observations sur les registres ouverts à cet effet.

En outre, le public a eu tout loisir de faire part de ses observations à la Commission d'enquête :

Par inscription sur le registre ouvert dans les mairies pendant toute la durée de l'enquête, aux jours et heures d'ouverture des bureaux au public,

Par écrit, oralement ou par téléphone lors des permanences,

Par remise, dépôt ou transmission de lettres ou documents en Mairie de Lattes, siège de l'enquête,

Par envoi postal ou autre au nom du président de la Commission d'enquête, en Mairie de Lattes.

II - 6 Incidents relevés au cours de l'enquête

A l'exception de l'annulation de la première enquête, la Commission d'enquête n'a eu connaissance d'aucun incident.

Les premières permanences assurées dans chacune des mairies ont été l'occasion pour les membres de la Commission de récupérer (à la demande de la Préfecture) les anciens registres ouverts pour l'arrêté du 25 mai 2012.

II - 7 Clôture de l'enquête

Le jeudi 6 décembre 2012, à la clôture des permanences dans les mairies de Lattes, Montpellier et Mauguio, après s'être assuré qu'aucune personne ne souhaitait plus faire d'observations, en application de l'arrêté préfectoral définissant les modalités de l'enquête, les membres de la Commission d'enquête ont clôturé et signé le registre d'enquête de la commune où ils étaient présents.

Pour les autres communes, les membres de la Commission ont procédé à leur collecte, clôture et signature dès le lundi 10 décembre 2012.

II - 8 Opérations suivant la clôture de l'enquête

Le 10 décembre 2012, la Commission d'enquête s'est réunie pour procéder au recensement et à une première lecture des observations émises par le public.

Après avoir pris connaissance des observations et compte tenu des diverses constatations faites, notamment lors des visites des lieux, les membres de la Commission d'enquête ont rédigé le PV de synthèse des observations écrites et orales ainsi que leurs observations et questions dans le but d'obtenir des réponses aux interrogations du public d'une part et d'autre part de permettre à la

Commission d'enquête de disposer d'un maximum d'éléments pour prendre position en formulant un avis motivé.

II - 9 Recensement des observations

Dix registres d'enquête avaient été ouverts et mis à la disposition du public pour recevoir les observations.

Sur ces registres ont été portées 45 observations (voir tableau joint en annexe).

14 courriers et documents ont été annexés aux registres d'enquête et reçus par le Président de la Commission.

Deux courriers ont été émis et reçus, en mairie de Lattes, après la date de clôture de l'enquête publique. Ils ont été joints au registre, mais n'ont pas été pris en considération.

II - 10 Communication des observations au Maître d'Ouvrage

Conformément à l'article 7 de l'arrêté prescrivant l'enquête, le 13 décembre 2012, le président de la commission d'enquête et ses assesseurs ont communiqué sur place, au responsable du projet, les observations écrites et orales consignées dans un procès verbal de synthèse (voir pièce jointe en annexe).

Au cours de cette entrevue, les membres de la commission d'enquête ont détaillé et explicité les observations, le Maître d'Ouvrage a par avance apporté quelques renseignements et éléments de réponse, notamment aux observations et questions émises par la commission.

Le Responsable du projet a été invité à produire le mémoire en réponse éventuel dans un délai maximum de 15 jours.

II - 11 Mémoire en réponse du pétitionnaire

Le 20 décembre 2012, le Maître d'Ouvrage nous adressait son mémoire en réponse par courrier électronique. Le document papier envoyé par chronopost a été réceptionné par le président de la commission d'enquête le 21 décembre 2012.

III – ANALYSE DES OBSERVATIONS ET DU MEMOIRE EN REPONSE DU MAITRE D’OUVRAGE

Le document ci-dessous présente la synthèse des observations formulées d’une part par le public (§ III-1) puis par la commission d’enquête (§ III-2). Les commentaires et analyse des observations du public, et de la réponse du maître d’ouvrage, par la commission d’enquête figurent à la suite de chaque réponse du maître d’ouvrage, en *Italique*.

III – 1 – Observations écrites ou orales du public – Procès verbal de synthèse

Les observations du public ont été regroupées par communes. Chaque observation est suivie de la réponse du maître d’ouvrage, elle-même suivie de l’analyse de la commission d’enquête.

Nom, adresse	Reçu par CE	Obs. orale	Obs. écrite	Registre	Lettre à la CE	Nature de l’observation
St JEAN de VEDAS						
Association Saint Jean Environnement	Non	Non	Oui	Oui	Oui	<p>Cette observation, formulée sous forme d’un courrier adressé à la Commission d’enquête, avait été annexée au premier registre de l’enquête qui fût annulée. Elle a été reprise dans l’enquête présente.</p> <p>L’association donne un avis favorable au projet aux vues des considérations prises et rappelées ci-après concernant le forage de la Lauzette F01 et FO2 :</p> <ul style="list-style-type: none"> – Considéré comme point sensible, – Collecte, drainage et traitement des eaux de ruissellement avant rejet dans la nature, – Dispositif de confinement des pollutions accidentelles, – Entretien des talus de l’autoroute en supprimant l’emploi de produits sanitaires.
Réponse du maître d’ouvrage : Observation n’appelant pas de réponse particulière						
Analyse et commentaires de la commission d’enquête :						
<i>La commission d’enquête considère que le dossier apporte des réponses satisfaisantes au forage de La Lauzette.</i>						

Nom, adresse	Reçu par CE	Obs. orale	Obs. écrite	Registre	Lettre à la CE	Nature de l'observation
LATTES						
Monsieur DULAC Pierre 5 rue Henri Guinier 34000 Montpellier	Oui	Oui	Oui	Oui	Non	Monsieur Dulac représentait l'Indivision Manier/Dulac propriétaire sur la commune de Lattes (Mas Manier) et concernée par le tracé de l'A9. M. Dulac souhaitait connaître le projet au droit de sa propriété et les méthodes et techniques utilisées pour traiter les problèmes hydrauliques en particulier dans la parcelle AM 48. Les CE ont expliqué la solution retenue qui est l'ouvrage 1047b. M. Dulac souhaite avoir des assurances que cet ouvrage n'aggravera pas les problèmes d'inondation prégnants dans cette zone et il a porté une observation dans ce sens sur le registre d'enquête.
Monsieur DULAC Pierre 5 rue Henri Guinier 34000 Montpellier	Oui	Oui	Non	Non	Oui	M. Dulac avait déjà rencontré les commissaires enquêteurs lors de la permanence à Lattes le 8.11.2012. Il a renouvelé les mêmes arguments et les mêmes craintes et a déposé un courrier dans ce sens qui a été annexé au registre d'enquête de la commune de Lattes.
Monsieur DULAC Pierre 5 rue Henri Guinier 34000 Montpellier	Oui	Oui	Oui	Non	Oui	Monsieur Dulac représentait l'Indivision Manier/Dulac propriétaire sur la commune de Lattes (Mas Manier) et concernée par le tracé de l'A9. M. Dulac vient rencontrer les commissaires enquêteurs pour la troisième fois. Il rappelle que les déversements d'eau de l'OH1047 B vont se faire dans la parcelle AM 48 qui est en nature de vignes. Il réserve ses droits de recours contre le maître d'ouvrage pour les dégâts qui pourraient être subis lors de phénomènes d'inondation et/ou de pollution. Le courrier a été annexé au registre d'enquête de la commune de Lattes.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'ouvrage de transparence hydraulique OH1047b est conçu pour rétablir les eaux de ruissellement naturelles de terrains non imperméabilisés compris entre l'A9 existante et la future A9b. Il ne collectera pas les eaux de ruissellement de la plate-forme autoroutière qui seront dirigées vers le bassin de traitement BM1053. A l'état actuel, le ruissellement sur ces terrains est actuellement diffus et s'écoule déjà à travers la parcelle AM48. La mise en place du remblai de l'A9b viendra former un obstacle à ces écoulements qui seront donc rétablis via l'OH1047. Cet ouvrage de transparence hydraulique est dimensionné pour l'occurrence centennale, le débit ruisselé correspondant rétabli est estimé à 0.43 m³/s. Afin de compenser cette concentration du ruissellement et éviter des dommages sur les terrains en aval, un fossé de diffusion sera mis en place en aval de l'OH1047 longitudinalement à l'A9b dans les emprises ASF. Ce fossé de diffusion d'une longueur de plus de 60m (dimensionné également pour l'occurrence centennale) permettra d'étaler les écoulements en aval de l'ouvrage et de réduire fortement les vitesses. Ce fossé a été dimensionné de manière à limiter la hauteur d'eau à 5 cm et les vitesses à 0.3 m/s en aval immédiat du fossé en cas d'évènement centennal. Concernant le risque de pollution, l'OH1047 n'ayant pas pour vocation la récupération des eaux de ruissellement de la plate forme autoroutière, le risque sera nul. Nous précisons également que les dispositifs de retenue latéraux mis en place sur la plate forme (GBA), permettront de maintenir une éventuelle pollution d'origine accidentelle sur la plate forme qui sera ensuite dirigée via un réseau étanche vers le

Nom, adresse	Reçu par CE	Obs. orale	Obs. écrite	Registre	Lettre à la CE	Nature de l'observation
<p>bassin de traitement BM1043.</p> <p>Par ailleurs nous signalons que l'ouvrage hydraulique rejoignant le Rieu-Coulon qui sera posé prochainement sous la rue de Montel Eglise est conçu pour collecter les eaux pluviales de la ZAC Garosud (projet SERM) et qu'il n'a pas pour vocation de récupérer les eaux naturelles ruisselant actuellement sur la parcelle AM48. Afin de compenser le volume de remblai en zone inondable sur le ruisseau du Rieu-Coulon, la mise en place d'un déblai compensatoire sur la parcelle privative AL104 de M.Dulac est proposée. Ce déblai permettra de compenser un volume estimé à 10 060 m³. Ce déblai présentera une surface de 1.45 ha et une profondeur variant entre 0 et 1.4 m maximum.</p> <p>Les déblais compensatoires seront réalisés par recours aux articles L. 211-12, R 211-96 et R211-106 du Code de l'Environnement, dernièrement modifié par la loi Grenelle II du 12 juillet 2010. Ces articles permettent la mise en place d'une servitude d'utilité publique, visant à limiter l'utilisation des terrains en créant des zones susceptibles d'être sur-inondées. Ces servitudes permettront notamment d'interdire tout remblaiement futur de ces zones décaissées. Le choix de la mise en place de servitude explique que ces parcelles ne sont actuellement pas intégrées à l'enquête parcellaire en cours.</p> <p>Après validation de ces secteurs de déblais compensatoires par le préfet, et pour donner droit aux éventuelles demandes d'acquisition de la part des propriétaires, les emprises concernées par ces zones de compensation pourront être intégrées dans une prochaine enquête parcellaire. En cas de désaccord sur le prix, les dispositions du code de l'expropriation (articles R11-19 et suivants et R13-15 et suivants) permettront le transfert de propriété par voie d'ordonnance et la fixation du prix par voie judiciaire.</p>						
<p><u>Analyse et commentaires de la commission d'enquête :</u></p> <p><i>Le maître d'ouvrage apporte une réponse précise et détaillée aux observations de M. Dulac concernant l'ouvrage OH 1047b. Le fossé de diffusion prévu à l'aval de l'ouvrage devrait limiter les risques d'impact du ruissellement qui se produisent déjà actuellement sans être canalisés. Cet ouvrage n'est pas prévu pour récupérer les eaux de ruissellement de la plateforme autoroutière qui seront dirigés vers le bassin de traitement.</i></p> <p><i>La parcelle AL 104 appartenant à M. Dulac est effectivement retenue pour être l'objet d'un déblai compensatoire. Ce déblai ne préjugera pas de l'avenir de cette parcelle qui pourra être utilisée normalement mais effectivement la culture actuelle en nature de vigne serait entièrement impactée. Cette procédure devra, pour être avalisée, faire l'objet d'une enquête parcellaire pour établissement de servitudes au cours de laquelle M. Dulac pourra donner son avis et proposer éventuellement des solutions différentes.</i></p>						
M. et Mme ALFANO Albert et Ersilia 1 rue Génies Marés 34 Palavas les Flots	Oui	Oui	Non	Non	Non	M. et Mme Alfano venaient pour un problème d'alignement de leur propriété. Après recherches il est apparu que les parcelles concernées SP 10 et 11, n'étaient pas concernées par le tracé de l'A9 mais étaient situées sur une route qui devrait être modifiée mais qui n'est pas dans l'emprise du tracé autoroutier. M et Mme Alfano ont été dirigés vers les services de la SERM qui gèrent ce projet.
<p><u>Réponse du maître d'ouvrage :</u></p> <p>Observation n'appelant pas de réponse</p>						

Nom, adresse	Reçu par CE	Obs. orale	Obs. écrite	Registre	Lettre à la CE	Nature de l'observation
Analyse et commentaires de la commission d'enquête :						
<i>Pas de commentaires particuliers, la demande de M. et Mme Alfano ne concerne pas le projet autoroutier soumis à l'enquête.</i>						
2 Représentants la société OCVIA qui n'ont pas souhaité nous communiquer leurs noms	Oui	Oui	Non	Non	Non	Ces deux personnes font partie de la société OCVIA qui est un groupement d'entreprises maître d'ouvrage délégué de RFF pour le projet de contournement Nîmes/Montpellier. Ils souhaitaient consulter le dossier et également les observations portées sur le registre d'enquête. Ils n'avaient pour leur part pas d'observations à faire sur le projet « doublement A9 ».
Réponse du maître d'ouvrage :						
Observation n'appelant pas de réponse						
Analyse et commentaires de la commission d'enquête :						
<i>Ces deux représentants de la société OCVIA sont venus principalement s'informer sur le projet et recueillir le sentiment du public étant venus participer à l'enquête. Ils n'avaient pas d'observations particulières à émettre sur le projet.</i>						
Mesdames DUMAS Huguette 2385 rue de la Fontaine de la Banquière 34000 Montpellier FAUQUIER Nicole Rue de la Fontaine de la Banquière, Lattes	Oui	Oui	Non	Non	Non	Mesdames Dumas et Fauquier ont souhaité être reçues ensemble car habitant dans la même rue mais sur deux communes différentes, la rue étant la limite des communes. Madame Fauquier venait pour le compte de sa mère Mme Fauquier Anne Marie qui est propriétaire de la maison. Ces deux personnes possèdent des forages qui sont utilisés pour leur alimentation en eau potable et elles craignent que les travaux de l'autoroute épuisent la ressource. Après vérification des dossiers, il apparaît que dans cette zone la nappe ne baissera en moyenne que de 50cm. Les puits étant situés à 36 mètres, il ne devrait donc y avoir aucune conséquence. Il est également indiqué dans le dossier que les ASF appliqueront les mesures préventives prévues au dossier.
Réponse du maître d'ouvrage :						
- Puits sur la propriété de DUMAS Huguette : emplacement précis non connu. L'adresse donnée correspond à la parcelle SR10. Dans la liste de recensement des points d'eau du DLE (Annexe 4 de la Pièce 6.4.1), aucun puits n'est recensé sur la commune de Montpellier au nom de Dumas, ni sur cette parcelle. Toutefois, des puits ont été recensés sur des parcelles						

Nom, adresse	Reçu par CE	Obs. orale	Obs. écrite	Registre	Lettre à la CE	Nature de l'observation
<p>voisines (parcelles SR 2, 3 et 4 ; points d'eau référencés n° 247, 248, 249) pour lesquels les propriétaires ne sont pas connus.</p> <p>- Puits sur la propriété de FAUQUIER Nicole : emplacement précis non connu (parcelle CB7 ?, CB9 ?, CA2 ?). Dans la liste du DLE, aucun puits n'est recensé au nom de Fauquier sur la commune de Lattes.</p> <p>Des démarches seront menées ultérieurement auprès des propriétaires pour connaître l'emplacement exact des puits et leurs caractéristiques.</p> <p>Selon l'emplacement vraisemblable des puits, ces derniers seraient dans un secteur situé à l'aval du déblai de la Méjanelle. Une étude hydrogéologique spécifique a été réalisée pour le déblai de la Méjanelle (Pièce 6.4.2 du DLE). Dans cette étude, d'après l'emplacement supposé des puits, le rabattement maximal de la nappe dû au projet est observé en période de hautes eaux. Pour le projet DDA9 seul, ce rabattement est de l'ordre de 0,20 m. Le rabattement maximal de la nappe dû aux projets conjugués du dédoublement de l'A9 et de la ligne LGV est de l'ordre de 0.3 m. Compte tenu de la profondeur des puits, ce léger rabattement ne devrait pas avoir de conséquences sur leur fonctionnement.</p> <p>Ce puits fera l'objet d'un suivi particulier (cf réponse commission d'enquête ci-après)</p>						
<p>Analyse et commentaires de la commission d'enquête :</p> <p><i>Ces puits ne paraissent pas avoir été recensés. Cependant Mmes Dumas et Fauquier confirment bien, lors des permanences, l'existence de ces puits. Leurs adresses étant fournies dans ce document, il sera aisé au maître d'ouvrage de les contacter avant les travaux afin de vérifier l'existence de ces puits et de mettre en place les mesures pour assurer leur pérennité.</i></p>						
Madame BOISMENU Suzanne Chemin de la 2 ^{ème} écluse, Lattes	Oui	Oui	Non	Non	Non	Mme Boismenu nous a déclaré représenter le Comité de Défense de la Céréreide, Association au titre de la Loi 1901. Elle conteste à ce titre l'utilité du projet. Elle remet également en cause d'une façon plus générale les projets LGV et ASF. Elle indique qu'avant la fin de l'enquête elle portera ses observations sur le registre d'enquête
Madame BOISMENU Suzanne Chemin de la 2 ^{ème} écluse, Lattes	Oui	Oui	Non	Non	Non	Madame Boismenu était déjà venue lors de la permanence du 26 novembre faire part de ses craintes et de son indignation vis-à-vis du projet et des impacts qu'il va avoir sur le quartier de la Céréreide dont elle dit être représentante de l'Association de défense. Mme Boismenu a souhaité me rencontrer alors que la permanence était terminée. J'ai effectivement parlé avec elle. Elle souhaitait savoir et trouvait anormal que l'EP Loi sur l'eau n'ait pas été faite en même temps que l'EP de DUP. Je lui ai expliqué la procédure. Le 5 décembre 2012 Mme Boismenu avait annexé au registre un courrier confirmant les points déjà développés auprès du Commissaire Enquêteur lors de la précédente permanence. D'autre part, elle considère que l'aspect humain n'a pas été suffisamment pris en compte.

Nom, adresse	Reçu par CE	Obs. orale	Obs. écrite	Registre	Lettre à la CE	Nature de l'observation
<p>Réponse du maître d'ouvrage : Observation n'appelant pas de réponse car non liée directement à l'enquête Loi sur l'eau mais à l'enquête publique ayant déjà eu lieu.</p>						
<p>Analyse et commentaires de la commission d'enquête : <i>Mme Boismenu a effectivement remis en cause de façon globale le fonds du projet sans apporter d'éléments se rapportant à la législation sur l'eau si ce n'est des craintes diffuses concernant le risque d'aggravation des inondations dans le quartier de la Céréreide.</i></p>						
M. et Mme LAVINAUD Jacques et Brigitte La Castelle, Lattes M. SILHOL Gérard, Lattes	Oui	Oui	Oui	Oui	Non	M. Silhol accompagnait M. et Mme Lavinaud et nous a indiqué qu'il était conseiller municipal de Lattes. Il semblait être présent au titre de conseiller du couple. M. et Mme Lavinaud craignent que le chemin d'accès qui dessert leur maison et leur propriété et qui est régulièrement inondé soit, avec les travaux ASF, de plus en plus impraticable suite à des apports d'eau. Ils demandent également qu'un accès soit toujours possible même en cours de travaux. Ils souhaitent donc qu'il y ait une concertation entre eux et les services d'ASF.
<p>Réponse du maître d'ouvrage : Concernant l'inondabilité du chemin d'accès : M. et Mme LAVINAUD n'ont pas fourni de carte de localisation précis du chemin d'accès à leur propriété. Néanmoins après examen, il semblerait que l'accès à leur propriété s'effectue depuis le chemin du Mas de Manier qui franchit effectivement le Rieu-Coulon 300 m environ en aval du projet. D'après l'étude hydraulique du Rieu-Coulon, l'impact du projet sur les niveaux d'eau par rapport à l'état actuel au droit du chemin du Mas de Manier, est nul pour la crue décennale et de 2cm maximum en crue centennale. Les travaux ne viendront donc pas aggraver l'inondabilité du chemin d'accès. Concernant le maintien du chemin d'accès durant la phase travaux : Observation n'appelant pas de réponse car non liée à l'enquête Loi sur l'eau. Le propriétaire pourra cependant contacter ASF au sujet de cette problématique. A noter toutefois que le chemin du Mas de Manier ne sera pas impacté pendant les travaux.</p>						
<p>Analyse et commentaires de la commission d'enquête : <i>La commission d'enquête prend acte des affirmations du maître d'ouvrage :</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1) <i>l'inondabilité du chemin du Mas Manier ne sera pas aggravée par le projet,</i> 2) <i>ce chemin ne sera pas impacté par les travaux et que donc l'accès à la propriété de M. et Mme Lavinaud ne sera pas remis en cause.</i> 						

Nom, adresse	Reçu par CE	Obs. orale	Obs. écrite	Registre	Lettre à la CE	Nature de l'observation
Monsieur LOPEZ Lionel, Adjoint au maire, chargé de l'urbanisme à Lattes	Oui	Oui	Non	Non	Non	M. Lopez a rapidement rencontré le commissaire enquêteur en lui demandant comment se déroulait l'enquête. Il n'a pas fait d'observation particulière. Il a simplement indiqué que M. Le Maire de Lattes souhaitait rencontrer le Commissaire enquêteur.
Réponse du maître d'ouvrage : Observation n'appelant pas de réponse						
Analyse et commentaires de la commission d'enquête : Observation n'appelant pas de commentaire de la part de la commission d'enquête.						
Illisible	Non	Non	Oui	Oui	Non	« le déplacement de l'A9 va permettre de réaliser des aménagements hydrauliques, avec l'appui de l'agglomération de Montpellier, pour mieux gérer la ressource en eau et contribuer à mieux lutter contre les inondations.
Réponse du maître d'ouvrage : Observation n'appelant pas de réponse						
Analyse et commentaires de la commission d'enquête : Observation n'appelant pas de commentaire de la part de la commission d'enquête qui note toutefois l'avis favorable au projet.						
SCI du Mas Rouge	Non	Non	Oui	Oui	Oui	Le 15 octobre 2012, la SCI du Mas Rouge a annexé un mémoire, accompagné d'un plan, au registre d'enquête. La SCI attire l'attention sur : <ul style="list-style-type: none"> – Les bâtiments du hameau du Mas Rouge ne sont pas répertoriés en habitations alors qu'une centaine de personnes y habite. – L'ouvrage de puisage qui est en activité au cœur du domaine n'est pas répertorié alors que deux puits indiqués dans le dossier n'existent pas, – Que le talus prévu comme support de l'infrastructure lors du franchissement de la vallée de la Lironde n'est pas compatible avec la transparence hydraulique. Elle demande d'abandonner cette option et de la remplacer.
Réponse du maître d'ouvrage :						
Point 1 : Dans le cadre du DLE, le classement des bâtiments en zone d'habitation ou non a pour objectif de fixer le degré d'impact acceptable du projet vis à vis du risque d'inondation. (1 cm						

Nom, adresse	Reçu par CE	Obs. orale	Obs. écrite	Registre	Lettre à la CE	Nature de l'observation
<p>maximum de remous dans les zones habités et 30 cm maximum dans les zones non habitées). Si les bâtiments du Mas rouge ont peut-être été mal classés, il n'en demeure pas moins que ceux-ci sont situés en dehors des zones inondables de la Lironde et ceci même pour la crue exceptionnelle. Cette erreur éventuelle de classement n'a donc aucun impact sur le projet et ses aspects loi sur l'eau.</p> <p>Point 2 : Le puits en activité dont parle la SCI du Mas Rouge est bien répertorié dans la pièce 6.4.1 du dossier loi sur l'eau. Il s'agit du point d'eau n°164 figurant sur la planche cartographique (figure 3H) mais ayant fait l'objet d'une erreur d'implantation. Les données relatives à ce point d'eau figurent en annexe 6 de la même pièce. Néanmoins les données relatives au point d'eau n°163 et 164 ont visiblement été inversées. Il s'agit donc d'une erreur.</p> <p>Ce point d'eau (comme les autre point d'eau à usage d'irrigation ou agricole) n'entre pas directement dans l'analyse de sensibilité vis à vis des eaux souterraines contrairement aux points d'eau à usage AEP, ce qui explique qu'il ne figure pas sur d'autres cartes du DLE d'où peut être cette confusion. Par ailleurs ce secteur est classé en enjeux fort ce qui permet de garantir une bonne protection de ce puits.</p> <p>Point 3 : Le franchissement du Lez et de la Lironde sera effectué via la mise en place d'un viaduc unique. Côté Lironde, la culée de l'ouvrage sera située à plus de 8 m de la berge du lit mineur ce qui facilitera les écoulements dans le lit majeur à proximité de la berge en rive gauche. La modélisation réalisée sur le Lez et la Lironde montre que le projet tel que prévu (viaduc unique + éloignement de la culée en rive gauche de la Lironde) permet de garantir une bonne transparence hydraulique de l'aménagement. Le remblai en rive gauche de la Lironde engendrera localement une rehausse de la ligne d'eau sur une centaine de mètres en amont du remblai. Cette rehausse d'au maximum 18 cm sera sans conséquences sur les habitations situées en amont de la future infrastructure. En aval, le remblai engendrera par contre une légèrement diminution de la hauteur d'eau en crue centennale (de l'ordre de 2 cm) sur les terrains proches de la SCI du Mas Rouge.</p> <p>A noter toutefois que les bâtiments sont bien situés en dehors du champ d'inondation pour les crues centennales et exceptionnelles à l'état actuel comme à l'état projet.</p>						
<p>Analyse et commentaires de la commission d'enquête :</p> <p><i>L'oubli du recensement des habitations du hameau du Mas Rouge n'aura pas de conséquences, ce hameau restant en zone non inondable.</i></p> <p><i>Les erreurs du dossier sur le point d'eau n° 164 ont été notées par le maître d'ouvrage. Ce point d'eau sera protégé par son classement dans le secteur à enjeux forts.</i></p> <p><i>La modélisation confirme qu'à l'amont et encore plus à l'aval de l'ouvrage de franchissement du Lez et de La Lironde, il n'y aura pas d'aggravation des risques sur les habitations du hameau du Mas Rouge, les bâtiments étant situés en dehors du champ d'inondation.</i></p>						

Nom, adresse	Reçu par CE	Obs. orale	Obs. écrite	Registre	Lettre à la CE	Nature de l'observation
<p>Monsieur MEUNIER Cyril, Maire de Lattes</p> <p>Madame PEREZ , Responsable du service Urbanisme</p> <p>Monsieur DEROIDE Patrick, Chargé de mission technique</p>	Oui	Oui	Oui	Non	Oui	<p>Monsieur le maire de Lattes a souhaité me rencontrer après la permanence en compagnie des deux personnes indiquées. Au total l'entretien a duré près d'une heure. Il m'a dit qu'il souhaitait faire des observations et a préparé un courrier qu'il a déclaré être l'avis de la commune et qui m'a été remis en fin de réunion.</p> <p>Oralement au cours de l'entretien et par ce courrier, Monsieur le Maire :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Remet en cause trois zones de compensation des remblais, - Demande le déplacement des trois bassins de traitement - Demande la mutualisation du bassin de rétention de l'A9 avec celui de la LGV - Exprime ses inquiétudes vis-à-vis de la transparence hydraulique et craint, en cas d'inondation, le retour des eaux vers le Lez. - Constate que le risque d'embâcles n'a pas été pris en compte sur Lattes et demande la mise en œuvre de dispositifs anti-embâcles ainsi que l'augmentation de la taille des ouvrages de décharge. <p>Monsieur le Maire m'a donc remis un courrier daté du 6/12, dans lequel il exprime les observations et les demandes exposées ci-dessus.</p>

Réponse du maître d'ouvrage : Voir la réponse du maître d'ouvrage dans le paragraphe « Zone inondable Lez-Lironde »

Analyse et commentaires de la commission d'enquête : La commission d'enquête constate que :

- 1- les ouvrages de transparence hydraulique du secteur Lez - Lironde sont dimensionnés pour la crue d'occurrence centennale,
- 2- en cas de crue centennale du Lez et de la Lironde, les écoulements dans le secteur de la Céreirède s'écoulent dans la plaine,
- 3- en aval du partiteur, les digues du Lez ont été rehaussées et confortées pour protéger la ville de Lattes jusqu'à 600 m³/s, la commune se trouve ainsi protégée jusqu'à la crue centennale. Pour cette crue, le projet de l'A9 n'aura pas d'impact sur la répartition de débit. Pour la crue exceptionnelle, à l'état actuel, le débit de 600 m³/s est déjà atteint et le risque de submersion est déjà présent en dehors même de l'impact du projet.
- 4- la RD 986 dans le sens Lattes/Montpellier est inondable dès la crue centennale, le terre-plein central faisant obstacle dans l'autre sens. Le maître d'ouvrage considère, qu'en raison de problèmes techniques, fonciers et financiers, il n'est pas possible de réaliser un ouvrage de transparence sous cet axe routier et s'en remet à la décision du préfet si ce dernier demandait que ce risque soit pris en compte. En conséquence les ASF ne proposent pas d'agrandir les ouvrages de décharge.

La commission d'enquête estime que la réponse du maître d'ouvrage répond, dans la mesure du possible, aux préoccupations de Monsieur le maire de la commune de Lattes.

Nom, adresse	Reçu par CE	Obs. orale	Obs. écrite	Registre	Lettre à la CE	Nature de l'observation
Madame FAVIER Danielle Chemin de la Plaucude Mas Villedieu 34130 MAUGUIO	Non	Non	Oui	Non	Oui	Lettre datée du 26 novembre 2012 adressée à la mairie de Lattes, siège de l'enquête. Madame Favier indique qu'elle utilise pour son alimentation en eau potable un puit situé sur sa propriété.
Réponse du maître d'ouvrage :						
<u>Dans les courriers de Mme Favier (17/10/2012 et 26/11/2012), points concernant le bruit, la poussière, l'accès et les lignes électriques et téléphoniques :</u> Observations n'appelant pas de réponse car non liée à l'enquête Loi sur l'eau						
<u>Point concernant le puits :</u>						
Le puits de Mme FAVIER n'a pas été recensé dans la liste des points d'eau du DLE (Annexe 4 de la Pièce 6.4.1). L'emplacement exact du puits n'a pas été fourni par Mme Favier. D'après l'emplacement supposé du puits (Mas Villedieu), celui-ci se trouve à l'aval du déblai de la Méjanelle. Une étude hydrogéologique spécifique a été réalisée pour le déblai de la Méjanelle (Pièce 6.4.2 du DLE). Dans cette étude, d'après l'emplacement supposé du puits, le rabattement maximal de la nappe dû au déblai du projet DDA9 seul a été évalué à -0.37 m, en situation de hautes eaux. Ce rabattement a été évalué à -3.11 m, dans le cas de l'étude conjuguée des projets du dédoublement de l'A9 et de la ligne LGV, en situation de hautes eaux. Le rabattement maximal de la nappe dû au déblai du projet LGV seul a été évalué à -3.10 m, en situation de hautes eaux. Le rabattement de nappe potentiel du puits et du forage de Mme FAVIER seront majoritairement dû au projet LGV. Ce puits fera l'objet d'un suivi particulier (cf réponse commission d'enquête ci-après)						
Des démarches seront menées ultérieurement auprès du propriétaire pour connaître l'emplacement exact des puits et leurs caractéristiques.						
<u>Analyse et commentaires de la commission d'enquête :</u>						
<i>Le maître d'ouvrage devra vérifier que le puits de Mme Favier est bien situé à l'endroit supposé dans la réponse des ASF et assurer le suivi particulier tel qu'indiqué par le maître d'ouvrage.</i>						
MONTPELLIER						
INCONNU	non	non	oui	oui	Non	Satisfait du projet et de sa gestion
<u>Réponse du maître d'ouvrage :</u>						
Observation n'appelant pas de réponse						
<u>Analyse et commentaires de la commission d'enquête :</u>						
<i>La commission d'enquête note l'avis favorable, sans autre commentaire.</i>						

Nom, adresse	Reçu par CE	Obs. orale	Obs. écrite	Registre	Lettre à la CE	Nature de l'observation
INCONNU	non	non	oui	oui	Non	Satisfait du projet et de sa gestion
Réponse du maître d'ouvrage :						
Observation n'appelant pas de réponse						
Analyse et commentaires de la commission d'enquête :						
<i>La commission d'enquête note l'avis favorable, sans autre commentaire.</i>						
Monsieur COUTURON Nicolas	Oui	Oui	oui	Oui	Non	Monsieur Couturon dispose, pour son eau domestique, d'un puit avec une pompe immergée. Il souhaite que toutes les précautions soient prises pour préserver sa ressource en eau
Réponse du maître d'ouvrage :						
<p>M. Couturon réside au 2921 route de Vauguières. Cette adresse correspond aux parcelles SR1, SR2 et SR3. Dans la liste de recensement du DLE (Annexe 4 de la Pièce 6.4.1), des points d'eau sont associés aux parcelles SR 2 et 3 (points d'eau référencés n°247 et 248) pour lesquels les propriétaires et les usages ne sont pas connus.</p> <p>Selon l'emplacement vraisemblable du puits de M. Couturon, à usage domestique, ce dernier serait dans un secteur situé à proximité de l'aval du déblai de la Méjanelle. Une étude hydrogéologique spécifique a été réalisée pour le déblai de la Méjanelle (Pièce 6.4.2 du DLE). Dans cette étude, le rabattement de nappe dû au projet A9 dans le secteur supposé du puits de M. Couturon est de l'ordre de 20 cm en période de hautes eaux. Le rabattement maximal de la nappe dans ce secteur dû au déblai des projets conjugués du dédoublement de l'A9 et de la ligne LGV est de l'ordre de 35 cm, en situation de hautes eaux.</p> <p>Des démarches seront menées ultérieurement auprès du propriétaire pour connaître l'emplacement exact du puits et ses caractéristiques.</p> <p>Ce puits fera l'objet d'un suivi particulier (cf. réponse commission d'enquête ci-après)</p> <p>Du point de vue qualitatif, ce secteur est classé en enjeux fort à très fort pour les eaux souterraines, ce qui permet de garantir une bonne protection de la qualité des eaux de ce puits. Pour rappel, pour éviter toute pollution chronique ou accidentelle en phase exploitation, la plateforme autoroutière sera équipée d'un dispositif de collecte des eaux de pluie qui sera étanche. Les eaux collectées seront dirigées vers des bassins de traitement et de confinement. En phase chantier, des mesures seront prises pour éviter toute contamination de l'aquifère (par exemple : - interdiction de stationnement et d'entretien des engins et de stockage de carburant dans la tranchée pendant le creusement de la tranchée, - mise en place d'un système de collecte et de stockage des eaux de drainage et de ruissellement pendant la phase travaux).</p>						

Nom, adresse	Reçu par CE	Obs. orale	Obs. écrite	Registre	Lettre à la CE	Nature de l'observation
<p>Analyse et commentaires de la commission d'enquête :</p> <p><i>La commission d'enquête a commenté et analysé l'étude hydrogéologique spécifique du passage en déblai du projet au droit de la Méjanelle, notamment les usages des eaux souterraines (voir § 4-1-1-4 du rapport).</i></p> <p><i>Elle a pris note des mesures envisagées par le maître d'ouvrage pour la découverte des points d'eau, examiner leur problématique et supprimer ou compenser les impacts des éventuels rabattement de nappe provoqués par les remblais humides.</i></p> <p><i>Nous avons estimé que le suivi des impacts quantitatifs et qualitatifs devrait faire l'objet d'une période d'observation plus importante que prévue.</i></p>						
SCEA Château Comolet Indivision Benoist d'Azy 525 r Mas du Limousin 34000 MONTPELLIER	Non	Non	Oui	Oui	Non	<ol style="list-style-type: none"> 1. l'alimentation en eau se fait à partir de puits et forages qui risquent d'être perturbés par les travaux de l'A9b et de la LGV 2. Le château sera proche de l'A9b et de la LGV. Il est nécessaire de le protéger par des murs anti-bruit qui auraient été prévus à l'origine. 3. Les nuisances sur les exploitations agricoles, liées aux pollutions diverses, ne sont pas prises en compte
<p>Réponse du maître d'ouvrage :</p> <p>Les puits de la SCEA Château Comolet ont été recensés dans la liste des points d'eau du DLE (Annexe 4 de la Pièce 6.4.1). Ils sont au nombre de 3 et sont répertoriés sous les numéros 298, 299 et 300. La profondeur des puits n'est pas connue et le niveau d'eau par rapport au sol n'est connu que pour le puits n°298 (elle est 15,9 m).</p> <p>Ces puits se trouvent dans un secteur situé à proximité de l'amont du déblai de la Méjanelle. Une étude hydrogéologique spécifique a été réalisée pour le déblai de la Méjanelle (Pièce 6.4.2 du DLE). Dans cette étude, seul un puits du quartier Comolet a été retenu et étudié, sous le numéro de référence 46. Pour ce point d'eau, le rabattement maximal de la nappe dû au déblai a été évalué à 23 cm, ce qui correspond au cas de l'étude conjuguée des projets du dédoublement de l'A9 et de la ligne LGV, en situation de hautes eaux. Le rabattement maximal de la nappe dû au déblai du projet DDA9 seul a été évalué à 18 cm, en situation de hautes eaux.</p> <p>Ces puits feront l'objet d'un suivi particulier (cf réponse commission d'enquête ci-après)</p> <p>Du point de vue qualitatif, ce secteur est classé en enjeux fort à très fort pour les eaux souterraines, ce qui permet de garantir une bonne protection de la qualité des eaux des puits, tant en phase travaux qu'en phase exploitation.</p> <p>L'observation concernant les murs anti-bruit n'appelle pas de réponse car non liée à l'enquête Loi sur l'eau. Le propriétaire pourra cependant se rapprocher des services d'ASF pour obtenir des renseignements concernant la mise en place des dispositifs anti-bruit.</p> <p>Les pollutions pouvant apporter des nuisances sur les exploitations agricoles et liées à l'enquête Loi sur l'eau concernent le risque d'altération de la qualité des eaux superficielles et</p>						

Nom, adresse	Reçu par CE	Obs. orale	Obs. écrite	Registre	Lettre à la CE	Nature de l'observation
souterraines. Ces risques et leur prise en charge sont largement développés dans le cadre du dossier présenté. Les autres risques de pollution (air...) ne sont pas concernés par l'enquête Loi sur l'eau.						
<p>Analyse et commentaires de la commission d'enquête :</p> <p><i>L'analyse de la commission d'enquête sera identique à la précédente en ce qui concerne les puits et forages dans ce secteur de la Méjanelle.</i></p> <p><i>Nous n'avons pas de commentaires à apporter sur la réponse du maître d'ouvrage en ce qui concerne les murs anti-bruits et certaines pollutions qui sont hors sujet dans la présente enquête.</i></p>						
Maître Jean-Marc MAILLOT Avocat à la cour Pour le compte de M. et Mme Etienne FOURCADIER Parcelles OA 11, 10, 9, 8, etc...	Oui	Oui	Oui	Oui	Non	Les parcelles concernées bordent le Rieu-Coulon en aval de l'autoroute A9 (au niveau du « saut de mouton » est. Ces parcelles sont plantées de vignes et exploitées depuis 80 ans. Elles sont régulièrement inondées par le débordement du Rieu-Coulon. Maître Maillot écrit : « les travaux réalisés par les ASF dans le cadre du doublement de l'A9 vont aggraver cette inondabilité en augmentant la vitesse de l'eau et en créant un goulet d'étranglement juste à l'aval des nouveaux ouvrages créés par les ASF. Il n'est pas acceptable que, du fait du recalibrage en amont du Rieu-Coulon, le surcroît d'eau se déverse sur les vignes des Fourcadier qui deviennent de fait de véritables bassins de rétention et d'écoulement des eaux ». M. et Mme Fourcadier demandent que le recalibrage du Rieu-Coulon soit poursuivi en aval de l'A9, tout au long de leurs parcelles. Ils sont disposés à autoriser cet élargissement sur ces dernières. Maître Maillot a déposé 19 photos montrant les dégâts occasionnés par les crues. Ces photos ont été annexées au registre d'enquête.
Réponse du maître d'ouvrage : Voir réponse du maître d'ouvrage au § III-2-1-1 rubrique « Zone inondable du Rieu-Coulon »						
<p>Analyse et commentaires de la commission d'enquête :</p> <p><i>Cette observation avait été reprise par la commission d'enquête qui avait suggéré au maître d'ouvrage de réaliser certains aménagements afin d'atténuer l'impact des écoulements sur les propriétés riveraines à l'aval du projet (voir notre analyse plus approfondie au § III-2-1-1 rubrique « Zone inondable du Rieu-Coulon »).</i></p>						

Nom, adresse	Reçu par CE	Obs. orale	Obs. écrite	Registre	Lettre à la CE	Nature de l'observation
FABREGUES						
Chambre d'Agriculture	Oui	Oui	Non	Non	Non	Deux représentants de la Chambre d'Agriculture ont rendu visite au Commissaire Enquêteur. Ces personnes ont demandé des explications concernant l'impact du projet sur les cultures, notamment lors des crues qui pourraient provoquer un remous supplémentaire de 0,30m sur les zones définies « à faible enjeu ». Elles ont déclaré vouloir rencontrer à nouveau et nous adresser (<i>ce qui en fait n'a pas été le cas</i>) une lettre d'observations concernant le suivi des variations des nappes phréatiques et profondes qui sont sollicitées par les agriculteurs (puits et forages) ainsi que sur le suivi et l'entretien des bassins de rétention et de traitement des eaux en provenance des voiries.
Réponse du maître d'ouvrage : Voir réponse du maître d'ouvrage au § III-2-1-1						
Analyse et commentaires de la commission d'enquête : Voir analyse de la commission d'enquête au-dessous de la réponse du maître d'ouvrage au § III-2-1-1						
MAUGUIO						
Madame HABAUZIT Magalie Mas du Pâtissier 34130 MAUGUIO 06.22.96.90.19	Oui	Oui	Oui	Oui	Non	Mme Habauzit habite à proximité du Mas de Ginestre et dispose pour son alimentation en eau potable et arrosage d'un puits peu profond et d'un forage à 15m. Elle craint que les travaux de construction de l'autoroute ne conduisent à assécher son puits et à limiter la capacité de son forage. Elle était déjà venue lors de la première enquête annulée et avait inscrit une remarque sur le registre (voir ci-après)
Réponse du maître d'ouvrage : Le puits et le forage de Mme HABAUZIT ont été recensés dans la liste des points d'eau du DLE (Annexe 4 de la Pièce 6.4.1). Ils sont répertoriés sous les numéros 225 et 226. La profondeur de ces ouvrages est respectivement de 10 m et 20 m. Ces puits se trouvent dans un secteur situé à proximité de l'amont du déblai de la Méjanelle. Une étude hydrogéologique spécifique a été réalisée pour le déblai de la Méjanelle (Pièce 6.4.2 du DLE). Dans cette étude, les puits sont référencés sous les numéros 26 et 27. Pour ces points d'eau, le rabattement maximal de la nappe dû au déblai du projet DDA9 seul a été évalué à -0.57 m, en situation de hautes eaux. Le rabattement maximal de la nappe dû au déblai du projet LGV seul a été évalué à -2.45 m, en situation de hautes eaux et le rabattement cumulé des						

Nom, adresse	Reçu par CE	Obs. orale	Obs. écrite	Registre	Lettre à la CE	Nature de l'observation
deux projets a été évalué à -2.48 m en période de hautes eaux également. Le rabattement de nappe potentiel du puits et du forage de Mme HBAUZIT seront majoritairement dû au projet LGV.						
Ce puits fera l'objet d'un suivi particulier (cf réponse commission d'enquête ci-après)						
Analyse et commentaires de la commission d'enquête :						
<p>Les captages de Mme Habauzit ont bien été recensés par le maître d'ouvrage. Ces ouvrages sont impactés par un rabattement significatif de la nappe, principalement dû au projet LGV. La Commission d'enquête prend acte de la décision du maître d'ouvrage de suivre particulièrement ces captages, mais elle estime toutefois nécessaire de prendre les mesures complémentaires suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - en phase d'exploitation, de prolonger sur plusieurs années, le suivi de l'évolution des niveaux de la nappe et mesurer l'impact sur les ouvrages de prélèvement d'eau existants - de procéder également comme en matière de pollution accidentelle, à un suivi systématique de la qualité des eaux des différents captages après réalisation d'un état initial avant début des travaux. <p>Afin de définir plus précisément les mesures compensatoires à mettre en œuvre, nous demandons au Maître d'Ouvrage de prendre l'engagement de procéder, avant tout début de travaux, au <u>complément d'étude</u> visant à préciser l'ampleur de la perte de productivité des captages privés proches du projet et à évaluer tout risque de pollution de ceux-ci.</p>						
Madame LACAS Mas de Rozi 34130 MAUGUIO Parcelles DE 25 & 134 Au bord de la Jasse en contrebas du Mas du Ministre	Oui	Oui	Non	Oui	Oui	<p>Madame Lacas habite en contrebas du Mas du Ministre, à proximité du ruisseau de la Jasse. Elle formule deux remarques :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. le chemin d'accès à sa propriété se trouve coupé par le remblai de la future autoroute et aucune autre solution d'accès ne semble proposée, 2. la propriété est alimentée en eau potable par une source que Mme Lacas craint de voir se tarir lors de la construction de la nouvelle autoroute. <p>Pour le premier point j'ai invité Mme Lacas à se rapprocher du Commissaire Enquêteur en charge de l'enquête parcellaire.</p> <p>Pour le deuxième point, Mme Lacas prépare un mémoire qu'elle nous remettra à la prochaine permanence. Deux courriers ont été remis à la permanence suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le premier concernant la préservation de sa ressource en eau grâce à un puit - le second concernant la desserte de sa maison via un chemin privé de 300 m qui sera recouvert par le remblai de l'A9b sans maintien de la desserte actuelle. Les ASF proposent d'utiliser des passages agricoles existants sur une longueur de 2,1 Km.

Nom, adresse	Reçu par CE	Obs. orale	Obs. écrite	Registre	Lettre à la CE	Nature de l'observation
<p>Réponse du maître d'ouvrage :</p> <p><u>Point 1 concernant le chemin d'accès :</u></p> <p>Réponse concernant le rétablissement du chemin de desserte : Observation n'appelant pas de réponse car non liée à l'enquête Loi sur l'eau. Le propriétaire pourra cependant se rapprocher des services d'ASF pour obtenir des informations à ce sujet.</p> <p><u>Point 2 concernant le puits :</u></p> <p>Le puits sur la parcelle DE25 à Manguio a été recensé dans la liste des points d'eau du DLE (Annexe 4 de la Pièce 6.4.1). Il est répertorié sous le numéro 220. Dans ce recensement, le propriétaire mentionné est M. ou Mme GALROZY. La profondeur de l'ouvrage est de 15 m pour un niveau d'eau de 12 m par rapport au sol.</p> <p>Ce puits se trouve à l'extrémité Est du déblai de la Méjanelle. Une étude hydrogéologique spécifique a été réalisée pour le déblai de la Méjanelle (Pièce 6.4.2 du DLE). Le puits de Mme LACAS se trouve en dehors de la zone d'influence du déblai de la Méjanelle du projet A9b. Aucun rabattement de nappe n'est à prévoir dans le puits de Mme LACAS suite aux travaux du projet de l'A9b.</p>						
<p>Analyse et commentaires de la commission d'enquête :</p> <p><i>Le puit de Mme Lacas a bien été recensés par le maître d'ouvrage. Cet ouvrage ne serait théoriquement pas impacté par un rabattement significatif de la nappe. La Commission d'enquête prend acte de la réponse du maître d'ouvrage, mais elle estime toutefois souhaitable que cet ouvrage soit suivi de manière particulière au même titre que tous ceux qui ont fait l'objet d'observations portées à la connaissance de la commission d'enquête (voir ci-dessus détails décrits dans la réponse à la question de Mme Habauzit).</i></p>						
Monsieur Daniel JAHUC	Oui	Oui	Oui	Oui	Non	Projet indispensable à la sécurité des automobilistes, offre toutes les garanties en matière de gestion des crues, des écoulements et des espaces naturels
<p>Réponse du maître d'ouvrage :</p> <p>Observation n'appelant pas de réponse</p>						
<p>Analyse et commentaires de la commission d'enquête :</p> <p><i>La commission d'enquête note l'avis favorable, sans autres commentaires.</i></p>						

Nom, adresse	Reçu par CE	Obs. orale	Obs. écrite	Registre	Lettre à la CE	Nature de l'observation
Monsieur Claude BACARESSE	Oui	Oui	Non	Non	Oui	Cette personne est propriétaire de parcelles (DE 206, 207 et 208) sur la commune de Mauguio. La parcelle DE 208 sera couverte par le remblai et le tablier de l'A9b, avec pour effet de bloquer les eaux de ruissellement du bassin versant correspondant. M. Bacaresse nous signale que le fossé prévu le long de l'autoroute ne pourra pas écouler ces eaux de ruissellement (comme prévu sur le projet) vers l'OH971B car celui-ci est plus haut que le bas de la parcelle DE 208. M. Bacaresse demande qu'une buse soit installée depuis le point le plus bas de sa parcelle vers la sortie aval de l'OH971B. Faute de quoi sa parcelle sera inondée et rendue impropre à son exploitation. M. Bacaresse a laissé un courrier qui a été annexé au registre d'enquête.
<p>Réponse du maître d'ouvrage : Après examen de la situation et des plans topographiques de détail, la situation exposée par M. Bacaresse s'avère exacte. Afin de ne pas créer de zone d'accumulation d'eau contre le remblai de l'A9 au point bas de la parcelle DE206, une canalisation enterrée (dimensionnée pour un évènement supra décennal) sera mise en place longitudinalement au remblai autoroutier pour rejoindre l'amont de l'OH971 traversant le remblai. Pour permettre un fonctionnement gravitaire de cette canalisation, le fil d'eau amont de l'OH971 sera abaissé. Cette canalisation sera doublée d'un fossé superficiel au droit des parcelles DE183 et DE181.</p>						
<p>Analyse et commentaires de la commission d'enquête : <i>la réponse du maître d'ouvrage nous paraît de nature à répondre de manière satisfaisante à la problématique abordée.</i></p>						
M. et Mme SEMPERE Jacques Mauguio Parcelles DE 24, 26 & 133 Au bord de la Jasse en contrebas du Mas du Ministre	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Deux courriers remis le 27 novembre 2012. Les deux courriers traitent des mêmes sujets à savoir : 1. Au vu des plans du doublement de l'autoroute A9, Monsieur Sempère constate que l'accès actuel à sa parcelle depuis le CD 24 a été supprimé et qu'aucun accès n'a été prévu en remplacement. Il demande la création d'un chemin en bordure du talus de la future autoroute. 2. M. Sempère confirme n'avoir jamais reçu de courrier concernant son alimentation en eau à partir de son forage (profondeur environ 50 m, pour un débit de puisage quotidien –eau potable et domestique – de 600 l environ).
<p>Réponse du maître d'ouvrage : <u>Point 1 concernant le chemin d'accès :</u> Observation n'appelant pas de réponse car non liée à l'enquête Loi sur l'eau. Le propriétaire pourra cependant se rapprocher des services d'ASF pour obtenir des renseignements complémentaires à ce sujet. <u>Point 2 concernant le puits :</u> Le puits de M. SEMPERE n'a pas été recensé dans la liste des points d'eau du DLE (Annexe 4 de la Pièce 6.4.1).</p>						

Nom, adresse	Reçu par CE	Obs. orale	Obs. écrite	Registre	Lettre à la CE	Nature de l'observation
<p>M. SEMPERE a été contacté et rencontré le 17/12/2012. Il nous a fourni les caractéristiques techniques de son puits :</p> <ul style="list-style-type: none"> - profondeur du forage : 24.60 m - pompe immergée à 22 m - niveau d'eau : 14.16 m en février 2008. - utilisation du forage : pour alimentation AEP de la maison. Un traitement UV est appliqué. - pour l'arrosage, utilisation de l'eau du canal BRL. <p>Ce puits se trouve à l'extrémité Est du déblai de la Méjanelle. Une étude hydrogéologique spécifique a été réalisée pour le déblai de la Méjanelle (Pièce 6.4.2 du DLE). Le puits de M. SEMPERE se trouve en dehors de la zone d'influence du déblai de la Méjanelle du projet A9b. Aucun rabattement de nappe n'est à prévoir dans ce puits suite aux travaux du projet de l'A9b.</p>						
<p><u>Analyse et commentaires de la commission d'enquête :</u></p> <p><i>La commission d'enquête considère que la réponse du maître d'ouvrage est de nature à répondre de manière satisfaisante à la problématique abordée. Elle estime toutefois que, comme pour Mme Lacas, il est souhaitable que cet ouvrage soit suivi de manière particulière au même titre que tous ceux qui ont fait l'objet d'observations portées à la connaissance de la commission d'enquête (voir ci-dessus détails décrits dans la réponse à la question de Mme Habauzit).</i></p>						
Monsieur HEBRARD Pascal	Non	Non	Oui	Oui	Non	Monsieur Hébrard considère que le projet est indispensable au développement de la région et à l'intérêt général. Il souhaite que l'intérêt général l'emporte face aux intérêts privés.
<p><u>Réponse du maître d'ouvrage :</u></p> <p>Observation n'appelant pas de réponse</p>						
<p><u>Analyse et commentaires de la commission d'enquête :</u></p> <p><i>La commission d'enquête note l'avis favorable, sans autres commentaires.</i></p>						
Mme et MM DUFOUR Muriel, Didier et Robert	Oui	Oui	Non	Non	Oui	Ces personnes sont propriétaires du Mas Gineste et des terres avoisinantes. L'ouvrage OH 968B va récupérer les eaux du bassin versant et celles issues des bassins multifonctions BM 968B et BM 969B. Les propriétaires craignent une inondation et une pollution du Mas et des terres environnantes. Ils font référence à l'article 640 du code civil qui traite des écoulements d'eau et précise que « ...le propriétaire supérieur ne peut rien faire qui aggrave la servitude du fonds inférieur ». Les requérants demandent que les eaux d'écoulement issues de ces ouvrages soient canalisées par

Nom, adresse	Reçu par CE	Obs. orale	Obs. écrite	Registre	Lettre à la CE	Nature de l'observation
						<p>des canaux bétonnés jusqu'au-delà de la future voie LGV.</p> <p>D'autre part, ils notent que le passage en tranchée au nord-ouest du domaine risque de provoquer un assèchement des terrains et des cultures, ainsi qu'une baisse sensible voire totale de la nappe phréatique anéantissant le reste domaine déjà fragilisé par le passage de l'A9b.</p> <p>Les courriers de la famille Dufour ont été annexés au registre d'enquête</p>

Réponse du maître d'ouvrage :

L'ouvrage OH968b a été dimensionné pour rétablir les écoulements de surface sous la future plate forme autoroutière jusqu'à hauteur de l'évènement centennal. Cet ouvrage collectera les eaux de ruissellement naturel du bassin versant BV968. Le débit de période de retour centennal issu de ce bassin versant est estimé à 0.52 m³/s. L'OH968b et son fossé de diffusion aval collectera également les débits de rejet des deux bassins de traitement multifonction BM968 et BM969. Ces bassins permettent, en plus du traitement qualitatif des eaux de plate forme, un traitement quantitatif des eaux de la plate forme par rétention à hauteur de l'évènement centennal. Pour ce type d'évènement, le débit maximum rejeté par les deux bassins est estimé à 0.061 m³/s. Pour un évènement centennal le débit transitant à l'aval de l'A9b et du fossé de diffusion est donc estimé à 0.58m³/s contre 0.52 m³/s environ à l'état actuel. L'OH968b se rejettera en direction d'un talweg naturel collectant déjà les eaux du bassin versant naturel BV968 mais de manière plus diffuse. L'apport de débit lié à l'infrastructure est donc extrêmement réduit compte tenu de la mise en place des bassins de rétention.

Néanmoins, afin de compenser cette concentration du ruissellement par rapport à l'état actuel et éviter des dommages sur les terrains en aval, un fossé de diffusion sera mis en place en aval de l'OH968 longitudinalement à l'A9b dans les emprises ASF. **Ce fossé de diffusion, d'une longueur de plus de 15 m (dimensionné également pour l'occurrence centennale) permettra d'étaler les écoulements en aval de l'ouvrage et de réduire fortement les vitesses. Ce fossé a été dimensionné de manière à limiter la hauteur d'eau à 7cm et les vitesses à 0.4 m/s en aval immédiat du fossé en cas d'évènement centennal. A noter que pour les petits évènements pluvieux le fossé infiltrera également une partie des débits. Ce fossé se rejettera au talweg naturel situé plus de 200m en amont du Mas de la Gineste.**

Ces dispositifs mis en place (bassins de rétention, fossé de diffusion) permettent de ne pas aggraver les écoulements sur le secteur vis-à-vis notamment du Mas de la Gineste situé en aval. Il n'est pas prévu de mettre en aval en lieu et place du talweg naturel, des dispositifs de canaux béton jusqu' à la LGV. Ces dispositifs auraient d'ailleurs pour conséquence une forte concentration des écoulements et une aggravation des vitesses.

Le projet LGV (qui fera l'objet de son propre dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau et d'une enquête publique), construit en remblai en aval devra également garantir une transparence hydraulique vis-à-vis de ces écoulements issus du même bassin versant et ne pas aggraver la situation actuelle.

Une étude hydrogéologique détaillée a été réalisée dans le cadre du déplacement de l'A9. Une simulation mathématique de l'impact du projet sur les variations de la hauteur de nappe phréatique a été réalisée dans ce secteur précis dit du déblai de la Méjanelle. Dans le secteur du Mas de la Gineste, la modélisation a montré que le projet de l'A9 n'engendrait pas de variation du niveau de la nappe quelle que soit la période considérée (haute, moyenne ou basse eaux). Les résultats de cette modélisation sont présentés dans la pièce 6.4.2 du présent dossier d'autorisation.

Nom, adresse	Reçu par CE	Obs. orale	Obs. écrite	Registre	Lettre à la CE	Nature de l'observation
<p>Analyse et commentaires de la commission d'enquête :</p> <p><i>La commission d'enquête considère qu'une canalisation en fossé bétonné du ruisseau d'écoulement des eaux du bassin versant BV 968, cumulée avec le débit supplémentaire, même faible, en provenance des bassins de traitement, risque de provoquer une accélération de la vitesse d'écoulement et de se traduire par une dégradation des terrains en extrémité aval de cet ouvrage.</i></p> <p><i>Pour ce qui concerne le rabattement de la nappe phréatique, la commission d'enquête prend acte des affirmations du maître d'ouvrage assurant que le projet n'engendrait pas de variation du niveau de la nappe.</i></p> <p><i>Enfin, concernant la pollution des terres par les eaux de ruissellement de la plateforme autoroutière, les bassins de traitement multifonction BM 968 et 969 devraient permettre de la confiner et d'éviter sa diffusion.</i></p>						
Monsieur Pascal WALLON Domaine de la Planchude Mauguio - Parcelles DE122, 124, 115 & 116 -	Oui	Oui	Oui	Oui	Non	M. Wallon informe la CE que sa propriété abrite plusieurs captages d'eau (forages et puit) qui ne sont pas répertoriés dans la pièce 6.4.2 « Etude hydrologique de la Méjanelle ». M. Wallon souhaite que ses puisages soient répertoriés et fassent l'objet d'un suivi et de mesures compensatoires si nécessaire. La profondeur et le niveau du puit ont été constatés par huissier.
<p>Réponse du maître d'ouvrage :</p> <p>Aucun puits n'a été recensé dans la liste des points d'eau du DLE (Annexe 4 de la Pièce 6.4.1) sur les parcelles DE122, 124, 115 et 116 sur la commune de Mauguio.</p> <p>La Planchude se trouve à l'amont du déblai de la Méjanelle. Une étude hydrogéologique spécifique a été réalisée pour le déblai de la Méjanelle (Pièce 6.4.2 du DLE). Dans cette étude, le rabattement de nappe dû au projet A9 seul dans le secteur de la Planchude est de l'ordre de 50 cm en période de hautes eaux. Le rabattement maximal de la nappe dans ce secteur dû au déblai des projets conjugués du dédoublement de l'A9 et de la ligne LGV est de l'ordre de 2 m à 2.5 m, en situation de hautes eaux. Le rabattement de nappe potentiel des puits de la Planchude sera majoritairement dû au projet LGV.</p> <p>Des démarches seront menées ultérieurement auprès du propriétaire pour connaître l'emplacement exact des puits et leurs caractéristiques.</p> <p>Ce puits fera l'objet d'un suivi particulier (cf. réponse commission d'enquête ci-après)</p>						
<p>Analyse et commentaires de la commission d'enquête :</p> <p><i>La commission d'enquête considère que la réponse du maître d'ouvrage est de nature à répondre de manière satisfaisante à la problématique abordée. Elle note que, comme pour Mme Lacas, cet ouvrage sera suivi de manière particulière au même titre que tous ceux qui ont fait l'objet d'observations portées à la connaissance de la commission d'enquête.</i></p> <p><i>La commission d'enquête souhaite que le suivi proposé par le maître d'ouvrage soit étendu dans le temps (voir ci-dessus les détails décrits dans la réponse à la question de Mme Habauzit).</i></p>						

Nom, adresse	Reçu par CE	Obs. orale	Obs. écrite	Registre	Lettre à la CE	Nature de l'observation
Monsieur CROCHON Bernard <u>Attention :</u> Cette remarque avait été portée sur le premier registre de l'enquête qui fut annulée.	Non	Non	Oui	Ancien	Non	« En l'absence d'un membre de la Commission d'Enquête publique à 10h30, je porte à votre connaissance les remarques suivantes et vous prie de me répondre personnellement Bernard CROCHON chemin du Mas de Gineste 34130 MAUGUIO : <ol style="list-style-type: none"> 1. impact sur le tracé conservatoire du chemin du Mas de Gineste 2. impact sur notre forage (50m) 3. impact et mesures contre les nuisances sonores * référence cadastrale de ma propriété : DE 94 »
<p><u>Réponse du maître d'ouvrage :</u></p> <p><u>Points 1 et 3 concernant le tracé et les nuisances sonores :</u> Observations n'appelant pas de réponse car non liée à l'enquête Loi sur l'eau. Le propriétaire pourra cependant se rapprocher des services d'ASF pour obtenir des informations à ce sujet.</p> <p><u>Point 2 concernant le forage :</u></p> <p>Le forage de M. CROCHON est recensé dans la liste des points d'eau du DLE (Annexe 4 de la Pièce 6.4.1). Il est répertorié sous le numéro 217, avec les informations suivantes : la profondeur de l'ouvrage est de 50 m, le niveau d'eau est de 45 m par rapport au sol (il y a 10 ans) et le forage est utilisé à des fins domestiques.</p> <p>Ce forage se trouve dans un secteur à l'amont du déblai de la Méjanelle. Une étude hydrogéologique spécifique a été réalisée pour le déblai de la Méjanelle (Pièce 6.4.2 du DLE). Dans cette étude, le forage est référencé sous le numéro 21. Pour ce point d'eau, le rabattement maximal de la nappe dû au déblai du projet DDA9 seul a été évalué à -0.51 m, en situation de hautes eaux. Le rabattement maximal de la nappe dû au déblai a été évalué à -2.47 m, pour l'étude conjuguée des projets du dédoublement de l'A9 et de la ligne LGV, en situation de hautes eaux. Le rabattement maximal de la nappe dû au déblai du projet LGV seul a été évalué à -2.44 m, en situation de hautes eaux. Le rabattement de nappe potentiel du puits et du forage de M Crochon sera majoritairement dû au projet LGV.</p> <p>Ce puits fera l'objet d'un suivi particulier (cf réponse commission d'enquête ci-après)</p> <p><u>Analyse et commentaires de la commission d'enquête :</u></p> <p><i>Pour les points 1 et 3, la commission d'enquête n'a pas de commentaires à apporter sur la réponse du maître d'ouvrage en ce qui concerne le tracé du chemin du Mas de Gineste et les nuisances sonores qui sont hors sujet dans la présente enquête.</i></p> <p><i>Pour le point 2, la commission d'enquête considère que la réponse du maître d'ouvrage est de nature à répondre de manière satisfaisante à la problématique abordée. Elle note que, cet ouvrage sera suivi de manière particulière au même titre que tous ceux qui ont fait l'objet d'observations portées à la connaissance de la commission d'enquête.</i></p> <p><i>Toutefois, la commission d'enquête souhaite que le suivi proposé par le maître d'ouvrage soit étendu dans le temps (voir ci-dessus les détails décrits dans la réponse à la question de Mme Habauzit).</i></p>						

Nom, adresse	Reçu par CE	Obs. orale	Obs. écrite	Registre	Lettre à la CE	Nature de l'observation
Mesdames PITON mère et fille	Oui	Oui	Non	Non	Oui	<p>Mme Piton est propriétaire d'une habitation qui est actuellement occupée par un locataire. Cette maison est située en pied de talus nord de l'A9b, au sud sud-ouest du Mas des Guilhermes. L'alimentation en eau de cette maison est assurée par un forage qui ne semble pas répertorié dans la pièce 6.4.2 « Etude hydrologique de la Méjanelle ». Mme Piton a les mêmes demandes que MM Wallon et Sempère et que Mme Lacas en ce qui concerne l'alimentation en eau. Elle n'a pas porté de remarque sur le registre mais nous remettra une lettre lors de la dernière permanence à Mauguio.</p> <p>Madame PITON est venue le 6-12-2012 nous remettre un courrier qui a été annexé au registre. Ce courrier reprend les précision et demandes faites précédemment et portées ci-dessus. Elle ajoute que la pièce 6.4.1 – annexe 6 page 5 présente des erreurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la parcelle DI 31 est bien sa propriété mais le n° de téléphone indiqué est erroné (bon n° 06 83 77 93 85) - la parcelle DI 36 ne lui appartient pas.

Réponse du maître d'ouvrage :

ASF prend bonne note des erreurs figurant dans la pièce 6.4.1 et procédera aux modifications.

Concernant le puits sur la parcelle DI31 :

Le forage de Mmes PITON est recensé dans la liste des points d'eau du DLE (Annexe 4 de la Pièce 6.4.1) sous le numéro 230. La parcelle DI31 semble désormais être DI121. Des démarches seront menées ultérieurement pour valider l'emplacement du puits.

Ce forage se trouve dans un secteur à l'amont du déblai de la Méjanelle. Une étude hydrogéologique spécifique a été réalisée pour le déblai de la Méjanelle (Pièce 6.4.2 du DLE). Dans cette étude, le rabattement de nappe dû au projet A9 seul à l'emplacement supposé du puits de Mmes Piton est estimé être de l'ordre de 1 m à 1,4 m en période de hautes eaux. Le rabattement maximal de la nappe dans ce secteur dû au déblai des projets conjugués du dédoublement de l'A9 et de la ligne LGV est estimé être de l'ordre de 4,3 m à 5,6 m, en situation de hautes eaux.

Le rabattement de nappe potentiel du puits de Mmes PITON sera majoritairement dû au projet LGV.

Ce puits fera l'objet d'un suivi particulier (cf réponse commission d'enquête ci-après)

Analyse et commentaires de la commission d'enquête :

La commission d'enquête considère que la réponse du maître d'ouvrage est de nature à répondre de manière satisfaisante à la problématique abordée. Elle note que, cet ouvrage sera suivi de manière particulière au même titre que tous ceux qui ont fait l'objet d'observations portées à la connaissance de la commission d'enquête.

Toutefois, la commission d'enquête souhaite que le suivi proposé par le maître d'ouvrage soit étendu dans le temps (voir ci-dessus les détails décrits dans la réponse à la question de Mme Habauzit).

Nom, adresse	Reçu par CE	Obs. orale	Obs. écrite	Registre	Lettre à la CE	Nature de l'observation
Monsieur UZAMUGURA Patrick	Oui	Oui	Non	Non	Oui	Monsieur Uzamugura intervient pour le compte de la société ADIANTUS ENERGY CONCEPT basée à Montpellier. Il fait à la CE une proposition de solution alternative au projet retenu dans le cadre de la DUP de 2007 avec la réalisation d'une autoroute à étages. La gestion des polluants étant facilitée par l'enfermement des voies de circulation et le traitement des rejets (liquides et gazeux) dans des tours construites à intervalles réguliers.
Réponse du maître d'ouvrage : Observation n'appelant pas de remarques particulières si ce n'est un total irréalisme.						
Analyse et commentaires de la commission d'enquête : <i>La commission d'enquête n'a pas de commentaires à apporter sur l'observation portée (qui remet en cause le choix du projet) et la réponse du maître d'ouvrage qui sont hors sujet dans la présente enquête.</i>						
Mairie Mauguio Bernard CASSARD Adjoint délégué à l'urbanisme Représentants de la commune de Mauguio	Oui	Oui	Oui par le CE	Oui par le CE	Oui	La commune de Mauguio signale le comblement d'un bassin naturel de rétention des eaux de la Jasse. Ce bassin est situé en amont de l'A9 et borde la RD24. La commune doit nous communiquer, lors de la prochaine permanence, un courrier traitant de ce problème. Le 6 décembre 2012, la mairie confie au Commissaire Enquêteur un courrier qui est annexé au registre d'enquête. Elle propose : <ol style="list-style-type: none"> le déplacement du bassin d'écrêtement BE 958 de la position envisagée entre A9a et A9b au nord de l'A9a dans une ancienne zone d'expansion des crues aujourd'hui en cours de remblaiement sur la commune de Saint Aunès. Ce remblaiement aggrave le risque d'inondation. la création d'autres bassins d'écrêtement pour le Salaison, la Balaurie et la Cadoule en lieu et place des simples transparences hydrauliques prévues dans le dossier. La commune souhaite de ce fait diminuer les risques d'inondation sur son territoire.
Réponse du maître d'ouvrage : Le bassin BE958 est en réalité une mesure correctrice permettant de ne pas aggraver les écoulements du lit mineur de la Jasse en aval immédiat de la future A9b le long de la propriété de Mme Sabardu par rapport à la situation actuelle. Il a pour objectif de compenser les modifications de répartition des débordements de la Jasse au droit du projet du fait du rétablissement en place et de biais de la RD24. Il ne s'agit donc pas classiquement d'un bassin écrêteur de crue permettant de limiter les débits en aval par rapport à l'état actuel. Son déplacement éventuel en amont de la RD24 ne changerait rien à la problématique hydraulique aval. A ce stade, il n'est donc pas prévu de modifier son emplacement.						

Nom, adresse	Reçu par CE	Obs. orale	Obs. écrite	Registre	Lettre à la CE	Nature de l'observation
<p>Après examen et visite sur site, le lit majeur de la Jasse en rive gauche à l'amont du franchissement de l'A9 a effectivement été récemment remblayé sur une hauteur de plus de 1 m. Ces remblais sont situés dans la zone inondable dès la crue décennale. Ces remblais récents n'ont pas été intégrés dans la modélisation de l'état initial présentée dans le DLE de l'A9. Bien que l'impact précis de ces remblais ne peut être estimé que par l'intégration dans le modèle hydraulique, on peut aisément conclure à dire d'expert que ceux-ci viendront aggraver la situation existante et l'inondabilité des terrains avoisinants et de la RD24. Il appartient donc aux autorités compétentes de prescrire leur enlèvement</p> <p>Concernant les autres cours d'eau, le projet de déplacement s'est efforcé d'observer le principe de transparence hydraulique, c'est-à-dire de ne pas modifier les écoulements. La conception proposée permet à la fois de ne pas aggraver la situation actuelle mais n'a pas pour vocation de l'améliorer non plus. La mise en place de bassins d'écrêtement permettant de protéger la commune de Mauguio ne peut se faire que de façon concertée à l'échelle du bassin versant global et sort donc du cadre d'intervention d'ASF.</p>						
<p>Analyse et commentaires de la commission d'enquête :</p> <p><i>La commission d'enquête considère que le remblaiement de la zone naturelle d'expansion des crues de la Jasse en amont de l'A9, non prise en compte dans l'étude du doublement, est de nature à rendre l'ouvrage BE 958 insuffisant et à aggraver le risque d'inondation du secteur. Elle s'étonne que ce comblement ait pu être réalisé sans étude et enquête préalable. Nous partageons l'avis du maître d'ouvrage et souhaitons aussi que les autorités compétentes prescrivent la remise en état naturel du site.</i></p> <p><i>Pour ce qui concerne la création de bassins de rétention sur les autres cours d'eau traversant la commune de Mauguio, la commission d'enquête comprend bien le soucis de la commune de vouloir diminuer les risques d'inondation qui la menace. Toutefois, le projet prévoit d'assurer une transparence hydraulique totale et n'aggrave donc pas le risque actuel. L'amélioration de la situation hydraulique de la commune ne nous semble pas du ressort du maître d'ouvrage du projet de dédoublement de l'A9.</i></p>						
Madame Françoise	LEBRETON	Oui	Oui	Oui	Oui	Non Mme Lebreton habite au Mas Brunel à Mauguio, à 100m à l'est du Mas Gineste. Elle s'inquiète pour la pérennité de son alimentation en eau domestique pour sa maison et sa propriété. Cette alimentation est assurée par un puits de 14m de profondeur. Les caractéristiques de ce puits ont bien été recensées dans la pièce 6.4.1.
<p>Réponse du maître d'ouvrage :</p> <p>Le forage de Mme LEBRETON est recensé dans la liste des points d'eau du DLE (Annexe 4 de la Pièce 6.4.1) sous le numéro 222.</p> <p>Ce forage se trouve à l'extrémité Est du déblai de la Méjanelle. Une étude hydrogéologique spécifique a été réalisée pour le déblai de la Méjanelle (Pièce 6.4.2 du DLE). Dans cette étude, le forage est référencé sous le numéro 22. Pour ce point d'eau, le rabattement maximal de la nappe dû au déblai du projet DDA9 seul a été évalué à -0.20 m, en situation de hautes eaux. Le rabattement maximal de la nappe dû au déblai des projets conjugués du dédoublement de l'A9 et de la ligne LGV a été évalué à -1.52 m, en situation de hautes eaux. Le rabattement maximal de la nappe dû au déblai du projet LGV seul a été évalué à -1.52 m, en situation de hautes eaux. Le rabattement de nappe potentiel du puits et du forage de Mme LEBRETON sera majoritairement dû au projet LGV.</p> <p>Ce puits fera l'objet d'un suivi particulier (cf réponse commission d'enquête ci-après)</p>						

Nom, adresse	Reçu par CE	Obs. orale	Obs. écrite	Registre	Lettre à la CE	Nature de l'observation
Analyse et commentaires de la commission d'enquête :						
<p><i>La commission d'enquête considère que la réponse du maître d'ouvrage est de nature à répondre de manière satisfaisante à la problématique abordée. Elle note que, cet ouvrage sera suivi de manière particulière au même titre que tous ceux qui ont fait l'objet d'observations portées à la connaissance de la commission d'enquête.</i></p> <p><i>Toutefois, la commission d'enquête souhaite que le suivi proposé par le maître d'ouvrage soit étendu dans le temps (voir ci-dessus les détails décrits dans la réponse à la question de Mme Habauzit).</i></p>						
St AUNES						
Monsieur CAMBOUNET Thierry, lieu-dit « Le Moulinas », 34 Saint Aunés	Oui	Oui	Oui	Oui	Non	<p>Monsieur Cambounet est venu afin de se faire expliquer les travaux au droit de sa maison d'habitation. Il habite en bordure du Salaison sur un terrain souvent inondé. Il indique que le ruisseau n'est pas entretenu, que les berges sont effondrées, que la végétation croît au milieu du cours d'eau et qu'il faudrait un nettoyage aval et un recreusement du lit.</p> <p>Monsieur Cambounet a porté son observation sur le registre.</p>
Réponse du maître d'ouvrage :						
<p>Le projet de déplacement de l'A9 n'a pas pour objectif d'améliorer les écoulements du Salaison mais doit seulement garantir une non aggravation par rapport à la situation actuelle. L'entretien des berges du Salaison n'incombe pas à la société ASF lorsque celle-ci n'est pas propriétaire mais bien aux propriétaires des berges. Au droit du franchissement du Salaison, le projet prévoit un élargissement de l'ouvrage existant en amont et en aval en conservant un gabarit identique. Les travaux d'élargissement seront accompagnés du réaménagement du linéaire de ripisylve impacté lors de la phase chantier afin de garantir une continuité de celle-ci. Par ailleurs, le Salaison présentant des enjeux environnementaux importants, le projet prévoit de préserver au maximum le lit mineur du cours d'eau, aucun creusement n'est prévu.</p> <p>Il est important de noter que toute modification du lit du cours d'eau (creusement) engendrerait des conséquences sur les écoulements ainsi que sur le transport solide et la morphologie de celui-ci (profil en long). De ce fait ASF ne peut s'engager à modifier le lit comme demandé.</p> <p>En revanche, une consolidation et un nettoyage des berges pourront effectivement être réalisés mais uniquement dans l'emprise des travaux</p>						
Analyse et commentaires de la commission d'enquête :						
<p><i>L'emprise de la zone inondable du Salaison est très étendue, notamment en amont et en aval du projet, (voir Plan de prévention du Risque Inondation de la commune de Saint Aunés) En amont et surtout en aval du projet, la zone inondable s'étire sur un linéaire très important, toute intervention dans le lit mineur, notamment par creusement, pourrait avoir des conséquences</i></p>						

Nom, adresse	Reçu par CE	Obs. orale	Obs. écrite	Registre	Lettre à la CE	Nature de l'observation
<p>sur les écoulements avec un risque d'inondation de terrains non impactés jusqu'ici par les crues.</p> <p>Par contre, le maître d'ouvrage se doit de nettoyer, consolider les berges et reconstituer la ripisylve au droit de toutes les zones concernées par les travaux. Il doit également veiller à aménager autant que faire se peut le raccordement du ou des nouveaux lits mineurs rétablis au droit du projet, avec le lit mineur existant, afin d'éviter, à l'aval notamment les difficultés d'entonnement et les possibles débordements intempestifs sur les propriétés riveraines.</p>						
Monsieur Georges FANDOS Saint Aunès	Non	Non	Oui	Oui	Non	M. FANDOS, Président de « l'Association de Défense du patrimoine menacé par le doublement de l'A9 ». Il s'étonne et regrette que l'étude hydraulique du doublement de l'A9 n'ait pas été faite en même temps que celle de la ligne LGV car il considère qu'il y a interactions entre les deux projets. Il demande plus de coordination et souhaite que l'ensemble du dossier soit revu en ce sens.
<p>Réponse du maître d'ouvrage :</p> <p>Les études hydrauliques réalisées dans la section centrale jumelée sur le Rondelet, Le Lantissargues, Lez Lez, la Lironde et le Nègues Cats tiennent bien compte des impacts conjoints des deux infrastructures.</p>						
<p>Analyse et commentaires de la commission d'enquête :</p> <p>La commission d'enquête a constaté que les études hydrauliques avaient bien pris en compte les impacts conjoints du projet de dédoublement de l'A-9 et de la future ligne L.G.V.</p> <p>Par contre, il nous paraît indispensable que la mise en place des mesures préventives, curatives et compensatoires soient faites en concertation entre ASF et RFF (ligne LGV) dans les secteurs concernés.</p>						
Monsieur Christian CAUSSE	Non	Non	Oui	Oui	Non	Précise que le fait que l'enquête sur l'eau ne soit pas liée avec celle de RFF, les conséquences des projets peuvent être « dépassées et mal analysées (sic)».
<p>Réponse du maître d'ouvrage : Observation n'appelant pas de réponse</p>						
<p>Analyse et commentaires de la commission d'enquête :</p> <p>Ces 2 enquêtes concernant 2 maîtres d'ouvrages différents, ne peuvent à notre avis faire l'objet d'une enquête unique. Toutefois, les services de l'Etat ne manqueront certainement pas d'imposer les mêmes contraintes pour les 2 projets, notamment dans les secteurs où ceux-ci seront jointifs.</p>						

Nom, adresse	Reçu par CE	Obs. orale	Obs. écrite	Registre	Lettre à la CE	Nature de l'observation
Illisible	Non	Non	Oui	Oui	Non	Reprend les arguments des deux précédentes. Sic : « on nous amuse....on nous prend pour des demeurés....c'est une escroquerie pour les riverains et les contribuables....il s'agit de la deuxième enquête de ce genre sur le secteur et aussi plusieurs enquêtes sur l'air, l'environnement ».
Réponse du maître d'ouvrage : Observation n'appelant pas de réponse						
Analyse et commentaires de la commission d'enquête : Pas de commentaires						
BAILLARGUES						
Commentaire de la commission d'enquête :						
Pas d'observation collecté sur la commune.						
CASTRIES						
Monsieur ROUVIERE Claude 34160 Castries	Oui	Non	Non	Non	Non	Monsieur Rouvière est venu prendre connaissance du dossier et particulièrement du tracé. Il n'a pas fait d'observations particulières.
Réponse du maître d'ouvrage : Observation n'appelant pas de réponse						
Analyse et commentaires de la commission d'enquête : Pas de commentaires						
Monsieur FOURNOT Francis Chemin du Mas de Roux 34160 Castries	Oui	Oui	Oui	OUI	Non*	Monsieur Fournot indique que sa maison d'habitation est alimentée en eau exclusivement par le Bas Rhône Languedoc (BRL). Il souhaite donc que durant les travaux le raccordement soit effectué en permanence par ASF. Il indique d'autre part qu'en bordure de son terrain se trouve une « roubine » qui passe sous l'autoroute. Par fortes intempéries les buses passant sous l'autoroute se bouchent car elles ne sont pas entretenues et provoquent des inondations de son terrain. Il demande que des solutions techniques soient apportées afin que ce risque soit supprimé. *M. Fournot a remis au CE des plans de son terrain sans autre courrier

Nom, adresse	Reçu par CE	Obs. orale	Obs. écrite	Registre	Lettre à la CE	Nature de l'observation
<p>Réponse du maître d'ouvrage :</p> <p>Après examen, il s'avère que le réseau BRL alimentant l'habitation de Monsieur Fournot va effectivement être dévoyé dans le cadre du projet. ASF invite M.FOURNOT à se rapprocher de la société BRL concernant son alimentation durant la phase de travaux relative à ce dévoiement.</p> <p>La roubine passant en bordure du terrain de M.FOURNOT est en réalité le ruisseau des Ploums. Ce ruisseau est actuellement rétabli par deux buses métalliques ARMCO (L= 2.69, H=1.85), correspondant à l'ouvrage OH866. L'analyse hydraulique réalisée a montré que ces buses garantissaient (en cas de bon entretien) les écoulements pour un événement de période de retour centennale. Sur ce secteur, l'autoroute sera élargie des deux côtés. Les ouvrages existants seront prolongés en amont et en aval par des cadres en béton de taille légèrement supérieure (L=3.07, H=2.05).</p> <p>La mise en place de bassins de traitement multifonction à proximité de cet ouvrage (BM867- Net S BM865 NetS) permettra la création d'un chemin d'accès qui viendra faciliter l'entretien de l'OH.</p>						
<p>Analyse et commentaires de la commission d'enquête :</p> <p><i>Tous les réseaux doivent normalement être rétablis par les divers concessionnaires. Toutefois la solution concernant la continuité de cette alimentation devra être définie avec BRL.</i></p> <p><i>En ce qui concerne le ruisseau des Ploums, les buses de traversée actuelles seront prolongées en amont et en aval, par des ouvrages d'ouverture supérieure, ce qui ne devrait donc pas diminuer les capacités d'écoulement des eaux, notamment en période de crue.</i></p> <p><i>Le maintien en bon état de fonctionnement de tous les ouvrages, en particulier hydrauliques est à la charge des ASF. Cette dernière pourrait être rendue responsable de tous incidents ou dégâts provoqués par un défaut d'entretien.</i></p>						
Madame BOUDEKHANE Sarah Chemin du Mas de Roux 34160 Castries	Oui	Oui	Oui	Oui	Non	Mme Boudekhane est venue avec M. Fournot. Elle habite au même endroit et partage ses observations.
<p>Réponse du maître d'ouvrage :</p> <p>Cf réponse ci-dessus suite à l'observation de M. Fournot</p>						

Nom, adresse	Reçu par CE	Obs. orale	Obs. écrite	Registre	Lettre à la CE	Nature de l'observation
<u>Analyse et commentaires de la commission d'enquête :</u>						
<i>La commission d'enquête émet les mêmes commentaires et analyse que pour l'observation précédente</i>						
Mme MIRALLES Odile	Non	Non	Oui	Oui	Non	Propriétaire de terrains impactés par le projet. En désaccord sur le projet « <i>générateur de nuisances sonores et écologiques sur les ressources en eau et sur la flore très riche sur cette zone de garrigue, de même que sur les cultures</i> ».
<u>Réponse du maître d'ouvrage :</u>						
Observation n'appelant pas de réponse particulière						
<u>Analyse et commentaires de la commission d'enquête :</u>						
<i>La commission d'enquête considère que le projet ayant été déclaré d'utilité publique, cette enquête préalable à l'autorisation requise au titre du code de l'environnement, n'a pas pour vocation de le remettre en cause. Par contre, afin de supprimer, réduire ou compenser les impacts du projet sur l'eau et les milieux aquatiques, toutes les mesures adaptées doivent être mises en oeuvre par le maître d'ouvrage.</i>						
St BRES						
Monsieur MAZATAUD 34670 St Brès	Oui	Oui	Non	Oui par CE	Non	Monsieur Mazataud a souhaité des explications sur le tracé retenu pour le dédoublement de l'A9. Il s'est particulièrement intéressé aux aspects voirie et aux accès à l'autoroute depuis Saint-Brès. La gestion de l'eau n'a pas été son souci.
<u>Réponse du maître d'ouvrage :</u>						
Observation n'appelant pas de réponse						
<u>Analyse et commentaires de la commission d'enquête :</u>						
<i>La commission d'enquête n'a pas d'observations à formuler.</i>						

Nom, adresse	Reçu par CE	Obs. orale	Obs. écrite	Registre	Lettre à la CE	Nature de l'observation
VENDARGUES						
INCONNU	Non	Non	Oui	Oui	Non	« D'accord avec ce projet » Signé BL
<u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> Observation n'appelant pas de réponse						
<u>Analyse et commentaires de la commission d'enquête :</u> <i>La commission d'enquête note l'avis favorable, sans autres commentaires.</i>						

III – 2 Observations de la commission d'enquêt

La commission d'enquête demande que le Maître d'Ouvrage apporte des réponses ou éléments de réponses aux observations, interrogations et questions ci-dessous :

Analyse des impacts sur les masses d'eau concernées par le projet

III – 2 – 1 Eaux superficielles

Question de la commission d'enquête

Impact quantitatif sur les écoulements et les risques d'inondation

III – 2 – 1 - 1 Risques d'inondation

Dans les zones soumises au risque inondation des modélisations hydrauliques détaillées ont été mises en œuvre pour définir la nature et le dimensionnement des ouvrages de rétablissement des écoulements, notamment pour les 12 cours d'eau interceptés.

Les objectifs de remous (élévation des niveaux d'eau en période de crue) retenus sont les suivants :

- **Dans les secteurs à enjeux (zones habitées et d'entreprises), le remous sera inférieur au centimètre, de manière à obtenir une transparence totale de l'aménagement.**
- **Dans les secteurs sans enjeux, le remous sera d'au maximum 30 cm**

Si l'objectif de remous retenu dans les secteurs à enjeux n'appelle pas d'observations de notre part, il n'en est pas de même pour les secteurs dits sans enjeux. Nous estimons que cette décision engage l'avenir de ceux-ci et hypothèque tout changement de destination à terme. Les secteurs actuellement sans enjeux seraient donc exclus de tout futur projet d'urbanisation (en dehors des zones d'interdiction imposées par les PPRI), de zones d'activités ou autres, cette décision nous paraît contestable et préjudiciable.

En outre, ces secteurs soit dits sans enjeux, mais cultivés ou cultivables pourraient sous l'effet d'une lame d'eau supplémentaire de 30 centimètres, enregistrer une aggravation des dégâts aux cultures ou autres occupations des sols, ce que n'ont pas manqué d'observer, et de nous faire remarquer, les représentants de la Chambre Régionale d'Agriculture.

-Dans ces secteurs actuellement « dits sans enjeux », comment justifiez-vous un objectif de remous aussi important qui d'une part, pourrait aggraver les dégâts sur les cultures, activités actuelles et constructions existantes, et d'autre part ne permettrait pas une modification future des modes d'occupation des sols et de valorisation de ceux-ci ?

Ne peut-on envisager de supprimer ou diminuer l'importance de ce remous, solution qui permettrait de ne pas hypothéquer dans le futur des modes d'occupation des sols plus valorisants ?

Réponse du maître d'ouvrage

Tout d'abord, il est important de préciser que pour les secteurs dits sans enjeux, il s'agit bien d'un remous maximum acceptable de 30 cm. Dans de nombreux secteurs, les 30 cm sont loin d'être atteints. Les cartographies jointes en annexe 1 permettent de mieux estimer la réalité de ces remous. Par ailleurs les remous concernent généralement des terrains situés à proximité immédiate de l'infrastructure et s'annulent complètement environ 100 à 200 m en amont de l'infrastructure.

Mosson : Sur la Mosson l'impact du projet est négligeable, les remous maximums calculés sont de 1cm.

Rieu-Coulon : Les terres agricoles impactées en aval du projet et plantées pour la plupart en vigne présente un remous maximum de 5cm. Le secteur le plus impacté en termes de remous est le secteur dit du Saut de Mouton où se situeront les bassins de traitement BM1053 et BM1052

Rondelet et fossé du Mas de Saint Pierre : Pour le ruisseau du Rondelet, les remous maximums calculés sont de 5cm, excepté pour les terrains compris entre l'A9b et la future LGV et très localement à l'amont immédiat de l'A9b.

Le long du VC de Saint Pierre, on observe un remous supérieur compris entre 10 et 20cm en amont de l'infrastructure sur une longueur ne dépassant pas 100 m. Ces terrains sont actuellement cultivés.

Lantissargues : Sur ce cours d'eau, le projet n'engendre pas de remous.

Lez : En rive droit du Lez, les remous restent inférieurs à 5cm excepté très localement. Par ailleurs le projet a vérifié qu'aucune habitation n'était touchée.

Lironde : On observe un remous compris entre 10 et 20cm en amont immédiat de l'infrastructure sur une distance de 150m maximum de l'infrastructure. Sur ce secteur, le projet a vérifié qu'aucune habitation n'était touchée.

Nègue-Cats : On observe un remous localement supérieur à 20cm en amont immédiat de l'infrastructure sur une distance de 85m maximum de l'infrastructure.

Jasse : Sur ce cours d'eau, les remous calculés sont quasi nul, excepté localement en aval de l'A9 à proximité du lit mineur en rive droite. Sur ce secteur les terrains sont actuellement en friche.

Salaison, Cadoule et Bérange : Sur ces cours d'eau, les remous calculés sont inférieurs à 10cm.

Balaurie : Sur ce cours d'eau, le projet n'engendre pas de remous.

Au global cette analyse montre que dans les secteurs sans enjeux, les remous maximums calculés en crue centennale demeurent inférieurs à 10cm, excepté localement à l'est du VC de Saint Pierre et en rive gauche de la Lironde et très ponctuellement en bordure du Nègue-Cats à l'amont immédiat de l'A9b.

L'impact du projet sur les secteurs sans enjeux reste donc faible et circonscrit.

Analyse générale de la commission d'enquête

La commission d'enquête considère que si l'impact du projet reste faible et circonscrit, il n'en demeure pas moins que les terrains concernés peuvent subir des dommages, notamment pour les cultures, et que d'éventuels changements d'occupation des sols seront pour certains difficilement envisageables.

En outre, l'élévation des niveaux d'eau pour les crues centennales et surtout exceptionnelles aggrave le risque inondation et l'étendue des zones inondables qui ne correspondront plus aux Plans de Prévention du Risque Inondation des communes concernées.

Analyse cours d'eau par cours d'eau

La commission d'enquête a procédé à une analyse plus approfondie des impacts du projet pour tous les cours d'eau traversés. Se reporter au chapitre IV « commentaires et analyses » ci-après.

ZONE INONDABLE DU RIEU-COULON

Question de la commission d'enquête

Le projet nécessitera la construction de plusieurs ouvrages sur le ruisseau du Rieu-Coulon. Ce cours d'eau fera également l'objet d'un re-scindement tout en conservant son lit actuel. Ces divers ouvrages risquent d'augmenter nettement la vitesse d'écoulement. D'autre part, deux ouvrages multifonctions pour le traitement des eaux pluviales de l'ensemble des plates-formes autoroutières seront aménagées entre l'A9 élargie et la bretelle de raccordement dit « saut de mouton » ouest. Ces deux ouvrages qui draineront une superficie de 15,74 ha de voirie imperméabilisée présenteront un débit de fuite total de 7,10 m³/s qui s'ajoutera aux 80 m³/s débités actuellement par le cours d'eau (crue centennale).

En outre les ouvrages de traversée présenteront une largeur au plafond de 3m chacun. Ceux-ci vont rejoindre le lit actuel du Rieu-Coulon qui présente une largeur au plafond de 1,30m. Cela constituera obligatoirement un étranglement qui provoquera, lors des crues, un débordement intempestif plus important sur les parcelles des riverains, déjà très fortement touchées (voir photos).

Le propriétaire, et riverain, concerné serait d'accord pour céder du terrain destiné à élargir le lit du Rieu-Coulon.

Le maître d'ouvrage serait-il d'accord pour élargir sur une certaine distance le lit de ce ruisseau afin d'assurer une meilleure diffusion des eaux et éviter des débordements sur les parcelles riveraines plantées en vigne ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le projet de déplacement de l'A9 n'a pas pour objectif d'améliorer les écoulements du Rieu-Coulon mais doit seulement garantir une non aggravation par rapport à la situation actuelle. Les vignes de M et Mme Fourcadier sont actuellement situées en rive gauche du Rieu-Coulon en aval du projet dans un secteur régulièrement inondé dès la crue d'occurrence décennale. Comme démontré dans la modélisation hydraulique réalisée, le projet de déplacement de l'A9 ne viendra pas aggraver cette situation. En effet au droit des parcelles concernées l'exhaussement de la ligne d'eau liée au projet est de 1cm pour les crues décennale et centennale. Aucune augmentation des vitesses n'est observée, y compris dans le lit mineur. Le recalibrage local du Rieu-Coulon proposé dans le projet s'avère nécessaire compte tenu de l'emplacement de la nouvelle infrastructure qui conduit à déplacer légèrement le lit mineur du cours d'eau. Le gabarit retenu pour ce recalibrage est similaire au gabarit existant en aval du dernier ouvrage créé (OH1050b). Les travaux de reprise du lit mineur n'ont pas pour vocation d'agrandir le gabarit du cours d'eau mais bien à rétablir son tracé en plan. Ce recalibrage a été conçu pour être le plus réduit possible en terme de longueur afin d'impacter au minimum le cours d'eau. **L'extrémité des travaux de recalibrage est prévue au droit de la parcelle OA10.**

La demande de recalibrage plus en aval au droit des parcelles OA7, 8, 9 jusqu'au chemin de Montels Eglise ne peut pas se justifier du point de vue de la transparence hydraulique. Par ailleurs, agrandir le gabarit du cours d'eau sur ce secteur aurait des conséquences non négligeables pour les avaliers. De ce fait ASF ne peut s'engager à réaliser des travaux de recalibrage au-delà de ce qui est prévu dans le cadre du présent dossier. Néanmoins si le propriétaire donne son accord, des travaux d'entretien du lit et de la ripisylve (sans recalibrage) pourront être réalisés ponctuellement par ASF pendant les travaux sur l'ensemble des terrains de M et Mme Fourcadier.

RQ : Les bassins de traitement BM1052 et BM1053 sont tous deux dimensionnés pour permettre un écrêtement à hauteur de l'évènement centennal. Pour ce type d'évènement, l'apport de débit des impluviums autoroutier est de bien de $7.1 \text{ m}^3/\text{s}$ mais le débit de rejet cumulé des bassins rejetés au Rieu-Coulon sera de $1.24 \text{ m}^3/\text{s}$ seulement.

Par ailleurs, les ouvrages de traversées présentent une largeur de 3m au plafond de façon identique à l'ouvrage existant. Cette largeur au plafond sera maintenue à 3m pour le tronçon recalibré à l'intérieur du saut de Mouton et en aval jusqu'à l'OH1050b sous le chemin rétabli. En aval de l'OH1050b, le recalibrage prévu permettra de rejoindre progressivement le gabarit du lit mineur actuel du Rieu-Coulon présentant une largeur au plafond de 1.3m. **La modélisation hydraulique réalisée montre que ces aménagements prévus n'aggravent pas les écoulements par rapport à la situation actuelle.**

Analyse de la commission d'enquête

La commission d'enquête considère qu'une augmentation significative des longueurs canalisées du lit du Rieu Coulon, cumulée avec le débit supplémentaire en provenance des bassins de traitement, risque de provoquer une accélération de la vitesse d'écoulement en aval.

Ce qui compte-tenu de la différence brutale de largeur des lits des nouveaux ouvrages et de la largeur du lit mineur existant provoquera au droit de leur jonction une difficulté d'entonnement et un débordement accentué sur les vignes riveraines.

Nous considérons que la demande du propriétaire concerné doit être prise en compte et qu'un raccordement progressif, sur une longueur à déterminer, soit mise œuvre par le maître d'ouvrage, afin d'atténuer l'impact du projet sur ce cours d'eau et son environnement.

ZONE INONDABLE DU LEZ ET LIRONDE

Question de la commission d'enquête

Monsieur le Maire de la commune de Lattes exprime ses inquiétudes vis-à-vis de la transparence hydraulique et craint, en cas d'inondation, le retour des eaux vers le Lez. Il demande que soit créée une transparence au droit de la RD 986 (avenue de Palavas) afin de permettre l'évacuation de l'eau stockée sur la Céreirède (voir sa lettre du 5 décembre 2012).

Quelle réponse apportez vous aux inquiétudes et à la demande de Monsieur le Maire de Lattes ?

Réponse du maître d'ouvrage

Réponse au courrier de la commune de lattes :

Zone de compensation des remblais :

La zone de compensation présentée p. 140 de la pièce n°4 est une erreur, il s'agit d'une ancienne zone étudiée finalement non retenue. Cette zone n'est d'ailleurs pas reportée p41-42 de la pièce 4. La compensation sur ce secteur sera réalisée via la participation financière d'ASF aux aménagements de la basse vallée de la Mosson portés par la CAM et non via un déblai situé à proximité de l'infrastructure.

Afin de compenser le volume de remblai en zone inondable sur le ruisseau du Rieu-Coulon, la mise en place d'un déblai compensatoire sur la parcelle privative AL104 de M.Dulac est proposée. Ce déblai permettra de compenser un volume estimé à 10 060 m³. Ce déblai présentera une surface de 1.45 ha et une profondeur variant entre 0 et 1.4m maximum.

Pour permettre une efficacité maximale, les déblais compensatoires doivent être situés à proximité de l'infrastructure dans des secteurs situés en limite du champ d'inondation. Sur le secteur du Rieu-Coulon, la présence d'un lotissement La Castelle en rive gauche et du VC5 en rive droite réduit les possibilités d'implantation de ce déblai. Par ailleurs tous les terrains alentours situés à proximité ou bien dans le champ d'inondation sont actuellement plantés en vignes. Le secteur retenu correspond à la localisation présentant la meilleure efficacité hydraulique car située à l'amont du verrou naturel.

La localisation de ce déblai compensatoire est le fruit d'une recherche de compromis efficacité hydraulique/ contraintes occupation des sols. Néanmoins il appartiendra au préfet de décider du maintien ou non de ce secteur de déblais et le cas échéant un autre secteur devra être choisi.

Les déblais compensatoires seront réalisés par recours aux articles L. 211-12, R 211-96 et R211-106 du Code de l'Environnement, dernièrement modifié par la loi Grenelle II du 12 juillet 2010. Ces articles permettent la mise en place d'une servitude d'utilité publique, visant à limiter l'utilisation des terrains en créant des zones susceptibles d'être surinondées. Ces servitudes permettront notamment d'interdire tout remblaiement futur de ces zones décaissées. **Le choix de la mise en place de servitude explique que ces parcelles ne sont actuellement pas intégrées à l'enquête parcellaire en cours.**

Après validation de ces secteurs de déblais compensatoires par le préfet, et pour donner droit aux éventuelles demandes d'acquisition de la part des propriétaires, les emprises concernées par ces zones de compensation pourront être intégrées dans une prochaine enquête parcellaire. En cas de désaccord sur le prix, les dispositions du code de l'expropriation (articles R11-19 et suivants et R13-15 et suivants) permettront le transfert de propriété par voie d'ordonnance et la fixation du prix par voie judiciaire.

Analyse de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend note des explications du maître d'ouvrage, il est toutefois regrettable que celles-ci n'aient pas été intégrées dans le dossier d'enquête pour parfaire notre information et surtout l'information du public concerné.

Bassins de traitement :

ASF s'est engagé à étudier les possibilités de déplacement de certains de ces bassins de traitement entre la nouvelle autoroute A9b et la LGV. Cette étude complexe, actuellement en cours, doit tenir compte à la fois des contraintes techniques mais également des contraintes d'accès et d'entretien ainsi que des contraintes juridiques. Concrètement les possibilités de déplacement concernent les bassins BM1031 et BM1026.

ASF a déjà examiné les possibilités de déplacement du bassin BM1013 (secteur Céreirède) entre les deux infrastructures. Compte tenu des diverses contraintes (faible emprise, contraintes hydrauliques et géotechniques), le déplacement de ce bassin n'est techniquement pas envisageable.

Analyse de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend note des études actuellement engagées par le maître d'ouvrage, et demande que celui-ci prenne l'engagement de les mener à leur terme en concertation avec les représentants de la commune de Lattes.

Transparence hydraulique secteur Lez-Lironde :

Tout d'abord, il est important de repréciser que les ouvrages de transparence hydraulique sont dimensionnés pour la crue d'occurrence centennale conformément à la législation en vigueur mais qu'une analyse a été menée également pour la crue exceptionnelle afin de vérifier l'acceptabilité du projet.

Le modèle mathématique de simulation des écoulements du Lez et de la Lironde montre que :

- En cas de crue centennale du Lez et de la Lironde, les écoulements débordés en rive droite du Lez (secteur Céreirède) s'étalent dans la plaine et sont indépendants des écoulements restant dans le lit mineur. Aucun retour de débit dans le lit mineur, a fortiori au droit du déversoir Lez-Lironde n'est observé à l'état actuel. La simulation du remblai de l'infrastructure à l'état projet et de ces ouvrages de transparence hydraulique engendre un léger exhaussement des hauteurs d'eau (en moyenne 4 à 8cm) sur les terrains situés à l'amont immédiat de l'infrastructure. Ce remous devient nul à une distance de 100m environ en amont de l'A9. Cethaussement local ne modifie en aucun cas les répartitions de débits entre le lit mineur et le lit majeur du Lez et ne peut engendrer de retour de débit vers le lit mineur.
- Pour la crue exceptionnelle à l'état actuel on observe bien des écoulements séparés entre le lit mineur du Lez et le lit majeur en rive droite. Le remblai de l'A9 engendrera un exhaussement général compris entre 2 et 20cm suivant les secteurs en amont de l'infrastructure. On observe alors une légère modification de la répartition des débits entre le lit mineur du Lez et le lit majeur. Les débits transitant en aval de l'A9 dans le lit mineur puis dans le chenal Lez-Lironde seront légèrement augmentés (+ 5.5 m³/s transitant dans le chenal Lez-Lironde, + 3.2 m³/s dans le lit mineur du Lez à l'aval du partiteur, soit une augmentation de l'ordre de 1% des débits).

Le tableau ci-dessous récapitule la répartition des débits à l'état actuel ainsi qu'à l'état projet pour la crue centennale et la crue exceptionnelle :

	Crue centennale		Crue exceptionnelle	
	Etat actuel	Etat projet	Etat actuel	Etat projet
Débit total	900 m ³ /s		1500 m ³ /s	
Lit mineur Lez amont A9	803.5 m ³ /s	803.5 m ³ /s	973.6 m ³ /s	1006 m ³ /s
Lit majeur rive droite (Céreirède)	23.9 m ³ /s	23.9 m ³ /s	135 m ³ /s	126 m ³ /s (-6%)
Chenal Lez lironde	229.80 m ³ /s	229.80 m ³ /s	620.50 m ³ /s	623.70 m ³ /s

				(+0.5%)
Lit mineur Lez aval partiteu	570.80 m ³ /s	570.80 m ³ /s	319.90 m ³ /s	325.40 m ³ /s (+1.7%)

Le projet de déplacement de l'A9 présente un léger impact sur la répartition des débits Lit mineur/lit majeur mais uniquement pour la crue exceptionnelle. Cet impact est cependant à relativiser car l'augmentation de débit à l'état projet transitant dans le lit mineur du Lez en aval du partiteur et dans le chenal Lez-Lironde est très faible (quelques m³/s uniquement) au regard de débits globaux. **Cet ordre de grandeur reste similaire à la précision du modèle mis en œuvre et ne peut en aucune manière annihiler l'efficacité des dispositifs mis en place pour la protection de la commune de Lattes qui nous le rappelons ont été conçus pour une crue de projet à 755 m³/s inférieure à la crue centennale et à fortiori à la crue exceptionnelle.**

En aval du partiteur, les digues du Lez ont été rehaussées et confortées pour protéger la ville de Lattes jusqu'à 600 m³/s, la commune se trouve ainsi protégée jusqu'à la crue centennale. Pour cette crue, le projet de l'A9 n'aura pas d'impact sur la répartition de débit. Pour la crue exceptionnelle, à l'état actuel, le débit de 600 m³/s est déjà atteint et le risque de submersion est déjà présent en dehors même de l'impact du projet.

Compte tenu de ces considérations, il n'est pas proposé d'agrandir les ouvrages de décharge.

En ce qui concerne la RD986, celle-ci est inondable dès la crue centennale. Cependant pour cette crue seul un sens de circulation (Lattes direction Montpellier) est inondé. En effet, le terre-plein central plus haut fait obstacle. Pour la crue exceptionnelle le niveau monte au-delà du terre-plein central et on observe une inondation totale de la RD986 avec un transit de 5.65 m³/s du secteur de la Céreirède vers le Lantissargues par-dessus l'axe routier. Compte tenu des cotes altimétriques de la RD986 (voirie) et des terrains avoisinants, il n'est pas possible de réaliser un ouvrage de transparence hydraulique sous cet axe routier car celui-ci fonctionnerait en siphon. La destruction du terre plein central permettrait effectivement d'abaisser légèrement certains niveaux sur la Céreirède mais engendrerait l'inondation de secteurs en aval des bassins de Saporta désormais non inondables au regard du nouveau PPRi. **Compte tenu du risque de modification du nouveau PPRi sur la commune de Lattes, il n'est pas proposé de faciliter la transparence au droit de la RD986.**

Analyse de la commission d'enquête

La réponse du maître d'ouvrage nous paraît acceptable, les études hydrauliques ont démontré que toute modification notamment du profil en long d'un cours d'eau pouvait présenter plus d'inconvénients que d'avantages.

Gestion du risque d'embâcles :

Tout d'abord il est important de préciser, que la prise en compte d'un risque éventuel d'embâcles correspond à l'examen d'un fonctionnement dégradé non exigible.

Comme pour les ouvrages de décharge, la prise en compte du risque d'embâcles et la mise en place éventuelle de dispositifs associés n'est à examiner réglementairement parlant que pour la crue de référence, c'est-à-dire la crue d'occurrence centennale. Néanmoins, une analyse a également été menée pour la crue exceptionnelle.

Le projet de déplacement de l'A9 ne comportera aucun appuis dans le lit endigué du Lez ni dans le lit de la Lironde. En l'absence de ce type d'obstacle potentiel dans les secteurs présentant les plus grands écoulements le risque d'embâcles se trouve largement réduit. Il demeure néanmoins un risque potentiel d'embâcles au droit des divers ouvrages de transparence hydraulique.

Ce risque est à apprécier en fonction des caractéristiques des écoulements présents (hauteurs, vitesses) et de la taille des ouvrages de décharge. Le tableau suivant présente pour chacun des ouvrages de décharge, leurs dimensions ainsi que les hauteurs et vitesses calculées en amont immédiat des ouvrages.

N° OH	Gabarit	Crue centennale		Crue exceptionnelle	
		Hauteur (cm)	Vitesse (m/s)	Hauteur (cm)	Vitesse (m/s)
OH1008	2 cadres béton L= 7.5, H= 4m	20	1.02 m/s	66	1.16 m/s
PI1009	Passage routier L=8m	0	/	46	1.16 m/s
OH1010	DN1000	43	0.2 m/s	68	0.9 m/s
PI 1012	Passage routier L=9.5m, H> 4m	18	0.86 m/s	83	1 m/s
OH1012	Cadre béton L=3m, H= 3m	0	/	72	1 m/s
OH1014	Cadre béton L=3m, H= 3m	80	1.08 m/s	160	1.21 m/s
PI1016	RD986 L= 10m (chemin de Saint	43 (chemin Saint	0.61 m/s	104 (chemin de Saint	0.8 m/s

	Hubert)	hubert)		Hubert)	
--	---------	---------	--	---------	--

Compte tenu des largeurs importantes sur la plupart des ouvrages de décharges (OH1008, PI1009, PI1012, PI1016) ainsi que des hauteurs et vitesses calculées, le risque d'obturation par des embâcles suffisamment importants pour venir boucher partiellement les ouvrages est négligeable..

Seuls les OH1010 et 1014 voir éventuellement l'OH1012 présentent, du fait de leur section plus réduite, un risque résiduel.

Ce risque demeure faible même en cas de crue exceptionnelle.

S'il s'avérait que le préfet demande à ce que ce risque résiduel soit pris en compte, une analyse devra être réalisée quand à la faisabilité technique et pratique de la mise en place de ces pièges à embâcles. Les conséquences en termes de réalisation foncière et de gestion ultérieure (entretien notamment) devront être également examinées et les moyens nécessaires devront être donnés à ASF pour ce faire.

Analyse de la commission d'enquête

La commission d'enquête considère que pour éviter les embâcles, la meilleure solution consiste à éviter la présence de celles-ci dans les lits mineurs et majeurs des cours d'eau (entretien régulier des berges, règlementation du stationnement de véhicules, engins, et interdiction de dépôt de matériaux dans les zones de grand écoulement, e t c...). L'expérience démontre que quelque soit l'augmentation de la hauteur ou tirant d'air des ouvrages de moyenne section, celle-ci ne permettra jamais le passage de tous les corps flottants en cas de crue.

En outre, dans toutes les zones concernées par un Plan de Prévention du Risque Inondation, les dépôts de matériaux et conditionnement susceptibles d'être emportés ou de gêner l'écoulement des eaux en temps de crue sont interdits.

ZONE INONDABLE DE LA JASSE

Question de la commission d'enquête

Les représentants de la Mairie de Mauguio nous ont fait part d'un remblai récent en rive gauche de la Jasse, en zone inondable et en amont de l'autoroute A9 actuelle (voir photos et plans).

Toujours d'après la commune de Mauguio cette zone faisait office de bassin de rétention. *Quel pourrait être l'impact de ce remblai sur les écoulements de la Jasse notamment sur les hauteurs d'eau, les vitesses d'écoulement et le risque d'inondation de zones non actuellement touchées ?*

Réponse du maître d'ouvrage

Après examen et visite sur site, le lit majeur de la Jasse en rive gauche à l'amont du franchissement de l'A9 a effectivement été récemment remblayé sur une hauteur de plus de 1m. Ces remblais sont situés dans la zone inondable dès la crue décennale. Ces remblais récents n'ont pas été intégrés dans la modélisation de

l'état initial présentée dans le DLE de l'A9. Bien que l'impact précis de ces remblais ne peut être estimé que par l'intégration dans le modèle hydraulique, on peut aisément conclure à dire d'expert que ceux-ci viendront aggraver la situation existantes et l'inondabilité des terrains avoisinants et de la RD24. **Il appartient donc aux autorités compétentes de prescrire l'enlèvement** de ce dépôt récent et non autorisé.

Analyse de la commission d'enquête

La commission d'enquête, considère que ce remblaiement en zone inondable va non seulement aggraver le risque inondation, mais fausser le résultat des études nécessitées par le projet pour le dimensionnement des ouvrages hydrauliques. Il est donc indispensable que l'auteur de ce remblaiement soit mis en demeure de procéder à son enlèvement dans les plus brefs délais.

Les écoulements

Question de la commission d'enquête

Le dossier indique que dans le cadre de mise en transparence de l'ouvrage autoroutier, notamment pour les écoulements secondaires (thalwegs secs, fossés..) tous les ouvrages de rétablissement seront dimensionnés pour l'événement centennal.

Or ces ouvrages ne débouchent pas forcément au droit d'un fossé ou d'un exutoire existant.

Il est donc prévu pour éviter le ravinement des sols et d'éventuels dégâts aux cultures, de faire déboucher ces ouvrages sur une fosse dite d'entonnement et de diffusion.

L'impact de ce fonctionnement est d'autant plus sensible sur l'A9b, partie centrale, car les terrains en aval de ces ouvrages ne reçoivent pas d'eau aujourd'hui (OH1047B, OH1042B, OH1040B, etc...)

-Ces fosses d'entonnement et de diffusion seront-elles implantées sur le domaine autoroutier, et seront-elles facilement accessibles pour en assurer l'entretien ?

Toutes les fosses d'entonnement et de diffusion seront bien implantées sur le domaine autoroutier et seront facilement accessibles pour permettre leur entretien régulier.

- Un dédommagement est-il prévu pour les propriétaires des terrains situés au droit de ces ouvrages qui seront donc périodiquement inondés ? Si oui, lequel ?

Réponse du maître d'ouvrage

Tous d'abord, il est important de souligner, que le projet ne viendra pas créer d'apports supplémentaires au droit des fossés de diffusion. Ces fossés ont pour objectif d'annihiler le phénomène de concentration des écoulements lié à la création d'ouvrages de rétablissement ponctuels sous l'infrastructure. Les fossés se rejettent dans des talwegs plus ou moins marqués qui collectent actuellement déjà les mêmes débits mais de façon plus diffuse.

Les fossés de diffusion de longueur généralement supérieure à 10m ont justement été dimensionnés pour étaler les lames d'eau en sortie d'ouvrages. Les hauteurs d'eau

déversées en aval immédiat des fosses de diffusion seront de l'ordre de 10cm maximum et les vitesses n'excéderont pas 0.5 m/s.

Compte tenu des précautions mises en œuvre et exposées ci-dessus, il n'est pas prévu de dédommagement des propriétaires des terrains situés au droit de ces ouvrages.

Analyse de la commission d'enquête

La commission d'enquête considère satisfaisantes les réponses du maître d'ouvrage. Ces fosses d'entonnement et de diffusion, si elles sont correctement dimensionnées en fonction des débits à écouler ne devraient pas présenter d'impact significatif sur les propriétés riveraines

Bassins de rétention

Question de la commission d'enquête

- Quel est le type d'ouvrage de régulation et de vidange qui sera mis en place au droit des bassins multifonctions pour assurer la rétention des eaux, leur écoulement et la vidange complète éventuelle du bassin en fin d'événement ?

Réponse du maître d'ouvrage

Les ouvrages de régulation et de vidange des bassins seront constitués de canalisations, associées à un ou plusieurs dispositifs d'orifice de fuite de diamètre variables. Ces canalisations se rejettent généralement dans des fossés enherbés subhorizontaux rejoignant les différents milieux récepteurs. L'annexe 2 présente une coupe type d'un ouvrage de rejet.

Question de la commission d'enquête

- Pouvez-vous affirmer que la cote altimétrique du plafond de tous ces bassins sera, dans tous les cas, supérieure au niveau des nappes souterraines ?

Réponse du maître d'ouvrage

Tous les bassins sont étanches. Ceux-ci sont calés dans la mesure du possible au dessus du niveau des nappes phréatiques. Une campagne piézométrique est actuellement en cours au droit de chaque bassin pour évaluer la profondeur des nappes souterraines. S'il s'avère après analyse que le niveau des plus hautes eaux est supérieur un niveau du plafond des bassins, le système d'étanchéité de ceux-ci (géomembrane) sera lesté pour éviter des surpressions lorsque que les bassins seront vides.

Néanmoins, pour les bassins situés à proximité des cours d'eau, le calage de l'orifice de rejet au dessus de la cote de crue décennale a généralement conduit à réaliser ces bassins plutôt en remblai, ce qui limite très fortement le risque de remontée de nappe au niveau du plafond de ces bassins.

Analyse de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend note des explications du maître d'ouvrage concernant la situation altimétrique des bassins par rapport aux nappes souterraines et de la mise en oeuvre de dispositifs étanches (lestés dans les zones en déblai humide) qui devraient éviter toute pollution des eaux souterraines.

III – 2 – 2 Eaux souterraines

III – 2 – 2 – 1 Impacts quantitatif et qualitatif sur les eaux souterraines

Question de la commission d'enquête

Le Maître d'Ouvrage a procédé au recensement des points d'eau sur une distance de 300 mètres de part et d'autre de l'axe du projet.

2 194 personnes propriétaires des parcelles concernées par ces zones, ont été contactées, 1 221 d'entre-elles ont répondu.

Au total, 548 points de prélèvement d'eau ont été identifiés et les divers usages répertoriés (dont : AEP 16%, agricole 13%, domestique 28%, surveillance des nappes 26%...).

Toutefois, au cours des permanences, certaines personnes nous ont affirmé ne pas avoir été informées ou contactées.

- Pouvez-vous confirmer que toutes les personnes exploitant l'aquifère aux abords du projet seront tenues informées, et de quelle façon, d'une éventuelle difficulté de prélèvement d'eau dans leurs ouvrages, due aux travaux (zones de déblai humide notamment) ?

Réponse du maître d'ouvrage

Les puits potentiellement impactés par le projet feront l'objet d'un suivi spécifique (cf ci-dessous).

Question de la commission d'enquête

En ce qui concerne les captages d'alimentation en Eau Potable (AEP) dont le périmètre de protection est intercepté par le projet, vous considérez que l'impact du projet sera pratiquement nul, et vous n'envisagez pas de mesures compensatoires, sauf éventuellement sur le secteur de la Méjanelle.

-Quelles seraient les mesures envisagées pour la protection éventuelle des captages d'eau potable de ce secteur ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le projet intercepte les périmètres de protection rapprochés des captages de Flès, Lauzette et Lou Garrigou et le périmètre de protection éloigné du forage du Stade.

Dans le secteur de la Méjanelle, le projet n'intercepte pas de périmètre de protection de captage AEP. Le périmètre de protection du captage le plus proche (forage de Garigues Basse) est situé à 1km en aval hydraulique et celui de Vauguières le bas à plus de 1.4km. Compte tenu de cet éloignement, le projet n'engendrera pas d'impact quantitatif (cf pièce 6.4.2 p29) ni qualitatif. Il n'est donc pas prévu de mesures particulières pour la protection des captages de ce secteur dans le cadre du projet.

La pièce 4 partie 2 présente par contre les différentes mesures envisagées pour la protection des captages AEP dont le périmètre de protection est intercepté par le projet.

La mise en place d'un réseau de surveillance (piézomètre + prélèvements) permettra de contrôler, en phase travaux, les impacts qualitatifs potentiellement générés par le projet dans les secteurs où le projet intercepte les périmètres de protection des différents captages.

Ce réseau sera composé :

- d'une dizaine de piézomètres situés entre le projet et les forages de Flès, La Lauzette et Lou Garrigou.
- De 4 piézomètres situés entre le projet et le forage du Stade.

L'implantation de ces piézomètres sera définie en concertation avec les services de l'état et les exploitants de captages et devra tenir compte de la présence des déblais élargis en les localisant à leur aval hydraulique.

Ce suivi qualitatif sera réalisé selon une fréquence mensuelle pendant la durée des terrassements, puis trimestrielle jusqu'à la réalisation de l'étanchéité de la plate-forme et de son raccordement au réseau et aux bassins de traitement étanches.

Concernant la qualité des eaux souterraines, les paramètres recherchés porteront au moins sur l'analyse des hydrocarbures, du COT, des paramètres physico-chimiques des eaux pompées (pH, oxygène dissous, conductivité, température, potentiel redox).

En phase travaux tous les incidents se produisant, et plus particulièrement ceux situés dans les périmètres de protection des différents captages, seront répertoriés. Les exploitants seront immédiatement prévenus, une vigilance accrue sera mise en place au niveau du suivi qualitatif des piézomètres mis en place spécifiquement pour l'opération (déclenchement d'un suivi hebdomadaire) mais également au niveau de mesures de suivis réalisées par les exploitants.

Analyse de la commission d'enquête

La commission d'enquête considère que le maître d'ouvrage répond en grande partie à son questionnaire, toutefois il nous paraît indispensable que le suivi des nappes, en phase exploitation, soit prolongé au-delà de la période indiquée dans le dossier.

III – 2 – 2 – 2 Secteur de la Méjanelle

Question de la commission d'enquête

Le projet se situe majoritairement en remblai, toutefois dans sa section centrale, au droit de la butte du lieu-dit « La Méjanelle », le passage de l'autoroute A9b ainsi que de la future ligne LGV se fait en déblai humide et entaille les niveaux saturés de l'aquifère « villafranchien » et une partie de l'aquifère de « l'astien » qui constituent les principaux réservoirs de la plaine littorale.

L'étude contenue dans le dossier précise l'impact qualitatif et quantitatif des projets sur les aquifères et leur exploitation (Captages AEP et captages privés à usages divers), fournit une estimation des débits drainés et propose un ensemble de mesures visant à prévenir, corriger et éventuellement compenser les impacts du projet en phase travaux et en exploitation.

Il ressort que le projet A9b recoupe effectivement les niveaux saturés des aquifères astiens et villafranchiens sur une épaisseur variable de 1 à 3 mètres et que le projet LGV dont l'enfoncement dans la butte est plus important recoupe la nappe sur une hauteur de 1 à 7 mètres.

En conséquence, l'exploitation de l'aquifère est susceptible d'être affectée par le projet.

Dans ce secteur, 4 captages AEP et 79 captages privés sont susceptibles d'être impactés.

- Les impacts des deux projets se cumulant, pouvez-vous confirmer que les solutions ou mesures préventives, curatives et compensatoires seront arrêtées et mises en œuvre de manière concertée entre ASF et RFF (Réseau Ferré de France) ?

Réponse du maître d'ouvrage

A ce stade aucune concertation n'a eu lieu entre ASF et RFF concernant la mise en place des mesures préventives, curatives et compensatoires dans le secteur de la Méjanelle.

Question de la commission d'enquête

Concernant l'impact hydraulique lié au passage en déblai humide au droit de la Méjanelle, vous envisagez de mettre en œuvre des mesures préventives et compensatoires, en particulier vis-à-vis des captages privés (forages, puits,...) qui peuvent être affectés par un rabattement significatif de la nappe.

Vous indiquez également que la définition des mesures compensatoires nécessiterait **éventuellement** un complément d'étude visant à préciser l'ampleur de la perte de productivité des captages privés les plus proches.

Lors des permanences, de nombreuses personnes nous ont fait part de leurs craintes concernant l'avenir de leurs ouvrages de prélèvement en eau potable et/ou domestique. Ces personnes craignent que la productivité de leurs ouvrages soit affectée quantitativement et même qualitativement. Leurs habitations n'étant pas desservies par un réseau public d'alimentation en eau potable, ils n'ont pas d'autres ressources que les puits ou les forages qu'ils ont réalisés et qu'ils utilisent quotidiennement.

Compte-tenu de l'impact indéniable du projet sur l'exploitation des eaux souterraines, notamment dans cette zone, la commission d'enquête estime nécessaire d'amplifier certaines mesures et vous demande la possibilité :

- En phase d'exploitation, de prolonger sur plusieurs années, le suivi de l'évolution des niveaux de la nappe et mesurer l'impact sur les ouvrages de prélèvement d'eau existants

- De procéder également comme en matière de pollution accidentelle, sur plusieurs années à un suivi systématique de la qualité des eaux des différents captages après réalisation d'un état zéro initial avant début des travaux.

- Afin de définir plus précisément les mesures compensatoires à mettre en œuvre, pouvez-vous prendre l'engagement de procéder, avant tout début de travaux, au complément d'étude (envisagé dans le dossier) visant à préciser l'ampleur de la perte de productivité des captages privés proches du projet et à évaluer tout risque de pollution de ceux-ci ?

Réponse du maître d'ouvrage

Concernant l'impact potentiel du projet sur les différents puis privés et compte tenu des craintes exprimées par les différents usagers de ces puits, ASF propose la mise en place du dispositif suivant :

Les puits impactés par le projet DDA9 et présentant un risque de rabattement de nappe, selon l'analyse menée dans la pièce 6.4.2, seront listés et feront l'objet d'un suivi. Au total environ 25 puits seront surveillés. Il sera mis en place dès 2013 un suivi piézométrique mensuel du niveau de ces puits, ce qui permettra de déterminer un état zéro sur une période de 1an avant le démarrage des terrassements. Au cours de cette année 2 analyses qualitatives seront également réalisées. Les paramètres recherchés porteront au moins sur l'analyse des hydrocarbures, du COT, des paramètres physico-chimiques des eaux pompées (pH, oxygène dissous, conductivité, température, potentiel redox).

En phase travaux, le suivi piézométrique et qualitatif sera réalisé selon une fréquence mensuelle pendant la durée des terrassements, puis trimestrielle jusqu'à la réalisation de l'étanchéité de la plate-forme et de son raccordement au réseau et aux bassins de traitement étanches.

Un fois les travaux achevés, il est prévu de prolonger le suivi piézométrique et qualitatif sur une fréquence trimestrielle pendant 1an.

Il n'apparaît pas nécessaire de prolonger ce suivi au delà car les impacts quantitatifs éventuels sur le rabattement de nappe n'évolueront plus une fois les travaux de terrassement terminés. En ce qui concerne les impacts qualitatifs, les dispositifs d'assainissement mis en œuvre sur le projet (dispositifs latéraux de retenus, réseau de collecte et bassins étanches) permettront d'éviter toute pollution des eaux souterraines.

Analyse de la commission d'enquête

L'impact du projet sur le secteur de la Méjanelle et les réponses ci-dessus du maître d'ouvrage font l'objet d'une analyse approfondie par la commission d'enquête dans le chapitre III « commentaires et analyse » ci-après.

III – 2 – 2 – 3 Déblais compensatoires

Question de la commission d'enquête

Le projet nécessite pour la construction des divers ouvrages, la mise en œuvre de remblais dans les secteurs d'expansion de crues provoquant à terme une réduction progressive des champs d'expansion qui peut s'avérer néfaste. En application du SDAGE ces remblais doivent faire l'objet d'une compensation à 100 %.

Le dossier prévoit un certain nombre de secteurs où seront réalisés des déblais compensatoires.

Certains participants à l'enquête, propriétaires des terrains concernés, nous ont indiqué ne pas avoir été informés et contactés pour une éventuelle cession de ces terrains.

Réponse du maître d'ouvrage

Les déblais compensatoires seront réalisés par recours aux articles L. 211-12, R 211-96 et R211-106 du Code de l'Environnement, dernièrement modifié par la loi Grenelle II du 12 juillet 2010. Ces articles permettent la mise en place d'une servitude d'utilité publique, visant à limiter l'utilisation des terrains en créant des zones susceptibles d'être sur-inondées. Ces servitudes permettront notamment d'interdire tout remblaiement futur de ces zones décaissées. **Le choix de la mise en place de servitudes explique que ces parcelles ne sont actuellement pas intégrées à l'enquête parcellaire en cours.**

Après validation de ces secteurs de déblais compensatoires par le préfet, et pour donner droit aux éventuelles demandes d'acquisition de la part des propriétaires, les emprises concernées par ces zones de compensation pourront être intégrées dans une prochaine enquête parcellaire. En cas de désaccord sur le prix, les dispositions du code de l'expropriation (articles R11-19 et suivants et R13-15 et suivants) permettront le transfert de propriété par voie d'ordonnance et la fixation du prix par voie judiciaire.

Question de la commission d'enquête

Quelle sera la destination des déblais prélevés ?

Réponse du maître d'ouvrage

Dans la mesure du possible (caractéristiques géotechniques, planning..), les déblais extraits seront réutilisés pour la réalisation des remblais autoroutiers. Si tel ne pouvait être le cas, ces déblais seront évacués et mis en décharge autorisée.

Analyse de la commission d'enquête

La commission d'enquête considère que le maître d'ouvrage apporte des réponses satisfaisantes. Il nous paraît indispensable que ces zones de déblais compensatoires soient réalisées afin que le projet soit compatible avec le Schéma d'Aménagement et de gestion des Eaux (SDAGE).

III – 2 – 2 – 4 Déblais compensatoires des cours d'eau Mosson, Rondelet, fossé du Mas de St Pierre et secteur de la Céréirède

Question de la commission d'enquête

Les remblais d'un volume total de 49 352 m³, nécessaires aux travaux du franchissement de La Mosson, du Rondelet, du fossé du chemin du Mas de Saint Pierre et de la Céréirède ne pourront pas être compensés à proximité immédiate du projet. Ces volumes seront compensés via la réalisation d'aménagements à caractère hydraulique connus à ce stade portés par la Communauté d'Agglomération de Montpellier. La réalisation de ces aménagements se traduira par un volume global de déblais de 50 460 m³ qui permettra ainsi de compenser les 49 352 m³ de remblais.

La commission d'enquête constate que la réalisation de ces travaux compensatoires n'a pas fait l'objet d'un engagement ferme sur le délai d'exécution dans la convention établie par ASF, la Communauté d'Agglomération et les syndicats de rivières.

En cas de non réalisation de ces travaux, ou en dehors des délais, d'une part : les prescriptions du SDAGE ne seraient pas respectées, et, d'autre part : le risque d'inondation pourrait être aggravé et éventuellement toucher de nouvelles zones.

En conséquence, en cas de retard, ou de non réalisation, de cette compensation, quelles sont les mesures prévues pour éviter l'aggravation du risque d'inondation consécutif à la réalisation du projet autoroutier ?

Réponse du maître d'ouvrage

Suite au dépôt du dossier Loi sur l'eau pour l'enquête publique, ASF et la Communauté d'agglomération ont signé une convention de financement (cf annexe 3) dans laquelle la Communauté d'Agglomération s'engage à réaliser les travaux hydrauliques dans des délais prévus au planning prévisionnel et au plus tard en décembre 2017, c'est-à-dire à la mise en service du déplacement de l'A9.

Il est important de préciser que les différentes modélisations hydrauliques menées dans le cadre du projet ne tiennent pas compte de l'implantation des déblais compensatoires. L'impact du projet est donc présenté et apprécié sans ces déblais. La compensation réglementaire au titre du SDAGE des volumes de remblais est ainsi proposée de façon forfaitaire (volume pour volume). Il appartient donc au préfet de décider :

- du maintien ou non des zones de déblais proposées dans le dossier loi sur l'eau et le cas échéant de prescrire d'autres secteurs.
- En cas de non réalisation des aménagements hydrauliques de la basse vallée de la Mosson de proposer une solution alternative. ASF alertera le préfet si ces aménagements ne peuvent être réalisés dans les délais requis.

Analyse de la commission d'enquête

La commission d'enquête considère que les précisions concernant la non prise en compte des volumes de déblais compensatoires dans les différentes modélisations hydrauliques, nous paraissent très importantes, car elles indiquent que ces compensations sont uniquement destinées à rendre compatible le projet avec le

SDAGE, et que les ouvrages ont été dimensionnés sans en tenir compte. La non réalisation de ces zones de déblai compensatoire n'aurait aucun impact sur le remous et les écoulements tels que définis dans le dossier.

Toutefois, ainsi que nous l'avons indiqué, il est préférable qu'un tel projet soit compatible avec les prescriptions du SDAGE et que les déblais compensatoires soient réalisés.

IV- COMMENTAIRES ET ANALYSES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

IV - 1 Dossier d'enquête

Compte tenu des changements induits par la loi « Grenelle II » et par le décret du 29/12/2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement, le Maître d'Ouvrage a produit un dossier modifié, conforme aux nouvelles dispositions.

L'étude d'impact présentée par la Société Autoroutes du Sud de la France (ASF) a été réalisée en août 2005, et composait le dossier concernant la demande de déclaration d'utilité publique. Le projet de dédoublement de l'autoroute A-9 a été déclaré d'utilité publique par décret du 30 avril 2007.

Cette étude d'impact était alors conforme à l'article R 112-3 du code de l'environnement. Les services de l'Etat ont considéré que compte tenu des compléments apportés, le présent dossier d'enquête est conforme aux nouvelles prescriptions du code de l'environnement.

Le dossier analyse l'état initial du site et de son environnement, les effets directs et indirects du projet sur l'environnement, justifie les raisons du choix du projet après étude de différentes variantes, et présente les mesures envisagées pour supprimer, réduire et compenser les effets du projet sur l'environnement et la santé. Un résumé non technique facilite la prise de connaissance du dossier par le public.

IV – 1 – 1 Analyse des impacts sur les masses d'eau concernées par le projet

IV – 1 – 1 – 1 Impact quantitatif sur les écoulements et les risques d'inondation

Transparence hydraulique des écoulements extérieurs à la plateforme autoroutière

La plateforme du projet étant conçue de manière à être insubmersible en cas de crue majeure, afin d'éviter que celle-ci ne fasse obstacle aux écoulements, le rétablissement de tous les écoulements de surface sera réalisé. Les ouvrages à construire ou à rétablir permettront une transparence hydraulique jusqu'à la crue de référence (crue de période de retour centennale ou bien la plus forte connue)

Dans les zones soumises au risque inondation des modélisations hydrauliques détaillées ont été mises en œuvre pour la nature et le dimensionnement des ouvrages de rétablissement des écoulements, notamment pour les 12 cours d'eau interceptés.

Les objectifs de remous (élévation des niveaux d'eau en période de crue) retenus sont les suivants :

- **Dans les secteurs à enjeux (zones habitées et d'entreprises), le remous sera inférieur au centimètre, de manière à obtenir une transparence totale de l'aménagement.**
- **Dans les secteurs sans enjeux, le remous sera d'au maximum 30 cm**

Pour certains cours d'eau, l'objectif de transparence hydraulique nécessite la mise en place d'un ouvrage sur le lit mineur, mais également d'ouvrages de décharge sur le lit majeur.

Pour les écoulements secondaires (thalwegs secs, fossés..) tous les ouvrages de rétablissement sont dimensionnés pour l'événement centennal.

Nous nous sommes interrogés sur la décision du Maître d'Ouvrage de retenir des objectifs de remous différents selon les secteurs à enjeux et sans enjeux.

Nous estimons que cette décision engage l'avenir de ces secteurs : Quelle peut-être leur destination à terme ? Les secteurs actuellement sans enjeux seraient donc exclus de tout futur projet d'urbanisation ou de construction de zone d'activités, cette décision nous paraît contestable.

En outre, ces secteurs soit disant sans enjeux, mais cultivés ou cultivables pourraient sous l'effet d'une lame d'eau supplémentaire de 30 centimètres enregistrer une aggravation des dégâts aux cultures, ce que n'ont pas manqué d'observer les représentants de la Chambre Régionale d'Agriculture.

Les réponses apportées par le Maître d'Ouvrage, nous paraissent très optimistes, il y aura tout au moins ponctuellement une aggravation du risque inondation sur certaines zones qui devraient présenter une superficie inondable supérieure à celle définie par les Plans de Prévention du Risque Inondation (PPRI). Ceux-ci devraient alors faire l'objet d'une révision, et d'une prise en compte de cet impact dans les plans d'urbanisme des communes concernées.

IV – 1 – 1 – 2 Impact qualitatif sur les eaux superficielles

Le projet prévoit le traitement quantitatif et qualitatif de toutes les eaux pluviales en provenance de la plateforme autoroutière.

Les ouvrages de traitement projetés ont reçu l'assentiment des services chargés de la police des eaux, de l'Agence Régionale de la Santé (ARS) et de l'Office National de l'Eau et des Milieux Aquatiques (ONEMA).

Ces ouvrages sont dimensionnés pour la période de retour centennale et auront la capacité si besoin était de retenir un déversement accidentel de produits polluants.

Au cours de la visite des lieux, la commission d'enquête avait pu constater l'insuffisance et la vétusté des quelques ouvrages de traitement des eaux de voirie existant sur l'A-9 actuelle, et surtout, sur de nombreuses sections, l'absence totale d'ouvrages de traitement quantitatif ou qualitatif, et donc un rejet direct de la totalité de ces eaux, chargées notamment en hydrocarbures et métaux lourds, dans le milieu naturel.

Nous considérons que le projet actuel présente une notable amélioration du traitement des eaux pluviales en provenance des voies de circulation et des zones imperméabilisées de l'autoroute, tant quantitativement que qualitativement.

Les bassins multifonctions projetés assureront un débit de fuite conforme aux prescriptions de la Mission Inter services de l'eau, débit qui ne devrait pas aggraver le risque inondation par temps de crue.

Ces bassins de traitement pourraient également permettre de rejeter dans le milieu naturel des eaux dépolluées qui ne devraient pas porter atteinte à la qualité des milieux aquatiques, contrairement à ce qui se passe actuellement.

IV – 1 – 1 – 3 Impacts quantitatif et qualitatif sur les eaux souterraines

Le Maître d'Ouvrage a procédé au recensement des points d'eau sur une distance de 300 mètres de part et d'autre de l'axe du projet.

2 194 personnes propriétaires des parcelles concernées par ces zones, ont été contactées, 1 221 d'entre-elles ont répondu.

Au total, 548 points de prélèvement d'eau ont été identifiés et les divers usages répertoriés (dont : AEP 16%, agricole 13%, domestique 28%, surveillance des nappes 26%...).

En ce qui concerne les captages d'alimentation en Eau Potable (AEP) dont le périmètre de protection est intercepté par le projet, ils sont au nombre de 7, et concernent un aquifère exploité variant de 12 710 m³/jour à 14 360 m³/jour en été.

Considérant un impact du projet pratiquement nul, le Maître d'Ouvrage n'envisage pas de mesures compensatoires, sauf éventuellement sur le secteur de la Méjanelle.

En ce qui concerne les captages privés, les impacts peuvent être de 2 sortes :

- Ils ne peuvent plus être exploités,
- Leur rendement est affaibli et ils ne génèrent que peu de changement d'exploitation.

Dans les 2 cas, des mesures compensatoires seront mises en œuvre par le maître d'ouvrage:

- Positionnement différent des pompes ou approfondissement des ouvrages,
- Mise en place d'un suivi de l'évolution des niveaux d'eau pendant les travaux et la première année de mise en service,
- Etat initial avant travaux des différents débits pompés et vérification des besoins en eau des utilisateurs.

La commission d'enquête considère que les mesures concernant le suivi de l'évolution des niveaux d'eau devront être prolongées sur plusieurs années.

IV – 1 – 1 – 4 Impact du projet sur le secteur de la Méjanelle

Analyse de l'état actuel

Ce secteur compris entre les versants calcaires du « Pli de Montpellier » et les étangs littoraux (Etang de l'Or) se caractérise par un relief en déclivité régulière vers la plaine littorale (de 20 à 0 m NGF) et marqué par la butte de la Méjanelle qui culmine à près de 46 m NGF.

Trois niveaux stratigraphiques jouent un rôle important dans l'hydrologie locale :

- Les argiles plaisanciennes,
- Les sables astiens,
- Les cailloutis villafranchiens.

Sur ce secteur, ces différentes formations géologiques ont conduit à la présence d'une nappe libre d'une épaisseur d'une vingtaine de mètres. Cet aquifère est délimité latéralement par des zones de plus faible perméabilité, voire étanches.

Cette eau souterraine provient pour partie des versants calcaires des garrigues. Elle est marquée par une pollution d'origine agricole avec des teneurs en nitrates proches des concentrations maximales admissibles pour des eaux destinées à la consommation humaine.

Dans le secteur de la plaine littorale, 4 captages AEP sont susceptibles d'être affectés par le projet :

- Le captage de Garrigue-Basse dont le périmètre de protection éloigné est traversé par le projet à environ 1,3 Km en amont des installations de pompage. Ce captage contribue à hauteur de 2,5% à la production totale de la station de la Méjanelle, dont 95% provient du canal Philippe Lamour.
- Les 3 captages de Vauguières situés plus en aval du projet contribuent également à hauteur de 2,5% à la production totale de la station de la Méjanelle.

De nombreux captages privés ont aussi été identifiés dans ce secteur. L'étude réalisée pour RFF en a dénombré 79 dont 73 dans la bande des 500 mètres de part et d'autre du projet ferroviaire.

De manière générale, les habitations se trouvant sur le secteur de la Méjanelle ne bénéficient pas d'une adduction au réseau d'eau potable et le pompage dans la nappe reste leur seule ressource d'alimentation en eau potable et domestique.

Ouvrages projetés

Depuis le « saut de mouton Est », le tracé du projet (A9b) quitte l'ancienne autoroute pour venir s'accoler au tracé de la ligne LGV à hauteur de l'avenue Pierre Mendès France.

Au niveau de la butte de la Méjanelle :

- Le projet passe essentiellement en déblai dans le flanc Nord de la colline, sur un linéaire d'environ 850m et une profondeur maximale de 10 à 12m par rapport au terrain naturel ;
- Le projet ferroviaire, situé à moins d'un kilomètre au sud, passe en fort déblai (jusqu'à 20m de profondeur au sommet de la butte) sur un linéaire d'environ 1350m.

Le projet A9b recoupe les niveaux saturés des aquifères astiens et villafranchiens sur une épaisseur variables de 1 à 3 mètres. Pour mémoire, on notera que le projet de RFF prévoit lui de recouper la nappe sur une hauteur de 1 à 7 mètres.

Impacts du projet

De manière générale, l'impact du projet sur les eaux souterraines doit être analysé quantitativement et qualitativement.

- Du point de vue quantitatif, car le tracé en déblai humide, en interceptant et en drainant tout ou partie du système aquifère, se manifestera par une modification locale de la structure des écoulements souterrains et par un abaissement général du niveau de la nappe, avec un risque de perte de productivité sur les captages existants, et éventuellement d'une tarissement plus ou moins important des cours d'eau les plus proches.
- Du point de vue qualitatif, dans la mesure où existe un risque de pollution en phase de travaux et d'exploitation en particulier vis-à-vis des captages AEP.

Le maître d'ouvrage a donc été conduit, afin d'évaluer l'impact quantitatif, à reprendre les études précédemment réalisées pour RFF et à les réactualiser à partir des données collectées depuis.

Du point de vue quantitatif, ces études prennent en compte trois situations : projet autoroutier seul, projet ferroviaire seul, et cumul des deux premières situations (autoroute + LGV).

De ces études il ressort que :

- Pour le projet autoroutier seul, l'impact est négligeable sur les captages AEP de Vauguières et de Garrigue-Basse. Il est par contre plus marqué sur les captages privés les plus proches du tracé avec des rabattements pouvant atteindre plus de 3,50m en période de hautes eaux. Seuls trois autres ouvrages seraient affectés par une baisse de niveau de plus de 1m, mais uniquement en période de hautes eaux pendant lesquelles les captages sont peu ou pas sollicités.
- Si l'on considère le projet ferroviaire seul, l'impact sur les captages est nettement plus important avec de nombreuses valeurs de rabattement dépassant 1m, même en période de basses eaux. Le rabattement le plus important est évalué à 5,52 m en période de hautes eaux (11 ouvrages subissant un rabattement supérieur à 1m). L'impact sur les captages AEP de Vauguières et de Garrigue-Basse reste toutefois faible (de l'ordre de quelques cm) et donc sans conséquence sur la productivité des ouvrages.
- Pour le cumul des deux situations précédentes, il apparaît très clairement que l'impact est essentiellement lié au projet ferroviaire (cela est logique au regard de l'importance des déblais). Le projet A9b contribue néanmoins à accentuer les rabattements dans les secteurs où les deux tracés cohabitent.

Du point de vue qualitatif, en phase travaux, tant que la tranchée n'est pas drainante (tant qu'elle n'a pas atteint sa côte définitive) les captages AEP et privés situés en aval sont susceptibles d'être touchés par une pollution. L'impact qualitatif dépend alors être de très nombreux facteurs : éloignement des cibles, nature des polluants, vitesse d'écoulement...

Dès lors que la côte de terrassement définitive est atteinte, le rabattement induit permet un confinement hydraulique qui empêche, sinon limite la migration de la pollution en particulier en direction des forages AEP.

Ce principe est également valable pour la phase d'exploitation.

Mesures préventives proposées par le MO

Les mesures retenues s'appuient sur les préconisations formulées par plusieurs experts (HYDROEXPERT, BURGEAP, SOGREAH) dans le cadre des études hydrologiques du contournement de Nîmes et Montpellier sur ce même secteur.

Du point de vue quantitatif, et compte tenu du faible impact sur les captages AEP, les mesures ne concerneront que les captages privés affectés par un rabattement significatif de la nappe (supérieur à 1m). Ces mesures consisteront à :

- Informer les propriétaires d'une baisse prévisible du niveau de la nappe,
- Suivre les niveaux sur un réseau de contrôle à une fréquence mensuelle pendant la phase de travaux, trimestrielle ou semestrielle en phase d'exploitation pendant la première année de mise en service,
- Au besoin, repositionnement des équipement de pompage à une plus grande profondeur de façon à éviter tout risque de déjaugage et donc de détérioration de ces équipement.

Du point de vue qualitatif, les mesures sont fonction de l'avancement du projet.

Lors du creusement de la tranchée sur la butte de la Méjanelle :

- Eviter l'installation de la base de chantier sur ce secteur et surtout y interdire le stationnement et l'entretien des engins et le stockage de carburant.
- Prévoir la mise en place d'un système adapté de collecte et de stockage des eaux de drainage et de ruissellement,
- Mettre en place un réseau de suivi qualitatif des puits privés situés en aval hydraulique du déblai.

En phase d'exploitation :

- Disposer d'un système hydraulique permettant une parfaite maîtrise de la collecte, du stockage et du traitement des eaux de drainage et de ruissellement.
- Respecter les protocoles en vigueur pour ce qui concerne l'entretien des chaussées par des produits phytosanitaires.

Sur les secteurs en remblai ou en léger déblai, il conviendra de ne pas implanter la base de chantier sur le périmètre de protection éloigné du captage de Garrigue Basse. Sur le passage en déblai au niveau du Mas Rouge où les terrains seront en partie décapés, prévoir la mise en place d'un système étanche de collecte des eaux de ruissellement afin de protéger, là aussi, le captage de Garrigue Basse.

Observations du public portant sur la pérennité de l'alimentation en eau potable ou domestique des propriétés situées sur ce secteur.

Ces observations ont été formulées par les personnes suivantes :

- Madame DUMAS Huguette, 2385 rue de la Fontaine de la Banquière, 34000 Montpellier
- Madame FAUQUIER Nicole, Rue de la Fontaine de la Banquière, Lattes
- Madame FAVIER Danielle, Chemin de la Plaucude, Mas Villedieu, 34130 Mauguio
- SCEA Château Comolet, Indivision Benoist d'Azy, 525 r Mas du Limousin, 34000 MONTPELLIER
- Madame HABAUZIT Magalie, Mas du Pâtissier , 34130 Mauguio
- Madame LACAS, Mas de Rozi , 34130 Mauguio
- Monsieur SEMPERE Jacques, Parcelles DE24, 26 & 133, en contrebas du Mas du Ministre, 34130 Mauguio
- Monsieur Pascal WALLON, Domaine de la Planchude, 34130 Mauguio
- Monsieur CROCHON Bernard, chemin du Mas de Gineste 34130 Mauguio
- Mesdames PITON mère et fille, 113 rue du Clos des Hirondelles, 34000 Montpellier

De manière générale ces propriétaires constatent que leurs captages ne sont pas explicitement identifiés dans le dossier d'enquête et souhaitent avoir l'assurance du maître d'ouvrage pour la préservation, tant qualitative que quantitative de leur ressource en eau (*voir annexe : Liste des observations reçues et des réponses correspondantes du maître d'ouvrage*).

Réponse du maître d'ouvrage :

De manière générale, si ces puits n'ont pas été recensés de manière précise dans l'étude, des démarches seront menées ultérieurement pour connaître leur emplacement exact et leurs caractéristiques.

Sur l'ensemble des captages mentionnés dans ces observations, seul celui de Mesdames Piton subira un rabattement dû au projet DDA9 supérieur à 1m (de 1 à 1,40m). Pour les autres le rabattement maximum devrait rester inférieur ou égal à 0,50m. Par contre, l'impact du projet de RFF devrait conduire à des rabattements beaucoup plus importants en fonction de la localisation du captage par rapport au tracé de la LGV.

Dans tous les cas, ASF assure que les puits et forages recensés à partir des présentes observations feront l'objet d'un suivi particulier.

Autres observations reçues et réponses correspondantes du maître d'ouvrage

- Observations de Monsieur Daniel JAHUC et de Monsieur HEBRARD Pascal qui trouvent le projet indispensable à la sécurité des automobilistes, et trouvent le projet conforme à l'intérêt général.

Pas de remarque du maître d'ouvrage

- Observation de Monsieur Claude BACARESSE qui est propriétaire de parcelles (DE 206, 207 et 208) sur la commune de Mauguio. La parcelle DE 208 sera couverte par le remblai et le tablier de l'A9b, avec pour effet de bloquer les eaux de ruissellement du bassin versant correspondant....

Cette observation est traitée de manière complète, avec réponse du maître d'ouvrage au paragraphe III-1-Observations écrites ou orales du public – Procès verbal de synthèse

- M. Bacaresse nous signale que le fossé prévu le long de l'autoroute ne pourra pas écouler ces eaux de ruissellement (comme prévu sur le projet) vers l'OH971B car celui-ci est plus haut que le bas de la parcelle DE 208.

Cette observation est traitée de manière complète, avec réponse du maître d'ouvrage au paragraphe III-1-Observations écrites ou orales du public – Procès verbal de synthèse

- Madame et Messieurs DUFOR Muriel, Didier et Robert, propriétaires du Mas de Gineste et des terres avoisinantes qui demandent une canalisation des eaux d'écoulement jusqu'au tracé de la LGV. Ils craignent aussi un assèchement des terrains et des cultures....

Cette observation est traitée de manière complète, avec réponse du maître d'ouvrage au paragraphe III-1-Observations écrites ou orales du public – Procès verbal de synthèse

- Observation de la mairie de Mauguio, transmise dans un premier temps par Bernard CASSARD, Adjoint délégué à l'urbanisme, puis dans un courrier (avec photos) remis lors de la permanence du 6 décembre 2012.
- La mairie signale à la Commission d'enquête le comblement d'un bassin naturel de rétention des eaux de la Jasse. Ce bassin est situé en amont de l'A9 et borde la RD24

Cette observation est traitée de manière complète, avec réponse du maître d'ouvrage au paragraphe III-1-Observations écrites ou orales du public – Procès verbal de synthèse

Analyse de la Commission d'enquête

Concernant les nombreuses remarques portant sur la pérennité de la ressource en eau pour les propriétés implantées sur ce secteur, la Commission d'enquête estime nécessaire de prendre les mesures complémentaires suivantes :

- *en phase d'exploitation, de prolonger sur plusieurs années, le suivi de l'évolution des niveaux de la nappe et mesurer l'impact sur les ouvrages de prélèvement d'eau existants*
- *de procéder également comme en matière de pollution accidentelle, à un suivi systématique de la qualité des eaux des différents captages après réalisation d'un état initial avant début des travaux.*

Afin de définir plus précisément les mesures compensatoires à mettre en œuvre, nous demandons au Maître d'Ouvrage de prendre l'engagement de procéder, avant tout début de travaux, au complément d'étude visant à préciser l'ampleur de la perte de productivité des captages privés proches du projet et à évaluer tout risque de pollution de ceux-ci.

Pour les autres observations reçues, les réponses du maître d'ouvrage nous paraissent de nature à répondre de manière satisfaisante aux problématiques abordées

IV – 1 – 1 – 5 Impact des remblais dans les zones inondables

Malgré les ouvrages de transparence hydraulique, le projet prévoit la création de remblais dans les zones inondables des cours d'eau traversés, à noter que ceux-ci seront minimisés par un franchissement en viaduc du Lez et la Lironde, ainsi que de la Mosson.

Toutefois, le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Rhône Méditerranée impose, dans un souci de non aggravation du risque inondation que tout remblai en zone inondable soit compensé.

Dans le dossier, il est prévu la réalisation de déblais compensatoires afin de répondre aux prescriptions du SDAGE ;

Nous notons cependant que les emprises nécessaires pour la réalisation de ces travaux n'ont pas été incluses dans l'enquête parcellaire qui a déjà eu lieu, nous avons donc demandé des explications au Maître d'Ouvrage. (Voir mémoire en réponse de celui-ci)

Toutefois, d'après le responsable du projet, les études hydrauliques destinées à évaluer les impacts du projet en temps de crue, sur les hauteurs d'eau et les vitesses d'écoulement, ont pris en compte l'impact des remblais projetés, sans tenir compte des éventuelles compensations par la réalisation de déblais.

Après les explications apportées par le maître d'ouvrage dans son mémoire en réponse, la commission d'enquête constate que ces compensations sont uniquement destinées à rendre compatible le projet avec le SDAGE, les ouvrages hydrauliques ont été dimensionnés sans en tenir compte. La non réalisation de ces zones de déblai compensatoire n'aurait aucun impact sur le remous et les écoulements tels que définis dans le dossier.

Mais la commission d'enquête considère préférable qu'un tel projet soit compatible avec les prescriptions du SDAGE et que les déblais compensatoires soient réalisés.

IV – 1 – 1 – 6 Impacts du projet sur les cours d'eau traversés

LA MOSSON

Analyse de l'état actuel

Le bassin versant de la rivière « La Mosson » est un sous-bassin du fleuve côtier « Le Lez ». La rivière « la Mosson » prend sa source sur la commune de Montarnaud et parcourt 38 kilomètres avant de confluer avec Le Lez. Certains secteurs s'assèchent périodiquement (Vailhauquès), l'écoulement devenant pérenne à hauteur du village de Grabels. En aval du Port au Vin, la Mosson entre dans le domaine maritime. Entre sa source et le projet autoroutier, la Mosson parcourt une trentaine de kilomètres.

Le bassin versant de La Mosson est limité :

- au Nord par les montagnes de La Celette,
- au Sud par les montagnes de La Gardiole,
- à l'Est par la vallée du Lez,
- à l'Ouest par la vallée de l'Hérault.

La surface totale du bassin versant au droit du projet autoroutier est de 306 km².

Les principaux affluents de la Mosson sont de l'amont vers l'aval : La Garonne, le ruisseau du Brue et le Coulazou. L'alimentation naturelle de la Mosson est constituée par plusieurs petites sources (ex : sources de la Mosson, de Lavit, Fontfroide, Martinet...).

La Mosson fait partie du réseau hydrographique Lez-Mosson-Etangs palavasiens.

La Mosson fait partie des cours d'eau dont la qualité chimique semble s'être améliorée depuis 2008. Les mesures réalisées en Novembre 2011 n'ont décelé aucune perturbation physico-chimique notable alors que plusieurs polluants étaient présents en quantité non négligeable en 2008 (matières organiques, composés azotés et phosphorés, hydrocarbures). L'état écologique est jugé médiocre.

Les débits de crue ont été fournis par la station hydrométrique de la Lauze qui est l'unique station de mesures des hauteurs d'eau et des débits sur le bassin versant de La Mosson.

Les débits de crue retenus sont les suivants :

Période de retour de 10 ans :	210 m ³ /s
Période de retour de 100 ans :	615 m ³ /s
Crue exceptionnelle (1,8XQ100) :	1100 m ³ /s

L'analyse des conditions actuelles d'écoulement permet de constater :

- en raison d'une vallée encaissée, la largeur de la zone inondable est limitée et varie pour la crue centennale entre 115 et 210 mètres ;
- les niveaux d'eau au droit du viaduc de la Mosson sont contrôlés par le seuil aval de la Lauze ;
- côté rive gauche, les remblais autoroutiers en zone inondable sont très limités et ne concernent que le perré de la culée côté Nîmes ;

- côté rive droite, les remblais sont plus conséquents : remblais de la plateforme autoroutière et remblais du chemin contournant la culée rive droite. Ces remblais font obstacles aux écoulements qui contournent par l'ouest l'ancien moulin du martinet au droit d'un mur en pierres.

Compte tenu de ces éléments, il en ressort que les enjeux de la zone d'étude sont considérés comme très faibles et limités à l'ancien Moulin du Martinet, aujourd'hui désaffecté.

Ouvrages projetés

Après étude de différents scénarii, le scénario qui a été retenu par les ASF est la conservation du viaduc actuel et la construction à l'aval d'un nouveau viaduc comportant trois travées. L'ouverture totale du viaduc est de 92,60m entre axes des culées. La travée centrale, au-dessus du lit de la Mosson présente une ouverture de 37m, ce qui permet d'éloigner les appuis intermédiaires des berges du lit mineur.

Impacts du projet

Du point de vue hydraulique, la solution d'aménagement projetée ne devrait pas engendrer d'impact significatif :

- sur le libre écoulement des eaux : remous maximum de + 1cm en amont du viaduc existant pour la crue centennale ;
- sur la dynamique de la crue : pas de modification des hydro grammes de crues ;
- sur les phénomènes sédimentaires : très légère augmentation des vitesses d'écoulement au droit des viaducs, limitées à moins de 0,1 m/s pour la crue centennale ;
- sur la préservation des champs d'expansion des crues : surface remblayée de 3530 m³ engendrant un volume soustrait à la crue centennale de 5700 m³.

Observations du public

1) Mesdames Dumas et Fauquier habitent dans la même rue de la Fontaine de la Banquière mais sur deux communes différentes Lattes et Montpellier, la rue étant la limite de ces deux communes.

Madame Fauquier venait pour le compte de sa mère Mme Fauquier Anne Marie qui est propriétaire de la maison. Ces deux personnes possèdent des forages qui sont utilisés pour leur alimentation en eau potable et elles craignent que les travaux de l'autoroute épuisent la ressource.

2) M. et Mme Lavinaud craignent que le chemin d'accès qui dessert leur maison et leur propriété et qui est régulièrement inondé soit, avec les travaux ASF, de plus en plus impraticable suite à des apports d'eau. Ils demandent également qu'un accès soit toujours possible même en cours de travaux. Ils souhaitent donc qu'il y ait une concertation entre eux et les services d'ASF.

3) Question de la Commission d'enquête : Dans les secteurs actuellement « dits sans enjeux », comment justifiez-vous un objectif de remous aussi important qui d'une part, pourrait aggraver les dégâts sur les cultures, activités actuelles et constructions existantes, et d'autre part ne permettrait pas une modification future des modes d'occupation des sols et de valorisation de ceux-ci ?

Ne peut-on envisager de supprimer ou diminuer l'importance de ce remous, solution qui permettrait de ne pas hypothéquer dans le futur des modes d'occupation des sols plus valorisants ?

Réponse du Maître d'Ouvrage

Ces observations sont traitées de manière complète, avec réponse du maître d'ouvrage au paragraphe III-1-Observations écrites ou orales du public – Procès verbal de synthèse

RIEU-COULON

Analyse de l'état actuel

Ce cours d'eau, affluent rive gauche de la Mosson prend naissance dans les quartiers Ouest de la ville de Montpellier, il traverse des zones urbanisées ou en voie d'urbanisation jusqu'en amont de l'A-9 et des zones agricoles ensuite.

La surface de son bassin versant est de 9,5 Km², Sa longueur d'environ 7,3 Km et sa pente moyenne de 0,7%.

Les débits de crue retenus en aval de l'A-9 actuelle sont de 46,8 m³/s pour la décennale, 80,4 m³/s pour la centennale et 144,7 m³/s pour la crue exceptionnelle.

Actuellement, compte-tenu de l'importance des zones imperméabilisées traversées par ce cours d'eau en amont de l'A-9, lors de précipitations significatives, les eaux de ruissellement rejoignent immédiatement celui-ci provoquant des débordements importants sur toute sa longueur.

En outre, la capacité des ouvrages de franchissement de l'autoroute A-9 est très insuffisante pour assurer l'évacuation d'une crue centennale, 70 % du débit emprunte la voie communale jouxtant le cours d'eau. En aval de l'A-9, la capacité du lit mineur est également très insuffisante pour assurer l'évacuation des crues, les vignes plantées sur les parcelles riveraines subissent d'importants dégâts.

Ce cours d'eau est souvent à sec hors périodes de précipitations.

La qualité écologique présente un état moyen, l'état chimique est bon.

Les eaux du Rieu Coulon présentent globalement une assez bonne qualité physico-chimique avec toutefois des teneurs un peu élevées en nitrates, chlorures, phosphore et une concentration élevée en hydrocarbures dissous.

Compte-tenu de longues périodes d'asec, ce cours d'eau présente un intérêt écologique très réduit, le peuplement piscicole est inexistant.

Ouvrages projetés

Outre le prolongement de l'ouvrage existant pour supporter la future plateforme de l'A-9 b, il est projeté de construire 2 ouvrages sous la bretelle de raccordement appelée « saut de mouton » : un Passage inférieur mixte (hydraulique de 3 m de largeur canalisant la partie rescindée du cours d'eau, et routier de 5 m de largeur), un ouvrage hydraulique d'une largeur de 2,5 m à l'emplacement du lit actuel du Rieu Coulon. A l'aval de ces 2

ouvrages présentant une largeur totale d'écoulement au plafond de 5,50 m, les 2 lits rejoindront le lit actuel du cours d'eau qui lui, ne présente qu'une largeur au plafond de 1,30 m.

Entre l'A-9b et la bretelle saut de mouton il est prévu la construction de 2 bassins multifonctions d'un volume utile total de 11 625 m³ avec un débit de fuite de 1 240 litres/seconde.

En outre, la construction des nouvelles plateformes autoroutières nécessiteront la mise en œuvre d'un important volume de remblais.

Impacts du projet

Les remblais nécessités pour la construction de la plateforme autoroutière qui présentent des surfaces et des volumes soustraites au champ d'expansion des crues, soit respectivement 7 310 m² et 9 460 m³ ont, d'après le Maître d'Ouvrage, été pris en compte pour déterminer l'impact du projet sur les hauteurs d'eau et les vitesses d'écoulement.

Toutefois, conformément aux prescriptions du SDAGE, ces remblais feront l'objet d'une zone de déblais compensatoires, lors de la réalisation par la communauté d'agglomération de travaux d'aménagement sur la basse vallée de la Mosson.

En ce qui concerne l'impact du projet sur les niveaux d'eau en période de crue, les résultats des simulations démontrent qu'il n'y a, par rapport à la situation actuelle, aucun remous généré en amont de l'autoroute pour les crues décennales et centennales, avec même une légère baisse du niveau d'eau sur certains profils. Pour la crue exceptionnelle, mis à part pour le profil 18 situé à l'amont immédiat de l'A-9 actuelle, le remous est de l'ordre du cm.

Toutefois, nous considérons, que compte tenu des nouveaux débits en provenance des bassins multifonctions, des nouveaux ouvrages qui canaliseront une longueur importante du cours d'eau, des difficultés d'entonnement dans le lit existant, l'impact sur les niveaux d'eau (effet de vague) et les vitesses d'écoulement à l'aval devraient être plus importants, l'érosion et les dégâts aux cultures, (vigne) sur les parcelles riveraines, déjà affectées par les crues, pourraient être fortement amplifiées.

Observations du public

- M. et Mme Fourcadier, par l'intermédiaire de Maître Maillot avocat à la cour, ont fait part de leur crainte de voir s'aggraver les dégâts occasionnés en temps de crue par le Rieu Coulon sur leur propriété plantée en vigne, ils souhaitent un élargissement du lit mineur sur leur parcelles, afin de mieux canaliser le cours d'eau....

Cette observation est traitée de manière complète, avec réponse du maître d'ouvrage au paragraphe III-1-Observations écrites ou orales du public – Procès verbal de synthèse

LE RONDELET ET FOSSE DU CHEMIN DE SAINT PIERRE

Analyse de l'état actuel

Le Rondelet n'est pas identifié comme masse d'eau au sens de la Directive Cadre sur l'eau (DCE).

C'est toutefois le ruisseau le plus important d'un réseau qui compte également le Montel et l'Hirondelle. Ce réseau draine le bassin versant du quartier de la Croix d'Argent, soit près de 240 hectares sur le territoire communal de Montpellier. En amont de l'autoroute A9, il présente un bassin versant très urbanisé (ZAC du Tournery, ZA du Puech Radier...), tandis qu'à l'aval de l'autoroute le bassin versant est de type rural.

Le Rondelet se jette dans le ruisseau du Lantissargues.

Les zones étudiées dans le dossier s'étendent sur la commune de Lattes, de l'actuelle autoroute A9 à environ 100m à l'aval de la route de Raffegan. Pour le ruisseau du Rondelet le linéaire étudié du cours d'eau est d'environ 600m et pour le fossé du chemin de Saint-Pierre il est d'environ 620m.

Le lit mineur du Rondelet se présente sous la forme d'un fossé de 1m de large pour 1 m de haut en aval immédiat de la voie ferrée, puis s'élargit et devient un fossé trapézoïdal de 4m de largeur en gueule pour 2m à 2,5m de profondeur à amont de la rue Montels-Eglise. Entre cette rue et l'A9, la section du Rondelet est trapézoïdale en terre, de 7m de largeur en gueule pour 2m à 2,5m de profondeur. Le lit n'est pas entretenu sur l'ensemble de ce tronçon.

Entre l'aval immédiat de l'autoroute A9a et la RD 132E1, les caractéristiques du fossé du chemin de Saint-Pierre sont les suivants : largeur au plat-fond : 0,50m, largeur en gueule : 4,50m, profondeur : 1,10m. Au droit de la RD 132E1, le fossé est rétabli par une buse en béton de diamètre 500mm. Entre la RD132E1 et la route de Raffegan, le bassin versant est drainé par deux fossés (nord et sud) situés de part et d'autre du chemin de Saint-Pierre. En aval de la route de Raffegan, la présence de trois ouvrages hydrauliques permet le rétablissement des écoulements du fossé sous les dessertes des propriétés.

Le Rondelet et le fossé du chemin de Saint-Pierre font partie du réseau hydrographique Lez-Mosson-Etangs palavasiens. L'état écologique de cet ensemble est jugé médiocre.

Les débits de pointe des crues, retenus dans le dossier technique pour le bassin du Rondelet au droit de l'autoroute A9a sont les suivants :

Période de retour de 10 ans : 24,4 m³/s

Période de retour de 100 ans : 35,8 m³/s

Crue exceptionnelle (1,8XQ100) : 52,1m³/s

La modélisation mathématique de simulation a défini les principes suivants :

- au droit de l'A9, la plate-forme autoroutière n'est pas submergée par la crue centennale ;
- la capacité des ouvrages OHROA et OHSPA sous la RD132E1 est insuffisante pour assurer l'évacuation d'une crue décennale ;
- la capacité de l'ouvrage OHROB, la buse de diamètre 600mm et l'ouvrage OHSPD sous la route de Raffegan sont insuffisants pour assurer l'évacuation d'une crue décennale ;

- la capacité du lit mineur du Rondelet est insuffisante pour assurer l'évacuation de la crue décennale ;
- la capacité du fossé de décharge est également insuffisante ;
- la capacité des fossés nord et sud du chemin de Saint-Pierre est insuffisante pour assurer l'évacuation d'une crue décennale ;
- en cas de crue exceptionnelle, les ouvrages actuels sont insuffisants et des débordements sur la chaussée de l'autoroute A9 actuelle se produisent en raison du niveau d'eau amont ;

Ouvrages projetés

Le principe général retenu est d'assurer la transparence hydraulique vis-à-vis des écoulements superficiels extérieurs à la plateforme autoroutière projetée.

Au vu des objectifs à atteindre (absence d'impact au droit des zones sensibles et limitation des remous, la solution d'aménagement pour le franchissement du ruisseau du Rondelet et de sa zone inondable, la solution retenue par les ASF est la suivante :

- un ouvrage hydraulique au droit du lit mineur du ruisseau du Rondelet : rescindement au droit et en aval des projets A9a et LGV sur 165m, mise en place de deux ouvrages successifs cadre béton de 6,5m d'ouverture et 3,5m de hauteur, aménagement et reconstitution des endiguements.
- un ouvrage au droit du lit majeur rive droite : mise en place de deux ouvrages successifs sous les projets A9 et LGV buses diamètre 2000mm ou cadre rectangulaire de section équivalente, endiguements entre les deux ouvrages, réalisation dans la digue en rive droite du ruisseau du Rondelet d'une échancrure de 8,40m d'ouverture permettant l'évacuation des eaux du lit majeur, réaménagement du lit majeur entre les deux écoulements (ruisseau et fossé).
- un ouvrage au droit du fossé de décharge et du chemin en rive gauche du ruisseau : mise en place de deux ouvrages successifs cadre béton de 3,5m d'ouverture et 2,5m de hauteur, endiguements aménagés entre les deux ouvrages.

Le chemin de Saint-Pierre est rétabli par deux passages inférieurs au droit des projets A9 et LGV. Afin de respecter le niveau de la plateforme ferroviaire déjà fixé, un abaissement du profil en long du chemin est envisagé. Par conséquent les fossés latéraux du chemin sont légèrement abaissés au droit des projets. Ces deux fossés seront rétablis par deux buses béton de 400mm de diamètre.

Impacts du projet

En ce qui concerne la crue centennale, les impacts sur les niveaux d'eau du ruisseau du Rondelet sont les suivants :

- remous générés en amont du projet variant de +65 à +103cm, dus à la concentration des écoulements dans le lit mineur et à l'accélération de ces écoulements ;

- remous résiduels au droit des zones sensibles (lieux habités) variant de 0 à -2 cm soit largement supérieurs à l'objectif à atteindre : +1cm maximum.

Les ouvrages projetés de l'autoroute A9b et de la LGV ont été calés de manière à n'engendrer aucun remous au droit de la RD132E1.

Les aménagements retenus pour les fossés du chemin de Saint-Pierre ont une capacité très insuffisante pour évacuer les eaux d'une crue importante. Le dossier indique que les eaux excédentaires s'écouleront sur le chemin comme dans les conditions d'écoulement actuelles.

Il ressort du projet présenté à l'enquête :

- une diminution des surfaces actuellement inondables,
- une diminution des volumes d'épandage au droit des champs d'expansion des crues

Observations

Question de la Commission d'enquête : Dans les secteurs actuellement « dits sans enjeux », comment justifiez-vous un objectif de remous aussi important qui d'une part, pourrait aggraver les dégâts sur les cultures, activités actuelles et constructions existantes, et d'autre part ne permettrait pas une modification future des modes d'occupation des sols et de valorisation de ceux-ci ?

- Ne peut-on envisager de supprimer ou diminuer l'importance de ce remous, solution qui permettrait de ne pas hypothéquer dans le futur des modes d'occupation des sols plus valorisants ?

Cette observation est traitée de manière complète, avec réponse du maître d'ouvrage au paragraphe III-2-Observations de la commission d'enquête

LANTISSARGUES:

Analyse de l'état actuel

Le Lantissargues est un petit cours d'eau méditerranéen d'environ 1 m de large à l'aspect de fossé recalibré et endigué. Il prend sa source sur l'agglomération montpelliéraine. Son bassin versant couvre une superficie de 5,4 km². Il draine les quartiers urbanisés sud et sud-ouest de la ville de Montpellier, puis franchit l'autoroute A9 à proximité de l'échangeur Montpellier Sud. Il traverse ensuite la plaine agricole de Saporta.

La totalité du bassin versant du Lantissargues est urbanisée.

Quatre bassins de rétention, écrêteurs de crue ont été réalisés, deux en rive gauche et deux en rive droite, à l'aval immédiat de l'autoroute A9. Les deux bassins de rive droite ont été approfondis durant l'été 2008 et des ouvertures ont été créées dans la digue séparant les deux bassins de rive droite et dans celle séparant les deux bassins de rive gauche.

La superficie totale de ces bassins est de 5,5 hectares pour un volume total de 70 000 m³. (A noter toutefois que les chiffres ne sont pas identiques sur le document d'incidences (6ha pour 57000 m³) et sur l'étude hydraulique particulière (5,5 ha pour 70 000m³)

Ces bassins sont alimentés par des déversoirs réalisés dans les digues du ruisseau du Lantissargues. La restitution des écoulements s'effectue en fin de crue par des pertuis de fond.

En crue centennale, les écoulements sont entièrement contenus dans le lit mineur du Lantissargues grâce au rôle d'écêtement des bassins de Saporta.

Comme la plupart des cours d'eau héraultais, le Lantissargues connaît des épisodes de crues subites en cas de fortes précipitations, comme les.

Les débits de pointe des crues, retenus dans le dossier technique pour le bassin du Lantissargues en aval de l'autoroute A9 et en aval des bassins de Saporta sont les suivants :

A l'aval de l'autoroute A9 actuelle :

Période de retour de 10 ans :	60 m ³ /s
Période de retour de 100 ans :	70 m ³ /s
Crue exceptionnelle (1,8XQ100) :	126 m ³ /s

A l'aval des bassins de Saporta :

Période de retour de 10 ans :	38 m ³ /s
Période de retour de 100 ans :	39 m ³ /s
Crue exceptionnelle (1,8XQ100) :	110,6 m ³ /s

Le Lantissargues présente un faible intérêt écologique. Outre la pauvreté de ses habitats aquatiques, il reçoit des eaux polluées qui dégradent sa qualité. Le débit très faible du ruisseau favorise la stagnation des eaux et le développement des algues. Cependant, globalement la qualité des eaux du Lantissargues reste bonne et n'a que très peu changée entre 2008 et 2011. L'état écologique de ce ruisseau est toutefois jugé médiocre.

Le Lantissargues fait partie du réseau hydrographique Lez-Mosson-Etangs palavasiens mais n'est pas identifié comme masse d'eau au sens de la DCE.

Ouvrages projetés

La solution retenue pour le franchissement du Lantissargues par l'A9 est une solution à quatre ouvrages :

- ouvrage mineur sur le lit mineur, d'une ouverture de 22m correspondant à la largeur entre les crêtes extérieures de digue, ce qui permet l'usage en crête de digue,
- ouvrage de ressuyage en rive gauche, buse circulaire béton Ø 1500mm, calée 0,5m sous le terrain naturel et équipé de fosses à l'entrée et à la sortie,
- ouvrage de ressuyage en rive droite, buse circulaire béton Ø 1500mm, calée 0,5m sous le terrain naturel et équipé de fosses à l'entrée et à la sortie,

- ouvrage de franchissement de la RD986 (PI 1016b) qui joue également le rôle d'ouvrage de décharge en rive gauche pour la crue exceptionnelle à l'extrémité Est du champ d'inondation.

Impacts du projet

Il n'y a pas d'impact prévu pour le libre écoulement des eaux que ce soit pour la crue décennale ou la crue centennale. Pour la crue exceptionnelle, les impacts se manifestent en amont du projet et jusqu'à l'autoroute A9 actuelle. L'impact est estimé à 61 cm en rive droite en amont immédiat du projet. La RD 986 est inondée sous 0,45m.

Les ouvrages de ressuyage permettent d'améliorer le remous de 0,02m par rapport à une solution sans ouvrages. La transparence hydraulique pour une crue exceptionnelle paraît donc légèrement améliorée.

Les vitesses d'écoulement ne sont pas modifiées pour les crues décennales ou centennales.

Les projets A9 et LGV ont un effet écrêteur apparaissant sur les hydrogrammes de crue :

- 4,9 m³/s en moins entre l'état initial A9 et l'état projet,
- 13,2 m³/s en moins entre l'état initial LGV et l'état projet.

Observations

Question de la Commission d'enquête : Dans les secteurs actuellement « dits sans enjeux », comment justifiez-vous un objectif de remous aussi important qui d'une part, pourrait aggraver les dégâts sur les cultures, activités actuelles et constructions existantes, et d'autre part ne permettrait pas une modification future des modes d'occupation des sols et de valorisation de ceux-ci ?

Ne peut-on envisager de supprimer ou diminuer l'importance de ce remous, solution qui permettrait de ne pas hypothéquer dans le futur des modes d'occupation des sols plus valorisants ?

Cette observation est traitée de manière complète, avec réponse du maître d'ouvrage au paragraphe III-1-Observations de la commission d'enquête

LEZ ET LIRONDE:

Analyse de l'état actuel

Le Lez :

Le Lez est une rivière côtière méditerranéenne caractérisée par un fort contraste entre les débits de crue et les débits d'étiage.

Sa source apparaît d'une résurgence du vaste ensemble karstique sous-jacent aux Garrigues nord montpelliéraines, dans la pente sud d'une élévation située au nord de la commune de Saint-Clément-de-Rivière. Le Lez s'écoule alors vers le sud dans une étroite

plaine entre les villages de Saint-Clément et Montferrier-sur-Lez sur la rive droite, Prades-le-Lez et Clapiers sur la rive gauche. Aux portes de Montpellier, il pénètre dans un environnement totalement anthropisé et bordé d'une ripisylve très étroite. Au centre de Montpellier son artificialisation est totale Sa pente d'écoulement est très faible (moins de 1%) et sa largeur est de l'ordre de 25 mètres.

Le statut du Lez est défini comme une masse d'eau fortement modifiée au sens de l'article 4.3 de la DCE.

Le bassin versant du Lez s'étend sur 750 km² (bassin versant du Lez et de la Mosson) depuis la mer jusqu'à la commune de Claret.

Le débit d'étiage du Lez résulte de deux apports d'eau :

- 160 l/s à la source du Lez de débit réservé
- 1000 l/s de l'apport par le canal BRL

Avec une superficie de 173 km² à sa confluence avec la Mosson, le bassin du Lez se compose de trois entités distinctes :

- le haut du bassin versant jusqu'à Valflaunés soumis aux orages cévenols,
- le bassin intermédiaire de la source du Lez à Montpellier d'une superficie de 70 km², caractérisé par de nombreux apports,
- le bassin aval de Montpellier d'une superficie très faible de quelques km².

La qualité physico-chimique des eaux du Lez est bonne. Après une période pluvieuse les eaux sont turbides. Le niveau d'eutrophisation semble modéré et la qualité biologique globale vis à vis de la faune est moyenne à médiocre.

L'état écologique de la Lironde est jugé moyen. Ce cours d'eau étant souvent à sec ne présente pas d'intérêt pour l'ichtyofaune.

Le Lez est soumis à d'importantes crues dont les principales depuis un siècle sont les suivantes par ordre d'importance : Octobre 1891, Septembre 1933, Septembre 1976, Octobre 1907, Septembre 1963 et Décembre 1955. Il faut noter également des événements importants en Octobre 2001, Décembre 2002, Décembre 2003 et Septembre 2005.

Les débits de pointe des crues, retenus dans le dossier technique pour le bassin du Lez au droit de l'autoroute A9 sont les suivants :

Période de retour de 10 ans :	400 m ³ /s
Période de retour de 100 ans :	900 m ³ /s
Crue exceptionnelle (1,8XQ100) :	1500 m ³ /s

Des travaux d'endiguement du Lez ont été réalisés dans la traversée de Lattes de 1983 à 1985. Ces travaux n'étant pas suffisants, un programme d'aménagement a été validé en Juillet 2006, et les travaux d'aménagement réalisés entre 2007 et 2010. Il s'agit de:

- réalisation d'un ouvrage partiteur de débit entre le Lez et la Lironde, c'est-à-dire un déversoir latéral permettant d'évacuer un débit de 170 m³/s et fonctionnant à partir d'un débit dans le Lez de 400 m³/s (crue décennale).
- aménagement du chenal de la Lironde depuis le partiteur de débit jusqu'à l'étang du Méjean,

- réfection de trois ouvrages des RD 189, 172 et 132 : traitement en radiers submersibles,
- rétablissement de la RD 58 et des chemins d'accès au Mas de Gau : accès submersibles en cas de fonctionnement du partiteur de débit,
- recalibrage et dévoiement partiel de la Lironde entre l'autoroute et le chenal, élargissement des franchissements de la RD 21 et RD 21^E, rétablissement de la piste cyclable sur la RD 21,
- rehausses partielles des digues du Lez aux points bas en aval du partiteur pour évacuer un débit nominal de 600 m³/s,
- confortement des digues du Lez entre l'autoroute et le partiteur pour permettre le transit d'un débit de 755 m³/s,
- maintien des barrages anti-sel de la Lironde existants et RD 132 calée à 1,6m NGF,
- confortement et homogénéisation du profil en long du déversoir du Gramenet.

La Lironde :

La Lironde, qui est un affluent du Lez, prend sa source sur le territoire de Castelnaud le Lez et se jette dans l'étang du Méjean sur la commune de Lattes après avoir traversé Montpellier dans sa partie Est. Elle possède un cours parallèle à celui du Lez en bordure Est de leur vallée commune qui s'élargit rapidement pour donner naissance à la plaine de Lattes.

La Lironde est considérée comme une masse d'eau naturelle au sens de la DCE.

Le bassin versant de la Lironde présente une forme allongée avec une longueur de 5km et une superficie de 500 ha à la limite des communes de Montpellier et Lattes.

Ce cours d'eau est généralement caractérisé par des assecs mais son débit, comme tous les cours d'eau méditerranéens, peut rapidement gonfler à la suite de fortes précipitations généralement orageuses.

Ces fortes pluies sont à l'origine d'inondations par ruissellement superficiel qui ont conduit la commune de Montpellier à réaliser des aménagements sur ce cours d'eau. Ces travaux ont consisté en un recalibrage de la Lironde, la création d'ouvrages de franchissement et la création de bassins de rétention.

La transparence Lez-Lironde permet en outre un transfert du Lez vers la Lironde lors des crues rares.

La Lironde est souvent à sec mais ses eaux en période de moyennes eaux automnales sont considérées de qualités physico-chimiques moyennes. Compte tenu de ses assecs, la Lironde présente un intérêt écologique très réduit.

Les débits de la Lironde, retenus dans le dossier technique en amont de Parc Marianne sont les suivants :

Période de retour de 10 ans :	12 m ³ /s
Période de retour de 30 ans :	21 m ³ /s
Période de retour de 100 ans :	30 m ³ /s

Le Lez et la Lironde font partie du réseau hydrographique Lez-Mosson-Etangs palavasiens.

Ouvrages projetés

La solution retenue au droit du projet A9 pour le franchissement du Lez et de la Lironde est le suivant:

Ouvrage BI-POUTRES :

. Tablier Nord : longueur totale 542,30m, comportant 8 travées dont 6 travées de 74,80m et 2 travées de 52,35m côté Lironde et 41,15m rive droite du Lez,

. Tablier Sud : longueur totale 557,30m, comportant 8 travées dont 6 travées de 78,50m et 2 travées de 43,15m.

L'épaisseur des poutres est de 2,80m.

Les piles dans le lit majeur du Lez ont une largeur de 2,50m.

Les caractéristiques des ouvrages au droit du projet LGV ont été considérées équivalentes à celles de la solution envisagée pour le projet A9.

Les ouvrages hydrauliques de franchissement de la rive droite du Lez sont au nombre de 12 de OH1 à OH12. Ils sont alimentés à leur entrée par un fossé. Des fosses de réception sont disposées entre les remblais de l'A9 et les remblais de la LGV. A l'aval du remblai de la LGV, des fosses de diffusion réceptionnent les ouvrages de traversée de la LGV.

Impacts du projet

Pour la solution projetée de l'ouvrage bi-poutres, l'ouvrage ne comporte pas de piles dans le lit endigué du Lez, ni dans le lit de la Lironde recalibrée. L'impact du projet est donc nul sur les écoulements dans le lit mineur du Lez, quelque soit l'importance de la crue.

Avec la solution retenue du franchissement en viaduc unique, les impacts cumulés des projets A9 et LGV sur les niveaux d'eau sont les suivants :

Période de retour 100 ans : remous maxi 18 cm

Période de retour crue exceptionnelle : remous maxi 54 cm.

Les remous résiduels au droit des lieux habités les plus proches en rive gauche de la Lironde sont les suivants :

Période de retour 100 ans : remous résiduel 10 cm

Période de retour crue exceptionnelle : remous résiduel 37 cm.

Les tirants d'air au droit des viaducs A9 et LGV étant supérieurs à 4m, les ouvrages projetés sont compatibles avec le passage des corps flottants et des embâcles.

Tant en crue centennale qu'en crue exceptionnelle, le projet indique que les vitesses d'écoulement ne sont pas notablement modifiées.

Observations

1) Le 15 octobre 2012, la SCI du Mas Rouge a annexé un mémoire, accompagné d'un plan, au registre d'enquête. La SCI attire l'attention sur :

- Les bâtiments du hameau du Mas Rouge ne sont pas répertoriés en habitations alors qu'une centaine de personnes y habite.
- L'ouvrage de puisage qui est en activité au cœur du domaine n'est pas répertorié alors que deux puits indiqués dans le dossier n'existent pas,
- Que le talus prévu comme support de l'infrastructure lors du franchissement de la vallée de la Lironde n'est pas compatible avec la transparence hydraulique. Elle demande d'abandonner cette option et de la remplacer.

2) Monsieur de la commune de Lattes exprime ses inquiétudes vis-à-vis de la transparence hydraulique et craint, en cas d'inondation, le retour des eaux vers le Lez. Il demande que soit créée une transparence au droit de la RD 986 (avenue de Palavas) afin de permettre l'évacuation de l'eau stockée sur la Céreirède (voir sa lettre du 5 décembre 2012).

3) Question de la Commission d'enquête : Dans les secteurs actuellement « dits sans enjeux », comment justifiez-vous un objectif de remous aussi important qui d'une part, pourrait aggraver les dégâts sur les cultures, activités actuelles et constructions existantes, et d'autre part ne permettrait pas une modification future des modes d'occupation des sols et de valorisation de ceux-ci ?

Ne peut-on envisager de supprimer ou diminuer l'importance de ce remous, solution qui permettrait de ne pas hypothéquer dans le futur des modes d'occupation des sols plus valorisants ?

Réponse du Maître d'Ouvrage

Point 1 : Dans le cadre du DLE, le classement des bâtiments en zone d'habitation ou non a pour objectif de fixer le degré d'impact acceptable du projet vis à vis du risque d'inondation. (1 cm maximum de remous dans les zones habités et 30 cm maximum dans les zones non habitées). Si les bâtiments du Mas rouge ont peut-être été mal classés, il n'en demeure pas moins que ceux-ci sont situés en dehors des zones inondables de la Lironde et ceci même pour la crue exceptionnelle. Cette erreur éventuelle de classement n'a donc aucun impact sur le projet et ses aspects loi sur l'eau.

Point 2 : Le puits en activité dont parle la SCI du Mas Rouge est bien répertorié dans la pièce 6.4.1 du dossier loi sur l'eau. Il s'agit du point d'eau n°164 figurant sur la planche cartographique (figure 3H) mais ayant fait l'objet d'une erreur d'implantation. Les données relatives à ce point d'eau figurent en annexe 6 de la même pièce. Néanmoins les données relatives au point d'eau n°163 et 164 ont visiblement été inversées. Il s'agit donc d'une erreur.

Ce point d'eau (comme les autres points d'eau à usage d'irrigation ou agricole) n'entre pas directement dans l'analyse de sensibilité vis à vis des eaux souterraines contrairement aux

points d'eau à usage AEP, ce qui explique qu'il ne figure pas sur d'autres cartes du DLE d'où peut être cette confusion. Par ailleurs ce secteur est classé en enjeux fort ce qui permet de garantir une bonne protection de ce puits.

Point 3 : Le franchissement du Lez et de la Lironde sera effectué via la mise en place d'un viaduc unique. Côté Lironde, la culée de l'ouvrage sera située à plus de 8 m de la berge du lit mineur ce qui facilitera les écoulements dans le lit majeur à proximité de la berge en rive gauche. La modélisation réalisée sur le Lez et la Lironde montre que le projet tel que prévu (viaduc unique + éloignement de la culée en rive gauche de la Lironde) permet de garantir une bonne transparence hydraulique de l'aménagement. Le remblai en rive gauche de la Lironde engendrera localement une rehausse de la ligne d'eau sur une centaine de mètres en amont du remblai. Cette rehausse d'au maximum 18 cm sera sans conséquences sur les habitations situées en amont de la future infrastructure. En aval, le remblai engendrera par contre une légèrement diminution de la hauteur d'eau en crue centennale (de l'ordre de 2 cm) sur les terrains proches de la SCI du Mas Rouge. A noter toutefois que les bâtiments sont bien situés en dehors du champ d'inondation pour les crues centennales et exceptionnelles à l'état actuel comme à l'état projet.

Zone de compensation des remblais :

La zone de compensation présentée p. 140 de la pièce n°4 est une erreur, il s'agit d'une ancienne zone étudiée finalement non retenue. Cette zone n'est d'ailleurs pas reportée p41-42 de la pièce 4. La compensation sur ce secteur sera réalisée via la participation financière d'ASF aux aménagements de la basse vallée de la Mosson portés par la CAM et non via un déblai situé à proximité de l'infrastructure.

Afin de compenser le volume de remblai en zone inondable sur le ruisseau du Rieu-Coulon, la mise en place d'un déblai compensatoire sur la parcelle privative AL104 de M.Dulac est proposée. Ce déblai permettra de compenser un volume estimé à 10 060 m³. Ce déblai présentera une surface de 1.45 ha et une profondeur variant entre 0 et 1.4m maximum.

Pour permettre une efficacité maximale, les déblais compensatoires doivent être situés à proximité de l'infrastructure dans des secteurs situés en limite du champ d'inondation. Sur le secteur du Rieu-Coulon, la présence d'un lotissement La Castelle en rive gauche et du VC5 en rive droite réduit les possibilités d'implantation de ce déblai. Par ailleurs tous les terrains alentours situés à proximité ou bien dans le champ d'inondation sont actuellement plantés en vignes. Le secteur retenu correspond à la localisation présentant la meilleure efficacité hydraulique car située à l'amont du verrou naturel.

La localisation de ce déblai compensatoire est le fruit d'une recherche de compromis efficacité hydraulique/ contraintes occupation des sols. Néanmoins il appartiendra au préfet de décider du maintien ou non de ce secteur de déblais et le cas échéant un autre secteur devra être choisi.

Les déblais compensatoires seront réalisés par recours aux articles L. 211-12, R 211-96 et R211-106 du Code de l'Environnement, dernièrement modifié par la loi Grenelle II du 12 juillet 2010. Ces articles permettent la mise en place d'une servitude d'utilité publique, visant à limiter l'utilisation des terrains en créant des zones susceptibles d'être sur-

inondées. Ces servitudes permettront notamment d'interdire tout remblaiement futur de ces zones décaissées. **Le choix de la mise en place de servitude explique que ces parcelles ne sont actuellement pas intégrées à l'enquête parcellaire en cours.**

Après validation de ces secteurs de déblais compensatoires par le préfet, et pour donner droit aux éventuelles demandes d'acquisition de la part des propriétaires, les emprises concernées par ces zones de compensation pourront être intégrées dans une prochaine enquête parcellaire. En cas de désaccord sur le prix, les dispositions du code de l'expropriation (articles R11-19 et suivants et R13-15 et suivants) permettront le transfert de propriété par voie d'ordonnance et la fixation du prix par voie judiciaire.

Bassins de traitement :

ASF s'est engagé à étudier les possibilités de déplacement de certains de ces bassins de traitement entre la nouvelle autoroute A9b et la LGV. Cette étude complexe, actuellement en cours, doit tenir compte à la fois des contraintes techniques mais également des contraintes d'accès et d'entretien ainsi que des contraintes juridiques. Concrètement les possibilités de déplacement concernent les bassins BM1031 et BM1026.

ASF a déjà examiné les possibilités de déplacement du bassin BM1013 (secteur Céreirède) entre les deux infrastructures.

Compte tenu des diverses contraintes (faible emprise, contraintes hydrauliques et géotechniques), le déplacement de ce bassin n'est techniquement pas envisageable.

Transparence hydraulique secteur Lez-Lironde :

Tout d'abord, il est important de préciser que les ouvrages de transparence hydraulique sont dimensionnés pour la crue d'occurrence centennale conformément à la législation en vigueur mais qu'une analyse a été menée également pour la crue exceptionnelle afin de vérifier l'acceptabilité du projet.

Le modèle mathématique de simulation des écoulements du Lez et de la Lironde montre que :

- En cas de crue centennale du Lez et de la Lironde, les écoulements débordés en rive droite du Lez (secteur Céreirède) s'étalent dans la plaine et sont indépendants des écoulements restant dans le lit mineur. Aucun retour de débit dans le lit mineur, a fortiori au droit du déversoir Lez-Lironde n'est observé à l'état actuel. La simulation du remblai de l'infrastructure à l'état projet et de ces ouvrages de transparence hydraulique engendre un léger DDA9-Enquete-DLE-Réponse-CE.doc - 28 - exhaussement des hauteurs d'eau (en moyenne 4 à 8cm) sur les terrains situés à l'amont immédiat de l'infrastructure. Ce remous devient nul à une distance de 100m environ en amont de l'A9. Cethaussement local ne modifie en aucun cas les répartitions de débits entre le lit mineur et le lit majeur du Lez et ne peut engendrer de retour de débit vers le lit mineur.
- Pour la crue exceptionnelle à l'état actuel on observe bien des écoulements séparés entre le lit mineur du Lez et le lit majeur en rive droite. Le remblai de l'A9 engendrera

un exhaussement général compris entre 2 et 20cm suivant les secteurs en amont de l'infrastructure. On observe alors une légère modification de la répartition des débits entre le lit mineur du Lez et le lit majeur. Les débits transitant en aval de l'A9 dans le lit mineur puis dans le chenal Lez-Lironde seront légèrement augmentés (+ 5.5 m3/s transitant dans le chenal Lez-Lironde, + 3.2 m3/s dans le lit mineur du Lez à l'aval du partiteur, soit une augmentation de l'ordre de 1% des débits).

Le tableau ci-dessous récapitule la répartition des débits à l'état actuel ainsi qu'à l'état projet pour la crue centennale et la crue exceptionnelle :

	Crue centennale	Crue exceptionnelle	Etat actuel	Etat projet	Etat actuel	Etat projet
Débit total	900 m3/s	1500 m3/s				
Lit mineur Lez amont A9	803.5 m3/s	803.5 m3/s	973.6 m3/s	1006 m3/s		
Lit majeur rive droite(Céreirède)	23.9 m3/s	23.9 m3/s	135 m3/s	126 m3/s (-6%)		
Chenal Lez lironde	229.80 m3/s	229.80 m3/s	620.50 m3/s	623.70 m3/s (+0.5%)		
Lit mineur Lez aval partiteur	570.80 m3/s	570.80 m3/s	319.90 m3/s	325.40 m3/s (+1.7%)		

Le projet de déplacement de l'A9 présente un léger impact sur la répartition des débits Lit mineur/lit majeur mais uniquement pour la crue exceptionnelle. Cet impact est cependant à relativiser car l'augmentation de débit à l'état projet transitant dans le lit mineur du Lez en aval du partiteur et dans le chenal Lez-Lironde est très faible (quelques m3/s uniquement) au regard de débits globaux. **Cet ordre de grandeur reste similaire à la précision du modèle mis en œuvre et ne peut en aucune manière annihiler l'efficacité des dispositifs mis en place pour la protection de la commune de Lattes qui nous le rappelons ont été conçus pour une crue de projet à 755 m3/s inférieure à la crue centennale et à fortiori à la crue exceptionnelle.**

En aval du partiteur, les digues du Lez ont été rehaussées et confortées pour protéger la ville de Lattes jusqu'à 600 m3/s, la commune se trouve ainsi protégée jusqu'à la crue centennale. Pour cette crue, le projet de l'A9 n'aura pas d'impact sur la répartition de débit. Pour la crue exceptionnelle, à l'état actuel, le débit de 600 m3/s est déjà atteint et le risque de submersion est déjà présent en dehors même de l'impact du projet.

Compte tenu de ces considérations, il n'est pas proposé d'agrandir les ouvrages de décharge.

En ce qui concerne la RD 986, celle-ci est inondable dès la crue centennale. Cependant pour cette crue seul un sens de circulation (Lattes direction Montpellier) est inondé. En effet, le terre-plein central plus haut fait obstacle. Pour la crue exceptionnelle le niveau monte au-delà du terre-plein central et on observe une inondation totale de la RD986 avec un transit de 5.65 m3/s du secteur de la Céreirède vers le Lantissargues par-dessus l'axe routier. Compte tenu des cotes altimétriques de la RD986 (voirie) et des terrains avoisinants, il n'est pas possible de réaliser un ouvrage de transparence hydraulique sous cet axe routier car celui-ci fonctionnerait en siphon. La destruction du terre plein central permettrait effectivement d'abaisser légèrement certains niveaux sur la Céreirède mais engendrerait l'inondation de secteurs en aval des bassins de Saporta désormais non

inondables au regard du nouveau PPRi. **Compte tenu du risque de modification du nouveau PPRi sur la commune de Lattes, il n'est pas proposé de faciliter la transparence au droit de la RD986.** DDA9-Enquete-DLE-Réponse-CE.doc - 29 -

Gestion du risque d'embâcles :

Tout d'abord il est important de préciser, que la prise en compte d'un risque éventuel d'embâcles correspond à l'examen d'un fonctionnement dégradé non exigible.

Comme pour les ouvrages de décharge, la prise en compte du risque d'embâcles et la mise en place éventuelle de dispositifs associés n'est à examiner réglementairement parlant que pour la crue de référence, c'est-à-dire la crue d'occurrence centennale. Néanmoins, une analyse a également été menée pour la crue exceptionnelle.

Le projet de déplacement de l'A9 ne comportera aucun appuis dans le lit endigué du Lez ni dans le lit de la Lironde. En l'absence de ce type d'obstacle potentiel dans les secteurs présentant les plus grands écoulements le risque d'embâcles se trouve largement réduit. Il demeure néanmoins un risque potentiel d'embâcles au droit des divers ouvrages de transparence hydraulique.

Ce risque est à apprécier en fonction des caractéristiques des écoulements présents (hauteurs, vitesses) et de la taille des ouvrages de décharge. Le tableau suivant présente pour chacun des ouvrages de décharge, leurs dimensions ainsi que les hauteurs et vitesses calculées en amont immédiat des ouvrages.

Crue centennale Crue N° OH Gabarit exceptionnelle

Hauteur (cm) Vitesse (m/s) Hauteur (cm) Vitesse (m/s)

OH1008 2 cadres béton L= 7.5, H= 4m20 1.02 m/s 66 1.16 m/s

PI1009 Passage routier L=8m 0 / 46 1.16 m/s

OH1010 DN1000 43 0.2 m/s 68 0.9 m/s

PI 1012 Passage routier L=9.5m, H> 4m18 0.86 m/s 83 1 m/s

OH1012 Cadre béton L=3m, H= 3m80 / 72 1 m/s

OH1014 Cadre béton L=3m, H= 3m80 1.08 m/s 160 1.21 m/s

PI1016 RD986 L= 10m (chemin de Saint Hubert) 43 (chemin Saint hubert) 0.61 m/s 104 (chemin de Saint Hubert)0.8 m/s

Compte tenu des largeurs importantes sur la plupart des ouvrages de décharges (OH1008, PI1009, PI1012, PI1016) ainsi que des hauteurs et vitesses calculées, le risque d'obturation par des embâcles suffisamment importants pour venir boucher partiellement les ouvrages est négligeable.

Seuls les OH1010 et 1014 voir éventuellement l'OH1012 présentent, du fait de leur section plus réduite, un risque résiduel.

Ce risque demeure faible même en cas de crue exceptionnelle.

S'il s'avérait que le préfet demande à ce que ce risque résiduel soit pris en compte, une analyse devra être réalisée quand à la faisabilité technique et pratique de la mise en place de ces pièges à embâcles. Les conséquences en termes de réalisation foncière et de gestion ultérieure (entretien notamment) devront être également examinées et les moyens nécessaires devront être donnés à ASF pour ce faire.

Tout d'abord, il est important de préciser que pour les secteurs dits sans enjeux, il s'agit bien d'un remous maximum acceptable de 30 cm. Dans de nombreux secteurs, les 30 cm sont loin d'être atteints. Les cartographies jointes en annexe 1 permettent de mieux estimer la réalité de ces remous. Par ailleurs les remous concernent généralement des terrains situés à proximité immédiate de l'infrastructure et s'annulent complètement environ 100 à 200 m en amont de l'infrastructure.

Lez : En rive droite du Lez, les remous restent inférieurs à 5cm excepté très localement. Par ailleurs le projet a vérifié qu'aucune habitation n'était touchée.

Lironde : On observe un remous compris entre 10 et 20cm en amont immédiat de l'infrastructure sur une distance de 150m maximum de l'infrastructure. Sur ce secteur, le projet a vérifié qu'aucune habitation n'était touchée.

Analyse de la commission d'enquête

Les réponses apportées par le maître d'ouvrage concernant les questions soulevées par la SCI du Mas Rouge sont satisfaisantes, les bâtiments étant bien situés en dehors du champ d'inondation pour les crues centennales et exceptionnelles à l'état actuel comme à l'état projet.

Les déblais compensatoires seront réalisés par recours aux articles L. 211-12, R 211-96 et R211-106 du Code de l'Environnement, dernièrement modifié par la loi Grenelle II du 12 juillet 2010. Ces articles permettent la mise en place d'une servitude d'utilité publique, visant à limiter l'utilisation des terrains en créant des zones susceptibles d'être sur-inondées.

Ces servitudes permettront notamment d'interdire tout remblaiement futur de ces zones décaissées. Le choix de la mise en place de servitudes explique que ces parcelles ne sont actuellement pas intégrées à l'enquête parcellaire en cours.

Après validation de ces secteurs de déblais compensatoires par le préfet, et pour donner droit aux éventuelles demandes d'acquisition de la part des propriétaires, les emprises concernées par ces zones de compensation pourront être intégrées dans une prochaine enquête parcellaire.

En cas de crue exceptionnelle, on observe effectivement alors une légère modification de la répartition des débits de quelques m³/s entre le lit mineur du Lez et le lit majeur.

En aval du partiteur, les digues du Lez ont été rehaussées et confortées pour protéger la ville de Lattes jusqu'à 600 m³/s, la commune se trouve ainsi protégée jusqu'à la crue centennale. Pour cette crue, le projet de l'A9 n'aura pas d'impact sur la répartition de débit. Pour la crue exceptionnelle, à l'état actuel, le débit de 600 m³/s est déjà atteint et le risque de submersion est déjà présent en dehors même de l'impact du projet.

Les ASF n'envisagent pas de sur-dimensionner les ouvrages de décharge.

En ce qui concerne les risques d'inondation de la RD 986 sur la commune de Lattes la destruction du terre-plein central permettrait effectivement d'abaisser légèrement certains niveaux sur la Céreirède mais engendrerait l'inondation de secteurs en aval des bassins de Saporta désormais non inondables au regard du nouveau PPRi.

Compte tenu de la possible modification du nouveau PPRi sur la commune de Lattes, le maître d'ouvrage ne propose pas de faciliter la transparence au droit de la RD986. Cette proposition ne choque pas la commission d'enquête dans la mesure où le risque d'inondation de certains autres secteurs serait provoqué par la destruction du terre-plein central de la RD 986.

La commission d'enquête considère que compte tenu des éléments techniques apportés par le maître d'ouvrage, il apparaît que le risque résiduel de possibilités d'embâcles est faible.

Et qu'en ce qui concerne la transparence hydraulique dans le secteur Lez-Lironde, les ouvrages sont dimensionnés pour la crue d'occurrence centennale, sans augmentation du remous actuel.

LE NEGUE CATS

Analyse de l'état actuel

Le ruisseau du Nègue-Cats est constitué de 2 branches (Est et Ouest) qui prennent naissance sur la commune de Montpellier, au Nord de la RD 66 et parcourt un linéaire de 6 km avant de se jeter dans l'étang des Salins.

Il est alimenté par quelques petits affluents, son bassin versant intercepté au droit du projet est d'environ 1,81 km².

Sur la commune de Montpellier, ce bassin versant a fait l'objet d'un aménagement hydraulique avec bassin de rétention dans le but d'écrêter des débits centennaux afin de compenser l'augmentation du ruissellement lié à l'urbanisation et ne pas aggraver l'écoulement des crues au niveau des communes situées à l'aval.

Les débits de crue retenus sont les suivants : crue décennale 9,2 m³/s, crue centennale 23,8 m³/s, crue exceptionnelle 42,8 m³/s.

2 habitations se situent actuellement dans la zone inondable du cours d'eau, l'une (habitation de la famille TARRAL) en bordure de la Route de Vauguières et de la branche Ouest du Nègue-Cats, à mi distance de l'A-9 actuelle et l'A-9b projetée, l'autre située en aval du projet et de la future LGV, en rive gauche du Nègue-Cats, au droit du chemin de la Fontaine de la Banquière.

Le Nègue-cats est sensible aux pollutions organiques et azotées, pollution particulaire, chlorures et zinc. Il reçoit visiblement des rejets polluants car ses sédiments sont contaminés par des micropolluants minéraux et organiques.

Ce cours d'eau est souvent à sec hors périodes de précipitations, il ne présente pas de réel intérêt écologique, Il s'agit d'un fossé d'écoulement dont la lame d'eau est très réduite et les habitats très pauvres, le peuplement piscicole est inexistant.

Ouvrages projetés

A l'amont du projet de la future A-9b, les 2 branches Est et Ouest du Nègue-cats feront l'objet d'une jonction par dérivation qui aboutira à un regard de confluence tête amont d'un ouvrage hydraulique pour la traversée de l'autoroute. Cet ouvrage de 7,50 m de large totale sur 3,20 m de hauteur présentera une zone d'écoulement de 3 m et de 2

risbermes. A l'aval, le cours d'eau sera reprofilé sur une longueur de 537 m avec une pente de 4,9 % et une largeur au plafond de 3 m.

En outre, la construction de la nouvelle plateforme autoroutière nécessitera la mise en œuvre d'un important volume de remblais.

Impacts du projet

Les remblais nécessaires pour la construction de la plateforme autoroutière présenteront des surfaces et des volumes soit respectivement 11 035 m² et 12 256 m³ qui diminueront les champs d'expansion des crues, ont d'après le Maître d'Ouvrage, été pris en compte pour déterminer l'impact du projet sur les hauteurs d'eau et les vitesses d'écoulement.

Toutefois, conformément aux prescriptions du SDAGE, ces remblais feront l'objet d'une zone de déblais compensatoires située entre la l'A-9b et la future ligne LGV.

En ce qui concerne l'impact du projet sur les niveaux d'eau en période de crue, les résultats des simulations démontrent :

- A l'amont de l'A-9 actuelle, le projet ne devrait avoir aucun impact quelle que soit la crue ;

- A l'aval de l'A-9 actuelle et jusqu'à la Route de Vaugières et Avenue Bachaga Boualem, l'impact sur les niveaux d'eau devrait être soit nul, soit de l'ordre du cm ;

- A l'aval des chemins précités, l'impact pour une crue centennale ne serait pas significatif à proximité immédiate de ceux-ci, mais par contre, à proximité du projet, l'impact sur les niveaux d'eau serait de +16 à + 29 cm.

Pour une crue exceptionnelle, l'impact sur les niveaux d'eau serait de l'ordre de 0 à 1 cm à proximité des routes précitées, mais pourrait s'élever jusqu'à plus 0,74 cm aux abords de l'A-9b projetée. A noter toutefois que seules des zones naturelles sont concernées, les projets n'ont aucun impact au droit de l'habitation de la famille TARRAL ;

- A l'aval des projets (A-9b et LGV), pour une crue exceptionnelle, l'impact sur les niveaux d'eau serait de -8 cm à - 41 cm donc une amélioration des conditions actuelles d'écoulement. L'impact sur le niveau d'eau au droit de l'habitation située en bordure du chemin de la Fontaine de la Banquière serait de l'ordre de - 13 cm,

En ce qui concerne les vitesses d'écoulement dans le lit mineur, leur impact serait négligeable en amont du projet A-9b, par contre, en aval de celui-ci et de la LGV, compte-tenu du, reprofilage du cours d'eau et du remplacement de l'ouvrage existant au droit du Chemin de la Fontaine de la Banquière, l'impact sur les vitesses d'écoulement devrait être de l'ordre de + 0,10 à +1,22 m/s.

Observations du public

Aucune observation du public ne concerne le projet au droit du cours d'eau Nègue-Cats.

Par contre la commission d'enquête a interrogé le Maître d'Ouvrage sur l'importance du remous dans ces zones qui classées « sans enjeux » par le responsable du projet, représentent toutefois un intérêt non négligeable pour l'agriculture avec le risque de dégâts importants sur les cultures et la quasi impossibilité de projeter des modes d'occupation des sols plus valorisables pour les propriétaires de ces parcelles.

Réponse du Maître d'Ouvrage

Voir Chapitre III : Analyse des observations et du mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage

Analyse de la commission d'enquête

La commission d'enquête considère :

- D'une part, que le projet pourrait présenter en période de crue un impact sensible sur les niveaux des eaux au droit de l'amont immédiat du projet et provoquer dans ce secteur, une extension de la zone inondable pour les crues centennales et exceptionnelles qui ne correspondra plus à la délimitation de la zone inondable figurant dans le Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) de la commune de Montpellier.

-D'autre part que le projet ne devrait pas présenter d'impact négatif sur la qualité des eaux de ce cours d'eau qui ne présente pas de réel intérêt écologique

LA JASSE

Analyse de l'état actuel

La « Jasse » d'un linéaire de 14 km à débit intermittent, ne fait pas partie des cours d'eau suivis dans le cadre du réseau national ni du réseau départemental.

Au droit de l'autoroute A-9a, la surface de son bassin versant est de 2,507 km².

Les débits de pointe calculés selon la méthode des « experts » sont les suivants :

T= 10 ans : 13,77 m³/s

T= 100 ans : 32,80 m³/s

T= Exceptionnel : 59,04 m³/s

Actuellement sur la propriété de M. SABARDU, se situent 2 maisons d'habitation construites entre la RD 189 E1, l'une à côté du lit mineur (1m) du cours d'eau et l'autre le long de la route 189 E1, toutes deux en zone inondable.

La maison de la famille GEBHARD est construite en aval immédiat de l'autoroute actuelle, entre celle-ci et la RD 24, elle se situe également en zone inondable.

La capacité des ouvrages hydrauliques existants sous la RD 24 en amont et en aval de l'A-9 et sous le chemin du Ministre étant insuffisante, entraîne des débordements en amont et en aval de l'A-9, quel que soit le type de crue. De même, la capacité du lit mineur du ruisseau de la Jasse est insuffisante pour évacuer les crues, même la décennale. Les maisons précitées sont sensibles aux inondations, notamment celle de Mlle SABARDU qui jouxte le lit mineur.

Malgré son caractère intermittent, la qualité des eaux de la Jasse est globalement satisfaisante, elle est toutefois sensible à divers polluants dont les sulfates.

Au niveau des sédiments, la Jasse présente une contamination modérée pour certains micropolluants organiques et minéraux. On peut estimer que cette contamination est relativement faible.

Le dossier ne mentionne pas la présence d'une quelconque activité piscicole dans ce cours d'eau.

Ouvrages projetés

Le principe d'aménagement retenu consiste à assurer la transparence hydraulique au droit du projet. Pour cela, l'écoulement du cours d'eau sera rétabli par un ouvrage hydraulique de traversée (OH962b), cadre de 3,50 m de hauteur et 7,50 m de largeur avec une zone d'écoulement du lit mineur de 1,50 m et 2 risbermes enrochées de part et d'autre à 0,50 m au-dessus du lit. Un ouvrage hydraulique (buse de 1000) pour assurer l'écoulement des débordements longitudinaux de la RD 24.

Le lit mineur du ruisseau sera dérivé sur une longueur de 190 ml afin de limiter d'une part la longueur de couverture (diminution du biais) et d'autre part d'éviter de diriger les eaux en sortie de l'ouvrage vers la berge rive gauche au droit de l'habitation de Mlle SABARDU.

D'autre part, un endiguement en rive gauche du ruisseau en aval de l'ouvrage de traversée sera reconstitué afin de limiter les débordements au droit de l'habitation de Mlle SABARDU.

Une mesure correctrice consistera à réaliser un bassin d'écrêtement (volume de stockage de 31 000 m³) au Nord de la RD 24 entre cette dernière et l'A-9. Cette mesure sera accompagnée de la mise en place d'un ouvrage de fuite sous la RD 24, de l'aménagement d'un déversoir assurant les débordements longitudinaux de la RD 24 et d'un ouvrage de traversés de 1000 sous le projet pour assurer l'évacuation des eaux surversées en aval du déversoir.

Le projet nécessitera la mise en œuvre de remblais dans la zone inondable.

Impacts du projet

Les remblais nécessités pour la construction de la plateforme autoroutière qui présentent un volume soustrait au champ d'expansion des crues de 4 000 m³, ont d'après le Maître d'Ouvrage, été pris en compte pour déterminer l'impact du projet sur les hauteurs d'eau et les vitesses d'écoulement. Toutefois, conformément aux prescriptions du SDAGE, ces remblais feront l'objet d'une zone de déblais compensatoires par la réalisation du bassin d'écrêtement (BE 958) cité plus haut.

En ce qui concerne l'impact du projet sur les niveaux d'eau en période de crue, les résultats des simulations démontrent :

- A l'amont de l'A-9 actuelle, le projet ne devrait avoir aucun impact quelle que soit la crue ;
- A l'aval de l'A-9 actuelle et jusqu'au projet A-9b, l'impact sur les niveaux d'eau ira de - 3 à + 30 cm pour une crue centennale et de +3 à +99 cm à proximité immédiate du projet pour la crue exceptionnelle ;
- A l'aval du projet A-9b, en rive droite, pour la crue centennale l'impact sur le niveau d'eau sera de l'ordre +27 cm et de + 36 cm pour la crue exceptionnelle. Par contre, compte-tenu de la réalisation d'une dérivation et d'un endiguement, l'impact du projet sur la rive gauche où se situe l'habitation de Mlle SABARDU, se traduira par une amélioration des conditions d'écoulement et une diminution du niveau d'eau de 49 cm pour une crue centennale et de 43 cm pour une crue exceptionnelle.

Observations du public

L'adjoint au Maire de la commune de Manguio a signalé le comblement récent d'un talweg faisant office de bassin de rétention des eaux de la Jasse, situé en amont de l'A-9 actuelle, en bordure de la RD 24, sur la commune de Saint Aunés.

Cette observation est traitée de manière complète, avec réponse du maître d'ouvrage au paragraphe III-1-Observations écrites ou orales du public – Procès verbal de synthèse

LE SALAISON

Le Salaison est un cours d'eau non domanial qui prend sa source sur la commune de Guzargues et se jette dans l'étang de l'Or.

Cette rivière pérenne (module de 0,34 m³/s et Qmna5 de 9 l/s), reçoit 4 affluents principaux.

Son cheminement hydraulique est de 24 km, la superficie du bassin versant au droit de la zone d'étude est de 50,2 km² dont 11,5 km² en zone urbanisée.

Les débits de pointe en temps de crue retenus par l'étude sont les suivants :

- Crue décennale : 106 m³/s
- Crue centennale : 264 m³/s
- Crue exceptionnelle : 475 m³/s

Au droit de l'autoroute, en amont de celle-ci la zone inondable pour une crue centennale s'étend sur une longueur d'environ 800 m et sur 850 m pour la crue exceptionnelle

Dans la zone d'étude, ce cours d'eau est fortement perturbé par des rejets d'eaux usées très supérieurs à la capacité de dilution et d'autoépuration de la rivière.

Les qualités (physico-chimique et hydro biologique) de la rivière sont mauvaises et témoignent d'une forte pollution. Le peuplement piscicole est pauvre et déséquilibré.

Pourtant cette rivière présente un certain potentiel écologique, l'amélioration de la qualité des eaux permettrait le retour à une vie aquatique équilibrée.

Ouvrages projetés

Le principe d'aménagement retenu consiste à assurer la transparence hydraulique au droit du projet.

Les 5 ouvrages hydrauliques existants (1 portique ouvert de 32m d'ouverture, un pont cadre de 3,76 m d'ouverture, 2 buses arche métal portée de 3m et une buse béton diamètre 1000) assurent cette fonction. 2 ouvrages feront l'objet d'un prolongement amont et aval et les 3 autres un prolongement coté aval.

Le projet nécessitera le remblaiement d'une surface de 27 070 m², engendrant une réduction du champ d'expansion des crues de 17 572 m³.

Impacts du projet

Les remblais nécessités pour la construction de la plateforme autoroutière qui présentent un volume soustrait au champ d'expansion des crues de 17572 m³, ont d'après le Maître d'Ouvrage, été pris en compte pour déterminer l'impact du projet sur les hauteurs d'eau et les vitesses d'écoulement. Toutefois, conformément aux prescriptions du SDAGE, ces remblais feront l'objet de déblais compensatoires sur 5 zones situées à proximité immédiate du projet, en bordure de la zone inondable du Salaison.

En ce qui concerne l'impact du projet sur les niveaux d'eau en période de crue, les résultats des simulations démontrent :

- A l'amont de l'A-9 actuelle, le projet ne devrait avoir aucun impact pour la crue décennale, par contre pour la crue centennale cet impact serait de +9 cm dans une zone de largeur 100 à 200 m en bordure du projet et pour une crue exceptionnelle, de l'ordre de 15 à 16 cm dans la même zone ;

- A l'aval de l'A-9 actuelle, l'impact sur les niveaux d'eau en rive gauche du salaison serait moindre qu'à l'état actuel pour une crue centennale et sensiblement égal à l'état actuel pour la crue exceptionnelle ;

Par contre, en rive droite du Salaison, en aval du projet, l'impact sur les niveaux d'eau serait de +2 à +3 cm pour la crue centennale et de +1 à +2 cm pour la crue exceptionnelle, en bordure d'une zone que nous pouvons considérer à enjeux.

Les vitesses d'écoulement resteraient sensiblement les mêmes (+ 0,01 à 0,02 m/s ponctuellement), quelle que soit l'occurrence des crues.

Observations

Deux observations ont été formulées par le public, l'une d'elle concerne surtout l'absence d'entretien du cours d'eau du Salaison et a fait l'objet d'une réponse du Maître d'Ouvrage (Voir le chapitre analyse des observations).

Analyse de la commission d'enquête

Sur le bassin versant du Salaison, le projet, d'après le dossier, ne présente pas d'impact très important sur les niveaux d'eau et les vitesses d'écoulement quelle que soit le type de crue.

La superficie des zones actuellement inondables ne devrait pas être sensiblement modifiée, mis à part à l'amont immédiat du projet qui se situe en zone rouge Rp du PPRI sans enjeux actuellement.

Le Salaison, rivière pérenne, présente un certain potentiel écologique, l'amélioration de la qualité des eaux devrait permettre le retour à une vie aquatique équilibrée.

Le projet de dédoublement de l'A-9 devrait contribuer à cette amélioration. Les eaux en provenance des voiries autoroutières sont actuellement rejetées au milieu naturel sans traitement alors que le projet prévoit la construction de 3 bassins avec volume mort et rejet dans un fossé enherbé pour compléter le traitement de ces eaux avant rejet dans le cours d'eau.

LE PETIT TAURAN

Analyse de l'état actuel

Le Petit Tauran est un petit fossé qui rejoint la Balaurie au Sud de Saint Aunés. Il ne fait pas partie des cours d'eau suivis dans le cadre du réseau national ou départemental.

Ses états chimique et écologique ne sont pas définis par le SDAGE.

Sans précipitations significatives, le débit du ruisseau est presque nul, lors des campagnes de mesures, effectuées hors période estivale ou le ruisseau est à sec, les débits relevés étaient de l'ordre de 2 à 5 litres/s.

La superficie du bassin versant est de 0,50 Km²

Le débit de crue centennial est estimé à 8,6 m³/seconde.

Le Petit Tauran n'est pas concerné par un Plan de Prévention du Risque Inondation. La qualité physico-chimique des eaux est bonne mis à part des concentrations assez élevées en nutriments (Nitrates, ortho phosphates). Les sédiments sont également de bonne qualité malgré quelques traces d'hydrocarbures. Actuellement, ce ruisseau reçoit des eaux pluviales brutes, en provenance de la plateforme autoroutière.

Ouvrages projetés

L'ouvrage projeté pour le franchissement de ce ruisseau se situe dans la partie coaxiale de la future A-9. L'ouvrage existant est une buse métallique, elliptique de diamètre 2 100, d'une longueur de 60 ml.

Cet ouvrage (OH 930) sera prolongé par une buse arche métal avec chemisage béton, en amont et en aval, sur une longueur de 63 ml, ce qui portera la longueur totale à 129 ml.

Impacts du projet

Actuellement, sur le plan hydro biologique, ce ruisseau reçoit une partie des eaux pluviales brutes de la plateforme autoroutière. Compte-tenu de la suppression des déversements d'eaux pluviales en provenance de la plateforme autoroutière, l'impact du projet sera nul et devrait même permettre d'améliorer la situation actuelle.

Observations

Nous n'avons relevé, ni émis aucune observation sur ce cours d'eau

Analyse de la Commission d'enquête

La commission d'enquête considère que le projet ne devrait pas avoir d'impacts négatifs sur le Petit Tauran, mais au contraire améliorer sensiblement la qualité physico-chimique de l'eau et des sédiments compte tenu de l'absence de déversements d'eaux pluviales en provenance de la plate forme autoroutière.

LA BALAURIE

Analyse de l'état actuel

La Balaurie est un affluent du Salaison. Il prend sa source sur la commune de Vendargues et se jette dans le Salaison au sud-ouest de la commune de Mauguio. Il est long de 5,8 Km pour une pente moyenne de 1,2%.

En amont de l'A9 sa section est recalibrée au niveau de la ZAC Saint-Antoine ; à l'aval, il présente un profil en travers homogène avec une largeur de lit de l'ordre de 2m et des berges quasi-verticales de 1 à 1,5m de hauteur. L'écoulement est intermittent.

Le lit est globalement altéré, mais aucun désordre majeur n'est à observer au droit du franchissement de l'A9.

La surface de son bassin est de 5,4 Km². L'occupation des sols se répartit entre des zones agricoles (40%), urbanisées (37%) et naturelles (23%).

Les débits de crue retenus au niveau de l'A-9 actuelle sont de 20 m³/s pour la décennale, 50 m³/s pour la centennale et 89 m³/s pour la crue exceptionnelle.

Les débordements sont généralisés dès l'occurrence décennale sur l'ensemble du linéaire. La capacité limitée du lit explique ce phénomène. L'imperméabilisation des sols au nord de l'A9 sera un facteur aggravant.

Contrairement à l'ouvrage ferroviaire situé en aval, l'ouvrage de l'A9 constitue un obstacle d'importance moindre. Le remous généré par ce dernier n'est pas suffisant pour qu'il y ait inondation des derniers bâtiments de la ZAC située en amont et sur un remblai.

Le tirant d'air sous l'ouvrage de l'A9, systématiquement supérieur à 50 cm, reste suffisant pour le passage des embâcles.

A l'amont de Saint Aunès, ce cours d'eau se trouve endigué dans le but d'assainir les terres agricoles environnantes. Toutefois un reméandrage est envisagé en aval du passage sous l'A9.

Du pont de vue faunistique et floristique, de nombreuses espèces indésirables sont identifiées : ragondin, jussie, canne de Provence, tortue de Floride.

Le dossier d'étude fait d'ailleurs ressortir un doute quant à l'atteinte possible d'un bon état écologique de cette masse d'eau à l'horizon 2015.

Ouvrages projetés

L'ouvrage existant (cadre béton) sera prolongé côté aval sur 35 m avec la même structure et sans modification de l'ouverture actuelle. Cela permettra de maintenir la capacité actuelle de l'ouvrage même pour des débits correspondants aux crues centennale et exceptionnelle.

En aval de l'ouvrage il est prévu de dériver le lit de la Balaurie. Cette dérivation présentera un gabarit sensiblement équivalent au lit actuel, avec cependant des pentes de berges moins fortes.

Impacts du projet

Quelle que soit la crue considérée, l'incidence de l'A9 en situation « projet » demeure très faible, aussi bien en terme de débit, de vitesse et de ligne d'eau. Les objectifs de remous sont satisfaits, y compris pour la crue de référence.

D'autre part, les tirants d'air au droit de l'ouvrage, pour Q100, sont de l'ordre de 1,50m et satisfont donc aux objectifs fixés pour ce paramètre.

En conséquence, le maître d'ouvrage ne propose aucune mesure compensatoire particulière.

Observations

Le public et les divers organismes représentatifs n'ont pas formulé de remarque spécifique concernant ce cours d'eau

Analyse de la Commission d'enquête

La commission d'enquête considère que le projet ne devrait avoir aucun impact négatif sur les écoulements et le risque inondation du cours d'eau la Balaurie. Les bassins de traitement multifonctions projetés devraient permettre d'améliorer sensiblement la qualité physico-chimique de l'eau et des sédiments de cette rivière.

LA CADOULE

Analyse de l'état actuel

La Cadoule est un cours d'eau à écoulement temporaire de sa source, sur la commune de Saint-Bauzille-de-Montmel, jusqu'à son exutoire dans l'Etang de l'Or. Sur la commune de Vendargues, un soutien d'étiage est assuré via un forage localisé au niveau du parcours de santé. Il est long de 16 Km pour une pente moyenne de 5,7%. Son lit mineur présente une largeur de 5m en base.

La surface de son bassin est de 26,4 Km². Celui-ci est essentiellement composé de zones agricoles (43%) et naturelles (52%).

En amont de l'A9, les principaux affluents sont :

- La riviérette du Mas Naud,
- La Maire.

Les débits de crue retenus au niveau de l'A-9 actuelle sont décrits dans le tableau ci-dessous :

	Bief 2 Principal	Bief 1 Rive droite	Bief 3 Rive gauche	TOTAL
Q10	65 m ³ /s	0	0	65
Q100	148 m ³ /s	8 m ³ /s	6 m ³ /s	162 m ³ /s
Q exep.	264 m ³ /s	16 m ³ /s	11 m ³ /s	291 m ³ /s

On notera tout particulièrement qu'alors que les volumes de crues atteignent plusieurs millions de m³, les zones d'expansion ne permettent de recevoir que des volumes de l'ordre de quelques centaines de milliers de m³. De ce fait, aucun laminage du débit de pointe n'est observé quel que soit le débit testé.

L'A9, ainsi que la RN113 et la voie SNCF sont les principaux obstacles sur la zone. Toutefois, le tirant d'air sous l'ouvrage de l'A9, systématiquement supérieur à 50 cm, reste suffisant pour le passage des embâcles.

D'autre part, les ouvrages de décharge existants sur les deux rives n'ont que peu d'influence sur la gestion des crues car ils ne laissent transiter qu'un faible débit (environ 10% du débit total).

A l'image des autres cours d'eau de la zone, la Cadoule connaît les mêmes problématiques : rejets de stations d'épuration, absence de traitement sur des caves particulières ou des aires de lavage, artificialisation du cours d'eau en zone agricole, espèces faunistiques et floristiques indésirables.

Le dossier d'étude fait d'ailleurs ressortir un doute quant à l'atteinte possible d'un bon état écologique de cette masse d'eau à l'horizon 2015.

Ouvrages projetés

L'ouvrage principal existant (portique ouvert) sera prolongé côté amont sur 25m et en aval sur 27m sans modification de l'ouverture, Cela permettra de maintenir la capacité actuelle de l'ouvrage même pour des débits correspondants aux crues centennale et exceptionnelle.

En ce qui concerne les ouvrages de décharge situés rive droite et rive gauche, leur effet limité sera sensiblement réduit car il devra être prolongé tant à l'amont qu'à l'aval. Le prolongement amont se traduisant par une réduction de 10% du diamètre des buses.

Impacts du projet

Pour la crue décennale, le projet n'a pas d'impact significatif. Par contre pour les crues centennale et exceptionnelle, on observe une rehausse des niveaux de 1 à 31cm à l'amont de l'A9 pour Q100, et 4 à 57cm pour Qexcep.

Les objectifs de remous ne sont pas satisfaits au droit des habitations du lieu dit « Saint-Antoine » avec un exhaussement de la ligne d'eau de 2 à 6cm pour la crue de projet.

En conséquence, le maître d'ouvrage propose une solution corrective s'appuyant sur deux actions :

1. amélioration des conditions d'écoulement au droit des ouvrages de décharge actuels,
2. mise en place d'un ouvrage de décharge supplémentaire en rive gauche (buse béton Ø2000mm, longueur 94m).

Observations

Le public et les divers organismes représentatifs n'ont pas formulé de remarque spécifique concernant la Cadoule.

Analyse de la Commission d'enquête

Pour la commission d'enquête, la solution corrective apportée par le maître d'ouvrage pour l'amélioration des écoulements de la Cadoule, semble de nature à satisfaire les objectifs de remous.

LE BERANGE

Analyse de l'état actuel

Le Bérange est un cours d'eau à écoulement temporaire. Il prend sa source sur la commune de Saint-Drézéry et se jette dans l'Etang de l'Or. Il est long de 13 Km pour une pente moyenne de 1,3%.

La surface de son bassin est de 38,3 Km². Celui-ci est essentiellement composé de zones agricoles (61%) et naturelles (30%).

Les débits de crue retenus au niveau de l'A-9 actuelle sont de 77 m³/s pour la décennale, 196 m³/s pour la centennale et 353 m³/s pour la crue exceptionnelle. On notera tout particulièrement qu'alors que les volumes de crues atteignent plusieurs millions de m³, les zones d'expansion ne permettent de recevoir que des volumes de l'ordre de quelques centaines de milliers de m³. De ce fait, aucun laminage du débit de pointe n'est observé quel que soit le débit testé.

L'A9 est le principal obstacle sur la zone, générant un exhaussement de la ligne d'eau allant jusqu'à environ 90 cm pour la crue exceptionnelle. Toutefois, le tirant d'air sous l'ouvrage de l'A9, systématiquement supérieur à 50 cm, reste suffisant pour le passage des embâcles.

D'autre part, l'ouvrage de décharge existant rive droite n'a que peu d'influence sur la gestion des crues car il ne laisse transiter qu'un faible débit (1 à 2% du débit total pour Q100).

Le Bérange a un cours partiellement artificialisé et ponctuellement dégradé par des rejets d'aires de lavage ou de caves particulières. En temps normal le cours d'eau présente un écoulement faible, voire nul par endroit. Il est encombré par une végétation rivulaire très dense. On y observe aussi une colonisation forte par des espèces indésirables (ragondin, canne de Provence, tortue de Floride).

Le dossier d'étude fait d'ailleurs ressortir un doute quant à l'atteinte possible d'un bon état écologique de cette masse d'eau à l'horizon 2015.

Ouvrages projetés

L'ouvrage existant (portique ouvert) sera prolongé côté amont sur 18 m sans modification du calibre actuel. Cela permettra de maintenir la capacité actuelle de l'ouvrage même pour des débits correspondants aux crues centennale et exceptionnelle.

En ce qui concerne l'ouvrage de décharge situé rive droite, son effet, déjà anecdotique, sera sensiblement réduit car il devra être prolongé tant à l'amont qu'à l'aval.

Impacts du projet

Quelle que soit la crue considérée, l'incidence de l'A9 en situation « projet » demeure très faible, aussi bien en terme de débit, de vitesse et de ligne d'eau. Les objectifs de remous sont satisfaits, y compris pour la crue de référence.

D'autre part, les tirants d'air au droit de l'ouvrage, pour Q100, sont de l'ordre de 1,50m et satisfont donc aux objectifs fixés pour ce paramètre.

En conséquence, le maître d'ouvrage ne propose aucune mesure compensatoire particulière.

Observations

Le public et les divers organismes représentatifs n'ont pas formulé de remarque spécifique concernant le Bérange.

Analyse de la Commission d'enquête

La commission d'enquête considère que le projet n'aura pas d'impact significatif sur l'eau et le milieu aquatique du cours d'eau du Bérange.

Coté risque inondation, il ne devrait pas présenter de surélévation du niveau des eaux, la zone inondable serait comparable à la zone définie par le Plan de Prévention du risque inondation (PPRI) de la commune de Castries.

LE RUISSEAU DES PLOUMS

Analyse de l'état actuel

Ce ruisseau, petit affluent du Bérange, ne fait pas partie des cours d'eau suivis dans le cadre du réseau national ou départemental. Ses états écologique et chimique n'ont pas été définis dans le SDAGE.

La superficie de son bassin versant est de 0,52 Km²,

Ce ruisseau présente des assecs importants, le débit peut être estimé à 0,5 l/s.

Le débit de crue centennal (crue de projet) serait de l'ordre de 6,6 m³/seconde.

La qualité physico-chimique des eaux est bonne, mais présente des concentrations un peu élevées en nutriments (Phosphates, ortho phosphates).

La qualité des sédiments est considérée satisfaisante malgré quelques traces de cuivre et de zinc.

Ouvrages projetés

L'ouvrage de franchissement du ruisseau des Ploums se situe dans la partie coaxiale du projet. Sur le territoire de la commune de Saint Brès.

L'ouvrage actuel est constitué de 2 buses arches métalliques d'une portée de 2,69 m avec une flèche de 1,85 m, sa longueur est de 41 ml.

Le projet prévoit un élargissement amont par l'intermédiaire de 2 buses arches métalliques d'une portée de 2,40m avec flèche de 1,68, sur une longueur de 7 ml, et un élargissement aval avec 2 buses arches métalliques d'une portée de 3,05 m avec flèche de 2,04 sur une longueur de 7ml, ce qui portera la longueur totale du futur ouvrage (OH 866) à 55 ml.

Le projet prévoit la mise en place de bassins de rétention et de traitement des eaux de voirie de la plateforme autoroutière.

Impacts du projet

L'augmentation significative des apports autoroutiers dans ce ruisseau présentant de forts enjeux quantitatifs du milieu récepteur superficiel, nécessitera de mettre en place des dispositifs d'écrêtement pour les rejets d'eaux pluviales de la future plateforme autoroutière

Le projet ne devrait pas présenter d'impact sur les écoulements du ruisseau en période de crue, il n'est pas observé de zone inondable le PPRI de la commune ne concerne pas le ruisseau des Ploums.

Observations

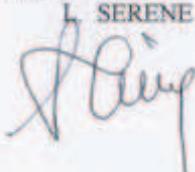
Deux habitants de Castries, Monsieur FOURNOT Francis et Mme BOUDEKHANE Sarah, dont la maison est située chemin Mas de Roue, en bordure du ruisseau des Ploums (un affluent du Bérange) nous ont signalé que ce dernier draine un volume d'eau important lors des intempéries et qu'il y a lieu de le maintenir en état, particulièrement lors de sa traversée sous l'autoroute. Ils attirent aussi l'attention de la Commission d'enquête sur l'importance que revêt le maintien de leur alimentation en eau via le BRL, seule source possible d'alimentation (la conduite passe sous l'autoroute actuelle).

Ces observations sont traitées de manière complète, avec réponse du maître d'ouvrage au paragraphe III-1-Observations écrites ou orales du public – Procès verbal de synthèse

Etabli le 9 janvier 2013

Le Président
L. SERENE

Les Assesseurs
A. SERIE A. TRABAUD

Le commissaire enquêteur,
L. SERENE


DEPARTEMENT DE L'HERAULT

**DÉDOUBLEMENT DE L'AUTOROUTE A-9
AU DROIT DE MONTPELLIER**

MAITRE D'OUVRAGE **Autoroutes du Sud de la France
(A S F)**

DIRECTION D'OPERATIONS DE MONTPELLIER

*Enquête Publique préalable à l'autorisation
requis au titre du Code de l'Environnement
(eaux et milieux aquatiques)*

ARRETE PREFECTORAL N° 2012-I-2221 du 3 octobre 2012

**CONCLUSIONS
AVIS de la COMMISSION D'ENQUETE**

B - CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

PREAMBULE

Il s'agit d'une enquête publique préalable à l'autorisation requise au titre de la Loi sur l'eau, articles L-214-1 à L. 214-6 du code de l'environnement, déposée par la Société des Autoroutes du Sud de la France (ASF), pour le dédoublement de l'autoroute A-9 au droit de Montpellier, sur les communes de Saint Brès, Castries, Baillargues, Saint Aunès, Mauguio, Montpellier, Lattes, Saint Jean de Védas, Fabrègues, Valergues, Lunel Viel, Saint Génies des Mourgues, Lansargues, Mudaison, Le Cres, Castelnau le Lez, Pérols, Villeneuve lès Maguelone, Lavérune, Saussan et Mireval.

En application des articles L.214-1 à L.214-3 du code de l'environnement (Eau et milieux aquatiques), sont soumis à autorisation :

- les installations, ouvrages, travaux et activités réalisés à des fins non domestiques par toute personne physique ou morale, publique ou privée, et entraînant des prélèvements sur les eaux superficielles ou souterraines, restitués ou non, une modification du niveau ou du mode d'écoulement des eaux, la destruction de frayères, de zones de croissance ou d'alimentation de la faune piscicole ou des déversements, écoulements, rejets ou dépôts directs ou indirects, chroniques ou épisodiques, même non polluants,
- Les installations, ouvrages, travaux et activités susceptibles de présenter des dangers pour la santé et la sécurité publique, de nuire au libre écoulement des eaux, de réduire la ressource en eau, d'accroître notablement le risque d'inondation, de porter gravement atteinte à la qualité ou à la diversité du milieu aquatique, notamment aux peuplements piscicoles.

Conformément à l'article R 214-8 du Code de l'environnement, cette demande doit faire l'objet d'une **enquête publique** avant passage au CODERST et autorisation préfectorale.

Cette enquête a été prescrite et organisée par l'arrêté préfectoral n° 2012-I-2221 du 3 octobre 2012.

Elle s'est déroulée du lundi 5 novembre 2012 au jeudi 6 décembre 2012 inclus, dans des conditions satisfaisantes.

Un dossier accompagné d'un registre d'enquête a été déposé dans les mairies de Fabrègues, Saint Jean de Védas, Lattes, Montpellier, Mauguio, Saint Aunès, Vendargues, Baillargues, Castries et Saint Brès, concernées par le tracé de dédoublement de l'autoroute A-9, afin que toute les personnes intéressées puissent prendre connaissance du dossier pendant les heures d'ouverture des bureaux au public et consigner leurs observations sur les registres d'enquête ouverts à cet effet.

Il était également possible d'adresser les observations par écrit, en mairie de Lattes (siège de l'enquête) à M. le président de la commission d'enquête, Enquête relative au dédoublement de l'autoroute A-9 au droit de Montpellier – Service Urbanisme – Hôtel de Ville – 34970 Lattes.

CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Dans son rapport, la commission d'enquête a fait l'analyse du dossier présenté, des observations émises, du mémoire en réponse du pétitionnaire et de l'opportunité de l'autorisation sollicitée au titre du code de l'environnement pour la réalisation du projet de dédoublement de l'A-9.

Considérant que :

- Si l'impact du projet sur les niveaux d'eau en période de crue reste, d'après le maître d'ouvrage, faible et circonscrit dans les secteurs sans enjeux (hors zones d'habitation et d'activités), il n'en demeure pas moins que les terrains concernés, notamment cultivés, peuvent subir des dommages aggravés et les éventuels changements d'occupation des sols seront pour certaines parcelles difficilement envisageables ;
- Sur certains secteurs, l'élévation des niveaux d'eau pour les crues d'occurrence centennale et surtout exceptionnelles aggrave le risque inondation et étend la superficie des zones inondables qui ne correspondent plus aux Plans de Prévention du Risque Inondation (PPRI) des communes concernées, ceux-ci devraient donc faire l'objet d'une révision ;
- Pour la réalisation du projet, l'augmentation significative des longueurs canalisées du lit du cours d'eau « Rieu Coulon », cumulé avec le débit supplémentaire en provenance des bassins de traitement, risque de provoquer une accélération de la vitesse d'écoulement en aval, et à la jonction avec le lit mineur actuel, présenter des difficultés d'entonnement avec débordements et accentuation des dégâts sur les vignes riveraines;
- Sur le « Rieu-Coulon », si le projet ne présente pas d'impact très important sur les niveaux d'eau en période de crue, l'emprise de la future zone inondable figurée dans le dossier est beaucoup plus importante que l'emprise définie par les Plans de Prévention du Risque Inondation (PPRI) des communes de Saint Jean de Védas, Montpellier et Lattes ;
- Le remous sur le fossé du Chemin de Saint Pierre est important, même s'il ne concerne qu'une faible longueur, les terrains cultivés qui le longent risquent d'être fortement impactés lors de crues significatives ;
- Sur le ruisseau du « Nègues Cats » le projet pourrait présenter un impact sensible sur les niveaux des eaux au droit de l'amont immédiat et provoquer dans ce secteur une extension de la zone inondable pour les crues centennales et exceptionnelles qui ne correspondra plus à la délimitation de la zone inondable figurant dans le Plan de Prévention du Risque Inondation de la commune de Montpellier ;
- Pour le cours d'eau « la Jasse », le projet présentera un impact assez important sur les hauteurs d'eau en amont immédiat de la future A-9b, jusqu'à + 30 cm pour la crue centennale et de + 44 à + 99 pour la crue exceptionnelle,
En aval du projet, les aménagements destinés à protéger les habitations situées en rive gauche provoqueront une augmentation sensible des niveaux d'eau en rive droite : + 16 à + 27 cm pour la crue centennale et de + 15 à + 36 pour la crue exceptionnelle,
Ces impacts augmenteront l'emprise des zones inondables qui ne correspondront plus aux zones inondables définies par les Plans de Prévention du Risque Inondation (PPRI) des communes de Saint Aunés et Mauguio ;

Mais constatant que :

- Sur le bassin de la rivière « Mosson » l'impact du projet peut-être considéré comme négligeable, le remous est conforme aux objectifs ;
- Sur le cours d'eau « le Lantissargues » le projet ne présente aucun impact sur les hauteurs d'eau quelle que soit l'occurrence de la crue ;
- Suite aux observations des habitants de la SCI « le Mas Rouge », dans la vallée du Lez et Lironde, le maître d'ouvrage confirme que les bâtiments seront situés en dehors du champ d'inondation pour les crues centennales et exceptionnelles ;
- Pour la transparence hydraulique du projet au droit de la vallée Lez et Lironde, les ouvrages sont dimensionnés pour la crue d'occurrence centennale, sans augmentation du remous actuel ;
- Pour la traversée du cours d'eau « La Jasse », le projet ne devrait pas présenter d'impact sur les hauteurs d'eau en période de crue, en amont de l'autoroute actuelle (future A-9a), A l'aval du projet, (future A-9b), la rive gauche du cours d'eau, en bordure de laquelle sont édifiées des bâtiments d'habitation, devrait, du fait des aménagements projetés, bénéficier d'une baisse importante des niveaux d'eau en période de crue, jusqu'à - 49 cm ;
- Pour la traversée du cours d'eau le « Salaison », le projet ne devrait pas présenter d'impact très important sur les hauteurs d'eau et les vitesses d'écoulement quel que soit le type de crue, la superficie des zones actuellement inondables ne devrait pas être sensiblement modifiée, mis à part à l'amont immédiat du projet qui se situe actuellement en zone rouge du PPRI et donc sans enjeux ;
- Le projet ne devrait pas avoir d'impact négatif sur les écoulements et le risque inondation du cours d'eau la « Balaurie » ;
- La solution corrective apportée par le maître d'ouvrage pour les écoulements du cours d'eau la « Cadoule » est de nature à satisfaire l'objectif de remous dans une zone à enjeux ;
- Pour le cours d'eau le « Bérange », le projet ne devrait pas présenter de surélévation du niveau d'eau, la zone inondable serait comparable à la zone définie par le Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) de la commune de Castries ;
- Les bassins multifonction projetés assureront un débit de fuite conforme aux prescriptions de la Mission Inter Services de l'Eau, débit qui ne devrait pas aggraver le risque inondation en période de crue sur toute la longueur du projet ;
- Les fosses d'entonnement et de diffusion projetées à l'aval de certains ouvrages de transparence, situés en dehors de tout exutoire naturel, seront implantées sur le domaine autoroutier, accessibles aux engins d'entretien et dimensionnées pour étaler correctement les lames d'eau afin de ne pas raviner les parcelles réceptrice riveraines ;
- Suite aux observations des représentants de la commune de Lattes, dans son mémoire en réponse, le maître d'ouvrage s'est engagé à étudier les possibilités de déplacement de certains bassins de traitement, ce qui dans certains cas pourrait améliorer les écoulements et diminuer le remous ;
- En ce qui concerne les déblais compensatoires, dans son mémoire en réponse le maître d'ouvrage a apporté les précisions nécessaires qui figuraient trop succinctement dans le

dossier d'enquête. Il indique notamment que les différentes modélisations hydrauliques menées dans le cadre du projet ne tiennent pas compte de la réalisation de ceux-ci, l'impact du projet est donc présenté et apprécié sans ces déblais ;

- Les nappes souterraines puits et les forages potentiellement impactés par le projet feront l'objet d'un suivi spécifique (quantitatif et qualitatif) en période de travaux et pendant un an en période d'exploitation ;
- Le projet ne devrait présenter aucun impact négatif sur la qualité des eaux et des sédiments du ruisseau du « Nègue Cats », du fait de la présence des bassins de traitement multifonctions ;
- Le projet ne devrait pas avoir d'impacts négatifs sur le cours d'eau du « Petit Tauran », mais au contraire améliorer sensiblement la qualité physico-chimique de l'eau et des sédiments, compte-tenu de la suppression des déversements d'eaux pluviales non traitées en provenance de la plateforme autoroutière ;
- Les bassins multifonctions projetés pour la réception des eaux pluviales en provenance de la plateforme autoroutière devraient permettre d'améliorer sensiblement la qualité physico-chimique de l'eau et des sédiments du cours d'eau la « Balaurie »
- Compte-tenu de la qualité actuelle des eaux du ruisseau le « Bérange », le projet ne devrait pas présenter d'impact négatif sur la qualité des eaux et des sédiments, mais plutôt apporter une amélioration de ceux-ci du fait du traitement des eaux pluviales en provenance de la plateforme autoroutière ;
- l'impact du projet sur le ruisseau des « Ploums » sera compensé par la construction de bassins multifonctions qui permettront le traitement quantitatif et qualitatif de toutes les eaux pluviales en provenance de la plateforme autoroutière ;
- Sur la totalité de la longueur du projet, du fait de la mise en place de bassins multifonctions avec possibilité de rétention d'une pollution accidentelle, le projet devrait présenter une notable amélioration de la qualité des eaux pluviales en provenance des plateformes autoroutières, leur rejet dans le milieu naturel ne devrait pas porter atteinte à la qualité des milieux aquatiques, contrairement à ce qui se passe actuellement ;
- Le maître d'ouvrage précise que tous les bassins de traitement seront rendus étanches, supprimant ainsi tout risque de pollution des eaux souterraines
- Le projet ne devrait pas avoir d'incidences environnementales notoires. il ne concerne aucune zone naturelle d'intérêt écologique (ZNIEFF, ZICO ou NATURA 2000) et n'impactera aucune zone humide ;

La commission d'enquête estime que la demande d'autorisation au titre du code de l'environnement, déposée par la Société des Autoroutes du Sud de la France, pour le projet de dédoublement de l'autoroute A-9 au droit de Montpellier, peut sous certaines réserves, être prise en considération.

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

En conséquence de tout ce qui précède, à l'unanimité, la commission d'enquête émet un :

AVIS FAVORABLE

A la demande d'autorisation au titre du code de l'environnement, déposée par la Société des Autoroutes du Sud de la France, centre d'opérations de Montpellier, 471 rue Nungesser – 34137 Muguio cedex, pour procéder aux travaux de dédoublement de l'autoroute A-9 au droit de Montpellier..

ASSORTI des RESERVES SUIVANTES :

*

Outre les engagements déjà pris dans le dossier et dans son mémoire en réponse, le pétitionnaire devra prendre les engagements suivants :

- *en phase d'exploitation, de prolonger sur plusieurs années, le suivi de l'évolution des niveaux des nappes souterraines et mesurer l'impact sur les ouvrages de prélèvement d'eau existants ainsi que sur les cultures qui pourraient éventuellement souffrir suite à un déficit hydrique résultant des rabattements de nappe, notamment dans le secteur de la « Méjanelle » ;*
- *de procéder également comme en matière de pollution accidentelle, à un suivi systématique de la qualité des eaux des différents captages après réalisation d'un état initial avant début des travaux.*
- *Afin de définir plus précisément les mesures compensatoires à mettre en œuvre, de procéder, avant tout début de travaux, au complément d'étude visant à préciser l'ampleur de la perte de productivité des captages proches du projet et à évaluer tout risque de pollution de ceux-ci.*
- *Réaliser les zones de déblais compensatoires afin que le projet soit compatible avec les prescriptions du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE)*

ASSORTI DES RECOMMANDATIONS SUIVANTES :

- *Le maître d'ouvrage devra dans toute la mesure du possible assurer une bonne liaison entre les nouveaux ouvrages de traversée et les lits mineurs des cours d'eau afin d'éviter toute difficulté d'entonnement et les débordements sur les terrains riverains ;*
- *Bon nombre de personnes s se sont plaint du mauvais entretien de certains ouvrages hydrauliques qui peuvent gêner l'écoulement des eaux et inonder leurs parcelles. Il est souhaitable que le maître d'ouvrage prenne toutes dispositions utiles afin que tous les ouvrages hydrauliques autoroutiers soient régulièrement entretenus.*

Etabli le 9 janvier 2013

Le Président
L. SERENE

Les Assesseurs
A. SERIE A. TRABAUD

C – ANNEXES

PUBLICITE – INFORMATION DU PUBLIC

- P-1 Extrait journal Midi Libre du dimanche 21 octobre 2012
- P-2 Extrait journal Hérault du jour du dimanche 21 octobre 2012
- P-3 Extrait journal Midi Libre du dimanche 11 novembre 2012
- P-4 Extrait journal Hérault du jour du mardi 13 novembre 2012
- P-5 Certificats d’affichage des Maires des communes concernées
- P-6 Procès Verbal de constats d’affichage sur les lieux établis par huissiers

COURRIER ENVOYE OU REMIS PAR LA COMMISSION D’ENQUETE

- L-1 Lettres envoyées le 10/07/2012 aux Maires des communes concernées par l’enquête,
- L-2 Message envoyé le 15/12/2012 au maître d’ouvrage
- L-2 Lettre envoyée le 17/12/2012 au Préfet de l’Hérault
- C-1 Lettre de convocation envoyée le 10/12/2012 au maître d’ouvrage,
- C-2 Procès verbal de synthèse des observations remis au Maître d’ouvrage

COURRIER RECU PAR LA COMMISSION D’ENQUETE

- M-1 Copie courrier avocats du maître d’ouvrage
- M 2 Mémoire en réponse du Maître d’Ouvrage,
- M-3 Message du maître d’ouvrage du 16/12/2012

DIVERS

- Décision du Président du tribunal administrative de Montpellier,
- Arrêté préfectoral n° 2012-I-2221 du 3 octobre 2012
- Avis d’enquête publique
- Avis de l’Agence Régionale de Santé (ARS) du 12 juin 2012,
- Avis de l’Office National de l’Eau et des Milieux Aquatiques (ONEMA) du 16/07/2012,
- Avis de la Commission Locale de l’Eau (CLE du 18/09/2012



DIRECTION D'OPERATIONS DE MONTPELLIER

DEPLACEMENT DE L'AUTOROUTE A9 A MONTPELLIER

Dossier d'autorisation au titre de la Loi sur l'eau

Réponse du Maitre d'ouvrage au procès verbal des observations de la commission d'enquête

GROUPEMENT DE MAITRISE D'ŒUVRE



A	20/12/12	Première diffusion	HPT	BFL	FBN
REV.	Date	Sommaire des modifications	Rédigé par	Vérifié par	Approuvé par

Emetteur		
I	N	G

Phase		
D	L	E

Type de doc	
N	T

Thème		
H	Y	D

N° du document			
X	X	X	X

Rév	
-	A

Le document ci-dessous présente la synthèse des observations formulées d'un part par le public (Partie A) puis par la commission d'enquête (Partie B). Les réponses du maître d'ouvrage figurent en bleu à la suite des différentes remarques.

A) PROCES-VERBAL DE SYNTHESE DES OBSERVATIONS ECRITES OU ORALES DU PUBLIC

Après recensement et première lecture des observations émises par le public, il a paru indispensable aux membres de la commission d'enquête que le Maître d'Ouvrage apporte des réponses ou éléments de réponses aux interrogations, critiques, demandes et propositions formulées par le public et certains élus et associations, listées ci-dessous.

	Nom	Reçu par CE	Obs. orale	Obs. écrite	Registre	Lettre à la CE	Nature de l'observation
St JEAN de VEDAS							
Association	Saint Jean Environnement	Non	Non	Oui	Oui	Oui	<p>Cette observation, formulée sous forme d'un courrier adressé à la Commission d'enquête, avait été annexée au premier registre de l'enquête qui fût annulée. Elle a été reprise dans l'enquête présente.</p> <p>L'association donne un avis favorable au projet aux vues des considérations prises et rappelées ci-après concernant le forage de la Lauzette F01 et FO2 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Considéré comme point sensible, - Collecte, drainage et traitement des eaux de ruissellement avant rejet dans la nature, - Dispositif de confinement des pollutions accidentelles, - Entretien des talus de l'autoroute en supprimant l'emploi de produits sanitaires.
Observation n'appelant pas de réponse particulière							
LATTES							
Monsieur	DULAC Pierre 5 rue Henri Guinier 34000 Montpellier	Oui	Oui	Oui	Oui	Non	<p>Monsieur Dulac représentait l'Indivision Manier/Dulac propriétaire sur la commune de Lattes (Mas Manier) et concernée par le tracé de l'A9. M. Dulac souhaitait connaître le projet au droit de sa propriété et les méthodes et techniques utilisées pour traiter les problèmes hydrauliques en particulier dans la parcelle AM 48. Les CE ont expliqué la solution retenue qui est l'ouvrage 1047b. M. Dulac souhaite avoir des assurances que cet ouvrage n'aggraverait pas les problèmes d'inondation prégnants dans cette zone et il a porté une observation dans ce sens sur le registre d'enquête.</p>

	Nom	Reçu par CE	Obs. orale	Obs. écrite	Registre	Lettre à la CE	Nature de l'observation
Monsieur	DULAC Pierre 5 rue Henri Guinier 34000 Montpellier	Oui	Oui	Non	Non	Oui	M. Dulac avait déjà rencontré les commissaires enquêteurs lors de la permanence à Lattes le 8.11.2012. Il a renouvelé les mêmes arguments et les mêmes craintes et a déposé un courrier dans ce sens qui a été annexé au registre d'enquête de la commune de Lattes.
Monsieur	DULAC Pierre 5 rue Henri Guinier 34000 Montpellier	Oui	Oui	Oui	Non	Oui	Monsieur Dulac représentait l'Indivision Manier/Dulac propriétaire sur la commune de Lattes (Mas Manier) et concernée par le tracé de l'A9. M. Dulac vient rencontrer les commissaires enquêteurs pour la troisième fois. Il rappelle que les déversements d'eau de l'OH1047 B vont se faire dans la parcelle AM 48 qui est en nature de vignes. Il réserve ses droits de recours contre le maître d'ouvrage pour les dégâts qui pourraient être subis lors de phénomènes d'inondation et/ou de pollution. Le courrier a été annexé au registre d'enquête de la commune de Lattes.

Réponse aux observations de M. DULAC :

L'ouvrage de transparence hydraulique OH1047b est conçu pour rétablir les eaux de ruissellement naturelles de terrains non imperméabilisés compris entre l'A9 existante et la future A9b. Il ne collectera pas les eaux de ruissellement de la plate-forme autoroutière qui seront dirigées vers le bassin de traitement BM1053. A l'état actuel, le ruissellement sur ces terrains est actuellement diffus et s'écoule déjà à travers la parcelle AM48. La mise en place du remblai de l'A9b viendra former un obstacle à ces écoulements qui seront donc rétablis via l'OH1047. Cet ouvrage de transparence hydraulique est dimensionné pour l'occurrence centennale, le débit ruisselé correspondant rétabli est estimé à 0.43 m³/s. Afin de compenser cette concentration du ruissellement et éviter des dommages sur les terrains en aval, un fossé de diffusion sera mis en place en aval de l'OH1047 longitudinalement à l'A9b dans les emprises ASF. Ce fossé de diffusion d'une longueur de plus de 60m (dimensionné également pour l'occurrence centennale) permettra d'étaler les écoulements en aval de l'ouvrage et de réduire fortement les vitesses. Ce fossé a été dimensionné de manière à limiter la hauteur d'eau à 5 cm et les vitesses à 0.3 m/s en aval immédiat du fossé en cas d'évènement centennal.

Concernant le risque de pollution, l'OH1047 n'ayant pas pour vocation la récupération des eaux de ruissellement de la plate forme autoroutière, le risque sera nul. Nous précisons également que les dispositifs de retenue latéraux mis en place sur la plate forme (GBA), permettront de maintenir une éventuelle pollution d'origine accidentelle sur la plate forme qui sera ensuite dirigée via un réseau étanche vers le bassin de traitement BM1043.

Par ailleurs nous signalons que l'ouvrage hydraulique rejoignant le Rieu-Coulon qui sera posé prochainement sous la rue de Montel Eglise est conçu pour collecter les eaux pluviales de la ZAC Garosud (projet SERM) et qu'il n'a pas pour vocation de récupérer les eaux naturelles ruisselant actuellement sur la parcelle AM48.

Afin de compenser le volume de remblai en zone inondable sur le ruisseau du Rieu-Coulon, la mise en place d'un déblai compensatoire sur la parcelle privative AL104 de M.Dulac est proposé. Ce déblai permettra de compenser un volume estimé à 10 060 m³. Ce déblai présentera une surface de 1.45 ha et une profondeur variant entre 0 et 1.4 m maximum.

Les déblais compensatoires seront réalisés par recours aux articles L. 211-12, R 211-96 et R211-106 du Code de l'Environnement, dernièrement modifié par la loi Grenelle II du 12 juillet 2010. Ces articles permettent la mise en place d'une servitude d'utilité publique, visant à limiter l'utilisation des terrains en créant des zones susceptibles d'être sur-inondées. Ces servitudes permettront notamment d'interdire tout remblaiement futur de ces zones décaissées. **Le choix de la mise en place de servitude explique que ces parcelles ne sont actuellement pas intégrées à l'enquête parcellaire en cours.**

Après validation de ces secteurs de déblais compensatoires par le préfet, et pour donner droit aux éventuelles demandes d'acquisition de la part des propriétaires, les emprises concernées par ces zones de compensation pourront être intégrées dans une prochaine enquête parcellaire. En cas de désaccord sur le prix, les dispositions du code de l'expropriation (articles R11-19 et suivants et R13-15 et suivants) permettront le transfert de propriété par voie d'ordonnance et la fixation du prix par voie judiciaire.

	Nom	Reçu par CE	Obs. orale	Obs. écrite	Registre	Lettre à la CE	Nature de l'observation
Monsieur et Madame	ALFANO Albert et Ersilia 1 rue Génies Marés 34 Palavas les Flots	Oui	Oui	Non	Non	Non	M. et Mme Alfano venaient pour un problème d'alignement de leur propriété. Après recherches il est apparu que les parcelles concernées SP 10 et 11, n'étaient pas concernées par le tracé de l'A9 mais étaient situées sur une route qui devrait être modifiée mais qui n'est pas dans l'emprise du tracé autoroutier. M et Mme Alfano ont été dirigés vers les services de la SERM qui gèrent ce projet.
Observation n'appelant pas de réponse							
Monsieur et Madame	2 Représentants la société OCVIA qui n'ont pas souhaité nous communiquer leurs noms	Oui	Oui	Non	Non	Non	Ces deux personnes font partie de la société OCVIA qui est un groupement d'entreprises maître d'ouvrage délégué de RFF pour le projet de contournement Nîmes/Montpellier. Ils souhaitent consulter le dossier et également les observations portées sur le registre d'enquête. Ils n'avaient pour leur part pas d'observations à faire sur le projet « doublement A9 ».
Observation n'appelant pas de réponse							
Mesdames	DUMAS Huguette 2385 rue de la Fontaine de la Banquière 34000 Montpellier FAUQUIER Nicole Rue de la Fontaine de la Banquière, Lattes	Oui	Oui	Non	Non	Non	Mesdames Dumas et Fauquier ont souhaité être reçues ensemble car habitant dans la même rue mais sur deux communes différentes, la rue étant la limite des communes. Madame Fauquier venait pour le compte de sa mère Mme Fauquier Anne Marie qui est propriétaire de la maison. Ces deux personnes possèdent des forages qui sont utilisés pour leur alimentation en eau potable et elles craignent que les travaux de l'autoroute épuisent la ressource. Après vérification des dossiers, il apparaît que dans cette zone la nappe ne baissera en moyenne que de 50cm. Les puits étant situés à 36 mètres, il ne devrait donc y avoir aucune conséquence. Il est également indiqué dans le dossier que les ASF appliqueront les mesures préventives prévues au dossier.

	Nom	Reçu par CE	Obs. orale	Obs. écrite	Registre	Lettre à la CE	Nature de l'observation
<p>- Puits sur la propriété de DUMAS Huguette : emplacement précis non connu. L'adresse donnée correspond à la parcelle SR10. Dans la liste de recensement des points d'eau du DLE (Annexe 4 de la Pièce 6.4.1), aucun puits n'est recensé sur la commune de Montpellier au nom de Dumas, ni sur cette parcelle. Toutefois, des puits ont été recensés sur des parcelles voisines (parcelles SR 2, 3 et 4 ; points d'eau référencés n° 247, 248, 249) pour lesquels les propriétaires ne sont pas connus.</p> <p>- Puits sur la propriété de FAQUIER Nicole : emplacement précis non connu (parcelle CB7 ?, CB9 ?, CA2 ?). Dans la liste du DLE, aucun puits n'est recensé au nom de Fauquier sur la commune de Lattes.</p> <p>Des démarches seront menées ultérieurement auprès des propriétaires pour connaître l'emplacement exact des puits et leurs caractéristiques.</p> <p>Selon l'emplacement vraisemblable des puits, ces derniers seraient dans un secteur situé à l'aval du déblai de la Méjanelle. Une étude hydrogéologique spécifique a été réalisée pour le déblai de la Méjanelle (Pièce 6.4.2 du DLE). Dans cette étude, d'après l'emplacement supposé des puits, le rabattement maximal de la nappe dû au projet est observé en période de hautes eaux. Pour le projet DDA9 seul, ce rabattement est de l'ordre de 0,20 m. Le rabattement maximal de la nappe dû aux projets conjugués du dédoublement de l'A9 et de la ligne LGV est de l'ordre de 0.3 m. Compte tenu de la profondeur des puits, ce léger rabattement ne devrait pas avoir de conséquences sur leur fonctionnement.</p> <p>Ce puits fera l'objet d'un suivi particulier (cf réponse commission d'enquête ci-après)</p>							
Madame	BOISMENU Suzanne Chemin de la 2 ^{ème} écluse, Lattes	Oui	Oui	Non	Non	Non	Mme Boismenu nous a déclaré représenter le Comité de Défense de la Céréide, Association au titre de la Loi 1901. Elle conteste à ce titre l'utilité du projet. Elle remet également en cause d'une façon plus générale les projets LGV et ASF. Elle indique qu'avant la fin de l'enquête elle portera ses observations sur le registre d'enquête
Observation n'appelant pas de réponse car non liée directement à l'enquête Loi sur l'eau mais à l'enquête publique ayant déjà eu lieu.							
Madame	BOISMENU Suzanne Chemin de la 2 ^{ème} écluse, Lattes	Oui	Oui	Non	Non	Non	<p>Madame Boismenu était déjà venue lors de la permanence du 26 novembre faire part de ses craintes et de son indignation vis-à-vis du projet et des impacts qu'il va avoir sur le quartier de la Céréide dont elle dit être représentante de l'Association de défense.</p> <p>Mme Boismenu a souhaité me rencontrer alors que la permanence était terminée. J'ai effectivement parlé avec elle. Elle souhaitait savoir et trouvait anormal que l'EP Loi sur l'eau n'ait pas été faite en même temps que l'EP de DUP. Je lui ai expliqué la procédure.</p> <p>Le 5 décembre 2012 Mme Boismenu avait annexé au registre un courrier confirmant les points déjà développés auprès du Commissaire Enquêteur lors de la précédente permanence. D'autre part, elle considère que l'aspect humain n'a pas été suffisamment pris en compte.</p>
Idem précédent, observation n'appelant pas de réponse car non liée directement à l'enquête Loi sur l'eau mais à l'enquête publique ayant déjà eu lieu.							

	Nom	Reçu par CE	Obs. orale	Obs. écrite	Registre	Lettre à la CE	Nature de l'observation
Messieurs et Madame	LAVINAUD Jacques et Brigitte La Castelle, Lattes SILHOL Gérard, Lattes	Oui	Oui	Oui	Oui	Non	M. Silhol accompagnait M. et Mme Lavinaud et nous a indiqué qu'il était conseiller municipal de Lattes. Il semblait être présent au titre de conseiller du couple. M. et Mme Lavinaud craignent que le chemin d'accès qui dessert leur maison et leur propriété et qui est régulièrement inondé soit, avec les travaux ASF, de plus en plus impraticable suite à des apports d'eau. Ils demandent également qu'un accès soit toujours possible même en cours de travaux. Ils souhaitent donc qu'il y ait une concertation entre eux et les services d'ASF.
<p>Concernant l'inondabilité du chemin d'accès :</p> <p>M. et Mme LAVINAUD n'ont pas fourni de carte de localisation précis du chemin d'accès à leur propriété. Néanmoins après examen, il semblerait que l'accès à leur propriété s'effectue depuis le chemin du Mas de Manier qui franchit effectivement le Rieu-Coulon 300 m environ en aval du projet.</p> <p>D'après l'étude hydraulique du Rieu-Coulon, l'impact du projet sur les niveaux d'eau par rapport à l'état actuel au droit du chemin du Mas de Manier, est nul pour la crue décennale et de 2cm maximum en crue centennale. Les travaux ne viendront donc pas aggraver l'inondabilité du chemin d'accès.</p> <p>Concernant le maintien du chemin d'accès durant la phase travaux :</p> <p>Observation n'appelant pas de réponse car non liée à l'enquête Loi sur l'eau. Le propriétaire pourra cependant contacter ASF au sujet de cette problématique. A noter toutefois que le chemin du Mas de Manier ne sera pas impacté pendant les travaux.</p>							
Monsieur	LOPEZ Lionel, Adjoint au maire, chargé de l'urbanisme à Lattes	Oui	Oui	Non	Non	Non	M. Lopez a rapidement rencontré le commissaire enquêteur en lui demandant comment se déroulait l'enquête. Il n'a pas fait d'observation particulière. Il a simplement indiqué que M. Le Maire de Lattes souhaitait rencontrer le Commissaire enquêteur.
Observation n'appelant pas de réponse							
	Illisible	Non	Non	Oui	Oui	Non	« le déplacement de l'A9 va permettre de réaliser des aménagements hydrauliques, avec l'appui de l'agglomération de Montpellier, pour mieux gérer la ressource en eau et contribuer à mieux lutter contre les inondations.
Observation n'appelant pas de réponse							

	Nom	Reçu par CE	Obs. orale	Obs. écrite	Registre	Lettre à la CE	Nature de l'observation
	SCI du Mas Rouge	Non	Non	Oui	Oui	Oui	<p>Le 15 octobre 2012, la SCI du Mas Rouge a annexé un mémoire, accompagné d'un plan, au registre d'enquête. La SCI attire l'attention sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les bâtiments du hameau du Mas Rouge ne sont pas répertoriés en habitations alors qu'une centaine de personnes y habite. - L'ouvrage de puisage qui est en activité au cœur du domaine n'est pas répertorié alors que deux puits indiqués dans le dossier n'existent pas, - Que le talus prévu comme support de l'infrastructure lors du franchissement de la vallée de la Lironde n'est pas compatible avec la transparence hydraulique. Elle demande d'abandonner cette option et de la remplacer.

Point 1 : Dans le cadre du DLE, le classement des bâtiments en zone d'habitation ou non a pour objectif de fixer le degré d'impact acceptable du projet vis à vis du risque d'inondation. (1 cm maximum de remous dans les zones habités et 30 cm maximum dans les zones non habitées). Si les bâtiments du Mas rouge ont peut-être été mal classés, il n'en demeure pas moins que ceux-ci sont situés en dehors des zones inondables de la Lironde et ceci même pour la crue exceptionnelle. Cette erreur éventuelle de classement n'a donc aucun impact sur le projet et ses aspects loi sur l'eau.

Point 2 : Le puits en activité dont parle la SCI du Mas Rouge est bien répertorié dans la pièce 6.4.1 du dossier loi sur l'eau. Il s'agit du point d'eau n° 164 figurant sur la planche cartographique (figure 3H) mais ayant fait l'objet d'une erreur d'implantation. Les données relatives à ce point d'eau figurent en annexe 6 de la même pièce. Néanmoins les données relatives au point d'eau n° 163 et 164 ont visiblement été inversées. Il s'agit donc d'une erreur.

Ce point d'eau (comme les autre point d'eau à usage d'irrigation ou agricole) n'entre pas directement dans l'analyse de sensibilité vis à vis des eaux souterraines contrairement aux points d'eau à usage AEP, ce qui explique qu'il ne figure pas sur d'autres cartes du DLE d'où peut être cette confusion. Par ailleurs ce secteur est classé en enjeux fort ce qui permet de garantir une bonne protection de ce puits.

Point 3 : Le franchissement du Lez et de la Lironde sera effectué via la mise en place d'un viaduc unique. Côté Lironde, la culée de l'ouvrage sera située à plus de 8 m de la berge du lit mineur ce qui facilitera les écoulements dans le lit majeur à proximité de la berge en rive gauche. La modélisation réalisée sur le Lez et la Lironde montre que le projet tel que prévu (viaduc unique + éloignement de la culée en rive gauche de la Lironde) permet de garantir une bonne transparence hydraulique de l'aménagement. Le remblai en rive gauche de la Lironde engendrera localement une rehausse de la ligne d'eau sur une centaine de mètres en amont du remblai. Cette rehausse d'au maximum 18 cm sera sans conséquences sur les habitations situées en amont de la future infrastructure. En aval, le remblai engendrera par contre une légèrement diminution de la hauteur d'eau en crue centennale (de l'ordre de 2 cm) sur les terrains proches de la SCI du Mas Rouge.

A noter toutefois que les bâtiments sont bien situés en dehors du champ d'inondation pour les crues centennales et exceptionnelles à l'état actuel comme à l'état projet.

	Nom	Reçu par CE	Obs. orale	Obs. écrite	Registre	Lettre à la CE	Nature de l'observation
Monsieur Madame Monsieur	MEUNIER Cyril, Maire de Lattes PEREZ, Responsable du service Urbanisme DEROIDE Patrick, Chargé de mission technique	Oui	Oui	Oui	Non	Oui	<p>Monsieur le maire de Lattes a souhaité me rencontrer après la permanence en compagnie des deux personnes indiquées. Au total l'entretien a duré près d'une heure. Il m'a dit qu'il souhaitait faire des observations et a préparé un courrier qu'il a déclaré être l'avis de la commune et qui m'a été remis en fin de réunion.</p> <p>Oralement au cours de l'entretien et par ce courrier, Monsieur le Maire :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Remet en cause trois zones de compensation des remblais, - Demande le déplacement des trois bassins de traitement - Demande la mutualisation du bassin de rétention de l'A9 avec celui de la LGV - Exprime ses inquiétudes vis-à-vis de la transparence hydraulique et craint, en cas d'inondation, le retour des eaux vers le Lez. - Constate que le risque d'embâcles n'a pas été pris en compte sur Lattes et demande la mise en œuvre de dispositifs anti-embâcles ainsi que l'augmentation de la taille des ouvrages de décharge. <p>Monsieur le Maire m'a donc remis un courrier daté du 6/12, dans lequel il exprime les observations et les demandes exposées ci-dessus.</p>
Cf remarques de la Commission d'Enquête et réponses ci-après							
Madame	FAVIER Danielle Chemin de la Plaucude Mas Villedieu 34130 MAUGUIO	Non	Non	Oui	Non	Oui	<p>Lettre datée du 26 novembre 2012 adressée à la mairie de Lattes, siège de l'enquête.</p> <p>Madame Favier indique qu'elle utilise pour son alimentation en eau potable un puit situé sur sa propriété.</p>

	Nom	Reçu par CE	Obs. orale	Obs. écrite	Registre	Lettre à la CE	Nature de l'observation
<p>Dans les courriers de Mme Favier (17/10/2012 et 26/11/2012), points concernant le bruit, la poussière, l'accès et les lignes électriques et téléphoniques : Observations n'appelant pas de réponse car non liée à l'enquête Loi sur l'eau</p> <p>Point concernant le puits :</p> <p>Le puits de Mme FAVIER n'a pas été recensé dans la liste des points d'eau du DLE (Annexe 4 de la Pièce 6.4.1).</p> <p>L'emplacement exact du puits n'a pas été fourni par Mme Favier.</p> <p>D'après l'emplacement supposé du puits (Mas Villedieu), celui-ci se trouve à l'aval du déblai de la Méjanelle. Une étude hydrogéologique spécifique a été réalisée pour le déblai de la Méjanelle (Pièce 6.4.2 du DLE). Dans cette étude, d'après l'emplacement supposé du puits, le rabattement maximal de la nappe dû au déblai du projet DDA9 seul a été évalué à -0.37 m, en situation de hautes eaux. Ce rabattement a été évalué à -3.11 m, dans le cas de l'étude conjuguée des projets du dédoublement de l'A9 et de la ligne LGV, en situation de hautes eaux. Le rabattement maximal de la nappe dû au déblai du projet LGV seul a été évalué à -3.10 m, en situation de hautes eaux. Le rabattement de nappe potentiel du puits et du forage de Mme FAVIER seront majoritairement dû au projet LGV.</p> <p>Ce puits fera l'objet d'un suivi particulier (cf réponse commission d'enquête ci-après)</p> <p>Des démarches seront menées ultérieurement auprès du propriétaire pour connaître l'emplacement exact des puits et leurs caractéristiques.</p>							
MONTPELLIER							
	INCONNU	non	non	oui	oui	Non	Satisfait du projet et de sa gestion
Observation n'appelant pas de réponse							
	INCONNU	non	non	oui	oui	Non	Satisfait du projet et de sa gestion
Observation n'appelant pas de réponse							
Monsieur	COUTURON Nicolas	Oui	Oui	oui	Oui	Non	Monsieur Couturon dispose, pour son eau domestique, d'un puit avec une pompe immergée. Il souhaite que toutes les précautions soient prises pour préserver sa ressource en eau

	Nom	Reçu par CE	Obs. orale	Obs. écrite	Registre	Lettre à la CE	Nature de l'observation
	<p>M. Couturon réside au 2921 route de Vauguières. Cette adresse correspond aux parcelles SR1, SR2 et SR3. Dans la liste de recensement du DLE (Annexe 4 de la Pièce 6.4.1), des points d'eau sont associés aux parcelles SR 2 et 3 (points d'eau référencés n°247 et 248) pour lesquels les propriétaires et les usages ne sont pas connus.</p> <p>Selon l'emplacement vraisemblable du puits de M. Couteron, à usage domestique, ce dernier serait dans un secteur situé à proximité de l'aval du déblai de la Méjanelle. Une étude hydrogéologique spécifique a été réalisée pour le déblai de la Méjanelle (Pièce 6.4.2 du DLE). Dans cette étude, le rabattement de nappe dû au projet A9 dans le secteur supposé du puits de M. Couteron est de l'ordre de 20 cm en période de hautes eaux. Le rabattement maximal de la nappe dans ce secteur dû au déblai des projets conjugués du dédoublement de l'A9 et de la ligne LGV est de l'ordre de 35 cm, en situation de hautes eaux.</p> <p>Des démarches seront menées ultérieurement auprès du propriétaire pour connaître l'emplacement exact du puits et ses caractéristiques.</p> <p>Ce puits fera l'objet d'un suivi particulier (cf réponse commission d'enquête ci-après)</p> <p>Du point de vue qualitatif, ce secteur est classé en enjeux fort à très fort pour les eaux souterraines, ce qui permet de garantir une bonne protection de la qualité des eaux de ce puits. Pour rappel, pour éviter toute pollution chronique ou accidentelle en phase exploitation, la plateforme autoroutière sera équipée d'un dispositif de collecte des eaux de pluie qui sera étanche. Les eaux collectées seront dirigées vers des bassins de traitement et de confinement. En phase chantier, des mesures seront prises pour éviter toute contamination de l'aquifère (par exemple : - interdiction de stationnement et d'entretien des engins et de stockage de carburant dans la tranchée pendant le creusement de la tranchée, - mise en place d'un système de collecte et de stockage des eaux de drainage et de ruissellement pendant la phase travaux).</p>						
	<p>SCEA Château Comolet Indivision Benoist d'Azy 525 r Mas du Limousin 34000 MONTPELLIER</p>	Non	Non	Oui	Oui	Non	<ol style="list-style-type: none"> 1. l'alimentation en eau se fait à partir de puits et forages qui risquent d'être perturbés par les travaux de l'A9b et de la LGV 2. Le château sera proche de l'A9b et de la LGV. Il est nécessaire de le protéger par des murs anti-bruit qui auraient été prévus à l'origine. 3. Les nuisances sur les exploitations agricoles, liées aux pollutions diverses, ne sont pas prises en compte

	Nom	Reçu par CE	Obs. orale	Obs. écrite	Registre	Lettre à la CE	Nature de l'observation
<p>Les puits de la SCEA Château Comolet ont été recensés dans la liste des points d'eau du DLE (Annexe 4 de la Pièce 6.4.1). Ils sont au nombre de 3 et sont répertoriés sous les numéros 298, 299 et 300. La profondeur des puits n'est pas connue et le niveau d'eau par rapport au sol n'est connu que pour le puits n°298 (elle est 15,9 m).</p> <p>Ces puits se trouvent dans un secteur situé à proximité de l'amont du déblai de la Méjanelle. Une étude hydrogéologique spécifique a été réalisée pour le déblai de la Méjanelle (Pièce 6.4.2 du DLE). Dans cette étude, seul un puits du quartier Comolet a été retenu et étudié, sous le numéro de référence 46. Pour ce point d'eau, le rabattement maximal de la nappe dû au déblai a été évalué à 23 cm, ce qui correspond au cas de l'étude conjuguée des projets du dédoublement de l'A9 et de la ligne LGV, en situation de hautes eaux. Le rabattement maximal de la nappe dû au déblai du projet DDA9 seul a été évalué à 18 cm, en situation de hautes eaux.</p> <p>Ces puits feront l'objet d'un suivi particulier (cf réponse commission d'enquête ci-après)</p> <p>Du point de vue qualitatif, ce secteur est classé en enjeux fort à très fort pour les eaux souterraines, ce qui permet de garantir une bonne protection de la qualité des eaux des puits, tant en phase travaux qu'en phase exploitation.</p> <p>L'observation concernant les murs anti-bruit n'appelle pas de réponse car non liée à l'enquête Loi sur l'eau. Le propriétaire pourra cependant se rapprocher des services d'ASF pour obtenir des renseignements concernant la mise en place des dispositifs anti-bruit.</p> <p>Les pollutions pouvant apporter des nuisances sur les exploitations agricoles et liées à l'enquête Loi sur l'eau concernent le risque d'altération de la qualité des eaux superficielles et souterraines. Ces risques et leur prise en charge sont largement développés dans le cadre du dossier présenté. Les autres risques de pollution (air...) ne sont pas concernés par l'enquête Loi sur l'eau.</p>							
Maître	Jean-Marc MAILLOT Avocat à la cour Pour le compte de M. et Mme Etienne FOURCADIER Parcelles OA 11, 10, 9, 8, etc...	Oui	Oui	Oui	Oui	Non	<p>Les parcelles concernées bordent le Rieu-Coulon en aval de l'autoroute A9 (au niveau du « saut de mouton » est. Ces parcelles sont plantées de vignes et exploitées depuis 80 ans. Elles sont régulièrement inondées par le débordement du Rieu-Coulon.</p> <p>Maître Maillot écrit : « les travaux réalisés par les ASF dans le cadre du doublement de l'A9 vont aggraver cette inondabilité en augmentant la vitesse de l'eau et en créant un goulet d'étranglement juste à l'aval des nouveaux ouvrages créés par les ASF. Il n'est pas acceptable que, du fait du recalibrage en amont du Rieu-Coulon, le surcroît d'eau se déverse sur les vignes des Fourcadier qui deviennent de fait de véritables bassins de rétention et d'écoulement des eaux ».</p> <p>M. et Mme Fourcadier demandent que le recalibrage du Rieu-Coulon soit poursuivi en aval de l'A9, tout au long de leurs parcelles. Ils sont disposés à autoriser cet élargissement sur ces dernières.</p> <p>Maître Maillot a déposé 19 photos montrant les dégâts occasionnés par les crues. Ces photos ont été annexées au registre d'enquête.</p>
Cf remarques de la Commission d'Enquête et réponses ci-après							
FABREGUES							

	Nom	Reçu par CE	Obs. orale	Obs. écrite	Registre	Lettre à la CE	Nature de l'observation
	Chambre d'Agriculture	Oui	Oui	Non	Non	Non	Deux représentants de la Chambre d'Agriculture ont rendu visite au Commissaire Enquêteur. Ces personnes ont demandé des explications concernant l'impact du projet sur les cultures, notamment lors des crues qui pourraient provoquer un remous supplémentaire de 0,30m sur les zones définies « à faible enjeu ». Elles ont déclaré vouloir rencontrer à nouveau et nous adresser (<i>ce qui en fait n'a pas été le cas</i>) une lettre d'observations concernant le suivi des variations des nappes phréatiques et profondes qui sont sollicitées par les agriculteurs (puits et forages) ainsi que sur le suivi et l'entretien des bassins de rétention et de traitement des eaux en provenance des voiries.

Cf remarques de la Commission d'Enquête et réponses ci-après

MAUGUIO

Madame	HABAUZIT Magalie Mas du Pâtissier 34130 MAUGUIO 06.22.96.90.19	Oui	Oui	Oui	Oui	Non	Mme Habauzit habite à proximité du Mas de Ginestre et dispose pour son alimentation en eau potable et arrosage d'un puits peu profond et d'un forage à 15m. Elle craint que les travaux de construction de l'autoroute ne conduisent à assécher son puits et à limiter la capacité de son forage. Elle était déjà venu lors de la première enquête annulée et avait inscrit une remarque sur le registre (voir ci-après)
--------	---	-----	-----	-----	-----	-----	--

Le puits et le forage de Mme HABAUZIT ont été recensés dans la liste des points d'eau du DLE (Annexe 4 de la Pièce 6.4.1). Ils sont répertoriés sous les numéros 225 et 226. La profondeur de ces ouvrages est respectivement de 10 m et 20 m.

Ces puits se trouvent dans un secteur situé à proximité de l'amont du déblai de la Méjanelle. Une étude hydrogéologique spécifique a été réalisée pour le déblai de la Méjanelle (Pièce 6.4.2 du DLE). Dans cette étude, les puits sont référencés sous les numéros 26 et 27. Pour ces points d'eau, le rabattement maximal de la nappe dû au déblai du projet DDA9 seul a été évalué à -0.57 m, en situation de hautes eaux. Le rabattement maximal de la nappe dû au déblai du projet LGV seul a été évalué à -2.45 m, en situation de hautes eaux et le rabattement cumulé des deux projets a été évalué à -2.48 m en période de hautes eaux également. **Le rabattement de nappe potentiel du puits et du forage de Mme HABAUZIT seront majoritairement dû au projet LGV.**

Ce puits fera l'objet d'un suivi particulier (cf réponse commission d'enquête ci-après)

	Nom	Reçu par CE	Obs. orale	Obs. écrite	Registre	Lettre à la CE	Nature de l'observation
Madame	LACAS Mas de Rozi 34130 MAUGUIO Parcelles DE 25 & 134 Au bord de la Jasse en contrebas du Mas du Ministre	Oui	Oui	Non	Oui par CE	Oui	Madame Lacas habite en contrebas du Mas du Ministre, à proximité du ruisseau de la Jasse. Elle formule deux remarques : <ol style="list-style-type: none"> le chemin d'accès à sa propriété se trouve coupé par le remblai de la future autoroute et aucune autre solution d'accès ne semble proposée, la propriété est alimentée en eau potable par une source que Mme Lacas craint de voir se tarir lors de la construction de la nouvelle autoroute. Pour le premier point j'ai invité Mme Lacas à se rapprocher du Commissaire Enquêteur en charge de l'enquête parcellaire. Pour le deuxième point, Mme Lacas prépare un mémoire qu'elle nous remettra à la prochaine permanence.
<p>Point 1 concernant le chemin d'accès : Observation n'appelant pas de réponse car non liée à l'enquête Loi sur l'eau</p> <p>Point 2 concernant le puits :</p> <p>Le puits sur la parcelle DE25 à Mauguio a été recensé dans la liste des points d'eau du DLE (Annexe 4 de la Pièce 6.4.1). Il est répertorié sous le numéro 220. Dans ce recensement, le propriétaire mentionné est M. ou Mme GALROZY. La profondeur de l'ouvrage est de 15 m pour un niveau d'eau de 12 m par rapport au sol.</p> <p>Ce puits se trouve à l'extrémité Est du déblai de la Méjanelle. Une étude hydrogéologique spécifique a été réalisée pour le déblai de la Méjanelle (Pièce 6.4.2 du DLE). Le puits de Mme LACAS se trouve en dehors de la zone d'influence du déblai de la Méjanelle du projet A9b. Aucun rabattement de nappe n'est à prévoir dans le puits de Mme LACAS suite aux travaux du projet de l'A9b.</p>							
Monsieur	Daniel JAHUC	Oui	Oui	Oui	Oui	Non	Projet indispensable à la sécurité des automobilistes, offre toutes les garanties en matière de gestion des crues, des écoulements et des espaces naturels
Observation n'appelant pas de réponse							

	Nom	Reçu par CE	Obs. orale	Obs. écrite	Registre	Lettre à la CE	Nature de l'observation
Monsieur	Claude BACARESSE	Oui	Oui	Non	Non	Oui	<p>Cette personne est propriétaire de parcelles (DE 206, 207 et 208) sur la commune de Mauguio. La parcelle DE 208 sera couverte par le remblai et le tablier de l'A9b, avec pour effet de bloquer les eaux de ruissellement du bassin versant correspondant. M. Bacaresse nous signale que le fossé prévu le long de l'autoroute ne pourra pas écouler ces eaux de ruissellement (comme prévu sur le projet) vers l' OH971B car celui-ci est plus haut que le bas de la parcelle DE 208. M. Bacaresse demande qu'une buse soit installée depuis le point le plus bas de sa parcelle vers la sortie aval de l'OH971B. Faute de quoi sa parcelle sera inondée et rendue impropre à son exploitation.</p> <p>M. Bacaresse a laissé un courrier qui a été annexé au registre d'enquête.</p>
<p>Après examen de la situation et des plans topographiques de détail, la situation exposée par M. Bacaresse s'avère exacte. Afin de ne pas créer de zone d'accumulation d'eau contre le remblai de l'A9 au point bas de la parcelle DE206, une canalisation enterrée (dimensionnée pour un évènement supra décennal) sera mise en place longitudinalement au remblai autoroutier pour rejoindre l'amont de l'OH971 traversant le remblai. Pour permettre un fonctionnement gravitaire de cette canalisation, le fil d'eau amont de l'OH971 sera abaissé. Cette canalisation sera doublée d'un fossé superficiel au droit des parcelles DE183 et DE181.</p>							
Monsieur et Madame	SEMPERE Jacques Mauguio Parcelles DE 24, 26 & 133 Au bord de la Jasse en contrebas du Mas du Ministre	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	<p>Le courrier de M. Sempère traite du même problème de desserte de sa propriété que Mme Lacas ci-dessus. La remarque portée sur le registre ajoute une deuxième problématique : la présence d'un forage alimentant en eau la maison de M. Sempère. (Deux courriers ont été déposés en ce sens).</p>

	Nom	Reçu par CE	Obs. orale	Obs. écrite	Registre	Lettre à la CE	Nature de l'observation
<p><u>Point 1 concernant le chemin d'accès</u> : Observation n'appelant pas de réponse car non liée à l'enquête Loi sur l'eau. Le propriétaire pourra cependant se rapprocher des services d'ASF pour obtenir des renseignements complémentaires à ce sujet.</p> <p><u>Point 2 concernant le puits</u> :</p> <p>Le puits de M. SEMPERE n'a pas été recensé dans la liste des points d'eau du DLE (Annexe 4 de la Pièce 6.4.1).</p> <p>M. SEMPERE a été contacté et rencontré le 17/12/2012. Il nous a fourni les caractéristiques techniques de son puits :</p> <ul style="list-style-type: none"> - profondeur du forage : 24.60 m - pompe immergée à 22 m - niveau d'eau : 14.16 m en février 2008. - utilisation du forage : pour alimentation AEP de la maison. Un traitement UV est appliqué. - pour l'arrosage, utilisation de l'eau du canal BRL. <p>Ce puits se trouve à l'extrémité Est du déblai de la Méjanelle. Une étude hydrogéologique spécifique a été réalisée pour le déblai de la Méjanelle (Pièce 6.4.2 du DLE). Le puits de M. SEMPERE se trouve en dehors de la zone d'influence du déblai de la Méjanelle du projet A9b. Aucun rabattement de nappe n'est à prévoir dans ce puits suite aux travaux du projet de l'A9b.</p>							
Monsieur	HEBRARD Pascal	Non	Non	Oui	Oui	Non	Monsieur Hébrard considère que le projet est indispensable au développement de la région et à l'intérêt général. Il souhaite que l'intérêt général l'emporte face aux intérêts privés.
Observation n'appelant pas de réponse							

	Nom	Reçu par CE	Obs. orale	Obs. écrite	Registre	Lettre à la CE	Nature de l'observation
Madame et Messieurs	DUFOUR Muriel, Didier et Robert	Oui	Oui	Non	Non	Oui	<p>Ces personnes sont propriétaires du Mas Gineste et des terres avoisinantes. L'ouvrage OH 968B va récupérer les eaux du bassin versant et celles issues des bassins multifonctions BM 968B et BM 969B. Les propriétaires craignent une inondation et une pollution du Mas et des terres environnantes. Ils font référence à l'article 640 du code civil qui traite des écoulements d'eau et précise que « ...le propriétaire supérieur ne peut rien faire qui aggrave la servitude du fonds inférieur ».</p> <p>Les requérants demandent que les eaux d'écoulement issues de ces ouvrages soient canalisées par des canaux bétonnés jusqu'au-delà de la future voie LGV.</p> <p>D'autre part, ils notent que le passage en tranchée au nord-ouest du domaine risque de provoquer un assèchement des terrains et des cultures, ainsi qu'une baisse sensible voire totale de la nappe phréatique anéantissant le reste domaine déjà fragilisé par le passage de l'A9b.</p> <p>Les courriers de la famille Dufour ont été annexés au registre d'enquête</p>

	Nom	Reçu par CE	Obs. orale	Obs. écrite	Registre	Lettre à la CE	Nature de l'observation
<p>L'ouvrage OH968b a été dimensionné pour rétablir les écoulements de surface sous la future plate forme autoroutière jusqu'à hauteur de l'évènement centennal. Cet ouvrage collectera les eaux de ruissellement naturel du bassin versant BV968. Le débit de période de retour centennal issu de ce bassin versant est estimé à 0.52 m³/s. L'OH968b et son fossé de diffusion aval collectera également les débits de rejet des deux bassins de traitement multifonction BM968 et BM969. Ces bassins permettent, en plus du traitement qualitatif des eaux de plate forme, un traitement quantitatif des eaux de la plate forme par rétention à hauteur de l'évènement centennal. Pour ce type d'évènement, le débit maximum rejeté par les deux bassins est estimé à 0.061 m³/s. Pour un évènement centennal le débit transitant à l'aval de l'A9b et du fossé de diffusion est donc estimé à 0.58m³/s contre 0.52 m³/s environ à l'état actuel. L'OH968b se rejettera en direction d'un talweg naturel collectant déjà les eaux du bassin versant naturel BV968 mais de manière plus diffuse. L'apport de débit lié à l'infrastructure est donc extrêmement réduit compte tenu de la mise en place des bassins de rétention.</p> <p>Néanmoins, afin de compenser cette concentration du ruissellement par rapport à l'état actuel et éviter des dommages sur les terrains en aval, un fossé de diffusion sera mis en place en aval de l'OH968 longitudinalement à l'A9b dans les emprises ASF. Ce fossé de diffusion, d'une longueur de plus de 15 m (dimensionné également pour l'occurrence centennale) permettra d'étaler les écoulements en aval de l'ouvrage et de réduire fortement les vitesses. Ce fossé a été dimensionné de manière à limiter la hauteur d'eau à 7cm et les vitesses à 0.4 m/s en aval immédiat du fossé en cas d'évènement centennal. A noter que pour les petits évènements pluvieux le fossé infiltrera également une partie des débits. Ce fossé se rejettera au talweg naturel situé plus de 200m en amont du Mas de la Gineste.</p> <p>Ces dispositifs mis en place (bassins de rétention, fossé de diffusion) permettent de ne pas aggraver les écoulements sur le secteur vis-à-vis notamment du Mas de la Gineste situé en aval. Il n'est pas prévu de mettre en aval en lieu et place du talweg naturel, des dispositifs de canaux béton jusqu' à la LGV. Ces dispositifs auraient d'ailleurs pour conséquence une forte concentration des écoulements et une aggravation des vitesses.</p> <p>Le projet LGV (qui fera l'objet de son propre dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau et d'une enquête publique), construit en remblai en aval devra également garantir une transparence hydraulique vis-à-vis de ces écoulements issu du même bassin versant et ne pas aggraver la situation actuelle.</p> <p>Une étude hydrogéologique détaillée a été réalisée dans le cadre du déplacement de l'A9. Une simulation mathématique de l'impact du projet sur les variations de la hauteur de nappe phréatique a été réalisée dans ce secteur précis dit du déblai de la Méjanelle. Dans le secteur du Mas de la Gineste, la modélisation a montré que le projet de l'A9 n'engendrait pas de variation du niveau de la nappe quelle que soit la période considérée (haute, moyenne ou basse eaux). Les résultats de cette modélisation sont présentés dans la pièce 6.4.2 du présent dossier d'autorisation.</p>							
Madame	LACAS Mauguio Parcelles DE 25 & 134 Au bord de la Jasse en contrebas du Mas du Ministre	Oui	Oui	Oui (1)	Oui	Oui	Deux courriers remis à la Commissaire Enquêteur, et faisant suite à la venue de Mme Lacas lors de la précédente permanence : - le premier concernant la préservation de sa ressource en eau grâce à un puit - le second concernant la desserte de sa maison via un chemin privé de 300 m qui sera recouvert par le remblai de l'A9b sans maintien de la desserte actuelle. Les ASF proposent d'utiliser des passages agricoles existants sur une longueur de 2,1 Km.
<p>Réponse concernant le puits et sa préservation : Cf. réponse au même propriétaire p12</p> <p>Réponse concernant le rétablissement du chemin de desserte : Observation n'appelant pas de réponse car non liée à l'enquête Loi sur l'eau. Le propriétaire pourra cependant se rapprocher des services d'ASF pour obtenir des informations à ce sujet.</p>							

	Nom	Reçu par CE	Obs. orale	Obs. écrite	Registre	Lettre à la CE	Nature de l'observation
Monsieur	Pascal WALLON Mauguio Parcelles DE122, 124, 115 & 116 Domaine de la Planchude	Oui	Oui	Oui	Oui	Non	M. Wallon informe la CE que sa propriété abrite plusieurs captages d'eau (forages et puit) qui ne sont pas répertoriés dans la pièce 6.4.2 « Etude hydrologique de la Méjanelle ». M. Wallon souhaite que ses puisages soient répertoriés et fassent l'objet d'un suivi et de mesures compensatoires si nécessaire. La profondeur et le niveau du puit ont été constatés par huissier.
<p>Aucun puits n'a été recensé dans la liste des points d'eau du DLE (Annexe 4 de la Pièce 6.4.1) sur les parcelles DE122, 124, 115 et 116 sur la commune de Mauguio.</p> <p>La Planchude se trouve à l'amont du déblai de la Méjanelle. Une étude hydrogéologique spécifique a été réalisée pour le déblai de la Méjanelle (Pièce 6.4.2 du DLE). Dans cette étude, le rabattement de nappe dû au projet A9 seul dans le secteur de la Planchude est de l'ordre de 50 cm en période de hautes eaux. Le rabattement maximal de la nappe dans ce secteur dû au déblai des projets conjugués du dédoublement de l'A9 et de la ligne LGV est de l'ordre de 2 m à 2.5 m, en situation de hautes eaux. Le rabattement de nappe potentiel des puits de la Planchude seront majoritairement dû au projet LGV.</p> <p>Des démarches seront menées ultérieurement auprès du propriétaire pour connaître l'emplacement exact des puits et leurs caractéristiques.</p> <p>Ce puits fera l'objet d'un suivi particulier (cf réponse commission d'enquête ci-après)</p>							
Monsieur	CROCHON Bernard <u>Attention :</u> Cette remarque avait été portée sur le premier registre de l'enquête qui fut annulée.	Non	Non	Oui	Ancien	Non	« En l'absence d'un membre de la Commission d'Enquête publique à 10h30, je porte à votre connaissance les remarques suivantes et vous prie de me répondre personnellement Bernard CROCHON chemin du Mas de Gineste 34130 MAUGUIO - impact sur le tracé conservatoire du chemin du Mas de Gineste - impact sur notre forage (50m) - impact et mesures contre les nuisances sonores * référence cadastrale de ma propriété : DE 94 »
<p><u>Points 1 et 3 concernant le tracé et les nuisances sonores :</u> Observations n'appelant pas de réponse car non liée à l'enquête Loi sur l'eau. Le propriétaire pourra cependant se rapprocher des services d'ASF pour obtenir des informations à ce sujet.</p> <p><u>Point 2 concernant le forage :</u></p> <p>Le forage de M. CROCHON est recensé dans la liste des points d'eau du DLE (Annexe 4 de la Pièce 6.4.1). Il est répertorié sous le numéro 217, avec les informations suivantes : la profondeur de l'ouvrage est de 50 m, le niveau d'eau est de 45 m par rapport au sol (il y a 10 ans) et le forage est utilisé à des fins domestiques.</p> <p>Ce forage se trouve dans un secteur à l'amont du déblai de la Méjanelle. Une étude hydrogéologique spécifique a été réalisée pour le déblai de la Méjanelle (Pièce 6.4.2 du DLE). Dans cette étude, le forage est référencé sous le numéro 21. Pour ce point d'eau, le rabattement maximal de la nappe dû au déblai du projet DDA9 seul a été évalué à -0.51 m, en situation de hautes eaux. Le rabattement maximal de la nappe dû au déblai a été évalué à -2.47 m, pour l'étude conjuguée des projets du dédoublement de l'A9 et de la ligne LGV, en situation de hautes eaux. Le rabattement maximal de la nappe dû au déblai du projet LGV seul a été évalué à -2.44 m, en situation de hautes eaux. Le rabattement de nappe potentiel du puits et du forage de M Crochon sera majoritairement dû au projet LGV.</p> <p>Ce puits fera l'objet d'un suivi particulier (cf réponse commission d'enquête ci-après)</p>							

	Nom	Reçu par CE	Obs. orale	Obs. écrite	Registre	Lettre à la CE	Nature de l'observation
Mesdames	PITON mère et fille	Oui	Oui	Non	Non	Oui	<p>Mme Piton est propriétaire d'une habitation qui est actuellement occupée par un locataire. Cette maison est située en pied de talus nord de l'A9b, au sud sud-ouest du Mas des Guilhermes. L'alimentation en eau de cette maison est assurée par un forage qui ne semble pas répertorié dans la pièce 6.4.2 « Etude hydrologique de la Méjanelle ». Mme Piton a les mêmes demandes que MM Wallon et Sempère et que Mme Lacas en ce qui concerne l'alimentation en eau. Elle n'a pas porté de remarque sur le registre mais nous remettra une lettre lors de la dernière permanence à Mauguio.</p> <p>Madame PITON est venue le 6-12-2012 nous remettre un courrier qui a été annexé au registre. Ce courrier reprend les précision et demandes faites précédemment et portées ci-dessus. Elle ajoute que la pièce 6.4.1 – annexe 6 page 5 présente des erreurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la parcelle DI 31 est bien sa propriété mais le n° de téléphone indiqué est erroné (bon n° 06 83 77 93 85) - la parcelle DI 36 ne lui appartient pas.
<p>ASF prend bonne note des erreurs figurant dans la pièce 6.4.1 et procédera aux modifications.</p> <p><u>Concernant le puits sur la parcelle DI31 :</u></p> <p>Le forage de Mmes PITON est recensé dans la liste des points d'eau du DLE (Annexe 4 de la Pièce 6.4.1) sous le numéro 230. La parcelle DI31 semble désormais être DI121. Des démarches seront menées ultérieurement pour valider l'emplacement du puits.</p> <p>Ce forage se trouve dans un secteur à l'amont du déblai de la Méjanelle. Une étude hydrogéologique spécifique a été réalisée pour le déblai de la Méjanelle (Pièce 6.4.2 du DLE). Dans cette étude, le rabattement de nappe dû au projet A9 seul à l'emplacement supposé du puits de Mmes Piton est estimé être de l'ordre de 1 m à 1,4 m en période de hautes eaux. Le rabattement maximal de la nappe dans ce secteur dû au déblai des projets conjugués du dédoublement de l'A9 et de la ligne LGV est estimé être de l'ordre de 4,3 m à 5,6 m, en situation de hautes eaux. Le rabattement de nappe potentiel du puits de Mmes PITON sera majoritairement dû au projet LGV.</p> <p>Ce puits fera l'objet d'un suivi particulier (cf réponse commission d'enquête ci-après)</p>							
Monsieur	UZAMUGURA Patrick	Oui	Oui	Non	Non	Oui	<p>Monsieur Uzamugura intervient pour le compte de la société ADIANTUS ENERGY CONCEPT basée à Montpellier. Il fait à la CE une proposition de solution alternative au projet retenu dans le cadre de la DUP de 2007 avec la réalisation d'une autoroute à étages. La gestion des polluants étant facilitée par l'enfermement des voies de circulation et le traitement des rejets (liquides et gazeux) dans des tours construites à intervalles réguliers.</p>
<p>Observation n'appelant pas de remarques particulières si ce n'est un total irréalisme.</p>							

	Nom	Reçu par CE	Obs. orale	Obs. écrite	Registre	Lettre à la CE	Nature de l'observation
Mairie Mauguio	Bernard CASSARD Adjoint délégué à l'urbanisme Représentants de la commune de Mauguio	Oui	Oui	Oui par le CE	Oui par le CE	Oui	<p>La commune de Mauguio signale le comblement d'un bassin naturel de rétention des eaux de la Jasse. Ce bassin est situé en amont de l'A9 et borde la RD24. La commune doit nous communiquer, lors de la prochaine permanence, un courrier traitant de ce problème.</p> <p>Le 6 décembre 2012, la mairie confie au Commissaire Enquêteur un courrier qui est annexé au registre d'enquête. Elle propose :</p> <ol style="list-style-type: none"> le déplacement du bassin d'écrêtement BE 958 de la position envisagée entre A9a et A9b au nord de l'A9a dans une ancienne zone d'expansion des crues aujourd'hui en cours de remblaiement sur la commune de Saint Aunès. Ce remblaiement aggrave le risque d'inondation. la création d'autres bassins d'écrêtement pour le Salaison, la Balaurie et la Cadoule en lieu et place des simples transparences hydrauliques prévues dans le dossier. La commune souhaite de ce fait diminuer les risques d'inondation sur son territoire.
<p>Le bassin BE958 est en réalité une mesure correctrice permettant de ne pas aggraver les écoulements du lit mineur de la Jasse en aval immédiat de la future A9b le long de la propriété de Mme Sabardu par rapport à la situation actuelle. Il a pour objectif de compenser les modifications de répartition des débordements de la Jasse au droit du projet du fait du rétablissement en place et de biais de la RD24. Il ne s'agit donc pas classiquement d'un bassin écrêteur de crue permettant de limiter les débits en aval par rapport à l'état actuel. Son déplacement éventuel en amont de la RD24 ne changerait rien à la problématique hydraulique aval. A ce stade, il n'est donc pas prévu de modifier son emplacement.</p> <p>Après examen et visite sur site, le lit majeur de la Jasse en rive gauche à l'amont du franchissement de l'A9 a effectivement été récemment remblayé sur une hauteur de plus de 1 m. Ces remblais sont situés dans la zone inondable dès la crue décennale. Ces remblais récents n'ont pas été intégrés dans la modélisation de l'état initial présentée dans le DLE de l'A9. Bien que l'impact précis de ces remblais ne peut être estimé que par l'intégration dans le modèle hydraulique, on peut aisément conclure à dire d'expert que ceux-ci viendront aggraver la situation existante et l'inondabilité des terrains avoisinants et de la RD24. Il appartient donc aux autorités compétentes de prescrire leur enlèvement</p> <p>Concernant les autres cours d'eau, le projet de déplacement s'est efforcé d'observer le principe de transparence hydraulique, c'est-à-dire de ne pas modifier les écoulements. La conception proposée permet à la fois de ne pas aggraver la situation actuelle mais n'a pas pour vocation de l'améliorer non plus. La mise en place de bassins d'écrêtement permettant de protéger la commune de Mauguio ne peut se faire que de façon concertée à l'échelle du bassin versant global et sort donc du cadre d'intervention d'ASF.</p>							
Madame	LEBRETON Françoise	Oui	Oui	Oui	Oui	Non	Mme Lebreton habite au Mas Brunel à Mauguio, à 100m à l'est du Mas Gineste. Elle s'inquiète pour la pérennité de son alimentation en eau domestique pour sa maison et sa propriété. Cette alimentation est assurée par un puits de 14m de profondeur. Les caractéristiques de ce puits ont bien été recensées dans la pièce 6.4.1.

	Nom	Reçu par CE	Obs. orale	Obs. écrite	Registre	Lettre à la CE	Nature de l'observation
<p>Le forage de Mme LEBRETON est recensé dans la liste des points d'eau du DLE (Annexe 4 de la Pièce 6.4.1) sous le numéro 222.</p> <p>Ce forage se trouve à l'extrémité Est du déblai de la Méjanelle. Une étude hydrogéologique spécifique a été réalisée pour le déblai de la Méjanelle (Pièce 6.4.2 du DLE). Dans cette étude, le forage est référencé sous le numéro 22. Pour ce point d'eau, le rabattement maximal de la nappe dû au déblai du projet DDA9 seul a été évalué à -0.20 m, en situation de hautes eaux. Le rabattement maximal de la nappe dû au déblai des projets conjugués du dédoublement de l'A9 et de la ligne LGV a été évalué à -1.52 m, en situation de hautes eaux. Le rabattement maximal de la nappe dû au déblai du projet LGV seul a été évalué à -1.52 m, en situation de hautes eaux. Le rabattement de nappe potentiel du puits et du forage de Mme LEBRETON sera majoritairement dû au projet LGV.</p> <p>Ce puits fera l'objet d'un suivi particulier (cf réponse commission d'enquête ci-après)</p>							
St AUNES							
Monsieur	CAMBOUNET Thierry, lieu-dit « Le Moulinas », 34 Saint Aunès	Oui	Oui	Oui	Oui	Non	<p>Monsieur Cambounet est venu afin de se faire expliquer les travaux au droit de sa maison d'habitation. Il habite en bordure du Salaison sur un terrain souvent inondé. Il indique que le ruisseau n'est pas entretenu, que les berges sont effondrées, que la végétation croît au milieu du cours d'eau et qu'il faudrait un nettoyage aval et un recreusement du lit.</p> <p>Monsieur Cambounet a porté son observation sur le registre.</p>
<p>Le projet de déplacement de l'A9 n'a pas pour objectif d'améliorer les écoulements du Salaison mais doit seulement garantir une non aggravation par rapport à la situation actuelle. L'entretien des berges du Salaison n'incombe pas à la société ASF lorsque celle-ci n'est pas propriétaire mais bien aux propriétaires des berges. Au droit du franchissement du Salaison, le projet prévoit un élargissement de l'ouvrage existant en amont et en aval en conservant un gabarit identique. Les travaux d'élargissement seront accompagnés du réaménagement du linéaire de ripisylve impacté lors de la phase chantier afin de garantir une continuité de celle-ci. Par ailleurs, le Salaison présentant des enjeux environnementaux importants, le projet prévoit de préserver au maximum le lit mineur du cours d'eau, aucun creusement n'est prévu.</p> <p>Il est important de noter que toute modification du lit du cours d'eau (creusement) engendrerait des conséquences sur les écoulements ainsi que sur le transport solide et la morphologie de celui-ci (profil en long). De ce fait ASF ne peut s'engager à modifier le lit comme demandé.</p> <p>En revanche, une consolidation et un nettoyage des berges pourront effectivement être réalisés mais uniquement dans l'emprise des travaux</p>							
Monsieur	Georges FANDOS Saint Aunès	Non	Non	Oui	Oui	Non	<p>M. FANDOS, Président de « l'Association de Défense du patrimoine menacé par le doublement de l'A9 ». Il s'étonne et regrette que l'étude hydraulique du doublement de l'A9 n'ait pas été faite en même temps que celle de la ligne LGV car il considère qu'il y a interactions entre les deux projets. Il demande plus de coordination et souhaite que l'ensemble du dossier soit revu en ce sens.</p>
<p>Les études hydrauliques réalisées dans la section centrale jumelée sur le Rondelet, Le Lantissargues, Lez Lez, la Lironde et le Nègues Cats tiennent bien compte des impacts conjoints des deux infrastructures.</p>							

	Nom	Reçu par CE	Obs. orale	Obs. écrite	Registre	Lettre à la CE	Nature de l'observation
Monsieur	Christian CAUSSE	Non	Non	Oui	Oui	Non	Précise que le fait que l'enquête sur l'eau ne soit pas liée avec celle de RFF, les conséquences des projets peuvent être « dépassées et mal analysées (sic)».
Observation n'appelant pas de réponse							
	Illisible	Non	Non	Oui	Oui	Non	Reprend les arguments des deux précédentes. Sic : « on nous amuse....on nous prend pour des demeurés....c'est une escroquerie pour les riverains et les contribuables....il s'agit de la deuxième enquête de ce genre sur le secteur et aussi plusieurs enquêtes sur l'air, l'environnement ».
Observation n'appelant pas de réponse							
BAILLARGUES							
CASTRIES							
Monsieur	ROUVIERE Claude 34160 Castries	Oui	Non	Non	Non	Non	Monsieur Rouvière est venu prendre connaissance du dossier et particulièrement du tracé. Il n'a pas fait d'observations particulières.
Observation n'appelant pas de réponse							
Monsieur	FOURNOT Francis Chemin du Mas de Roux 34160 Castries	Oui	Oui	Oui	OUI	Non*	Monsieur Fournot indique que sa maison d'habitation est alimentée en eau exclusivement par le Bas Rhône Languedoc (BRL). Il souhaite donc que durant les travaux le raccordement soit effectué en permanence par ASF. Il indique d'autre part qu'en bordure de son terrain se trouve une « roubine » qui passe sous l'autoroute. Par fortes intempéries les buses passant sous l'autoroute se bouchent car elles ne sont pas entretenues et provoquent des inondations de son terrain. Il demande que des solutions techniques soient apportées afin que ce risque soit supprimé. *M. Fournot a remis au CE des plans de son terrain sans autre courrier

	Nom	Reçu par CE	Obs. orale	Obs. écrite	Registre	Lettre à la CE	Nature de l'observation
<p>Après examen, il s'avère que le réseau BRL alimentant l'habitation de Monsieur Fournot va effectivement être dévié dans le cadre du projet. ASF invite M.FOURNOT à se rapprocher de la société BRL concernant son alimentation durant la phase de travaux relative à ce dévoiement.</p> <p>La roubine passant en bordure du terrain de M.FOURNOT est en réalité le ruisseau des Ploums. Ce ruisseau est actuellement rétabli par deux buses métalliques ARMCO (L= 2.69, H=1.85), correspondant à l'ouvrage OH866. L'analyse hydraulique réalisée a montré que ces buses garantissaient (en cas de bon entretien) les écoulements pour un événement de période de retour centennale. Sur ce secteur, l'autoroute sera élargie des deux côtés. Les ouvrages existants seront prolongés en amont et en aval par des cadres en béton de taille légèrement supérieure (L=3.07, H=2.05).</p> <p>La mise en place de bassins de traitement multifonction à proximité de cet ouvrage (BM867- Net S BM865 NetS) permettra la création d'un chemin d'accès qui viendra faciliter l'entretien de l'OH.</p>							
Madame	BOUDEKHANE Sarah Chemin du Mas de Roux 34160 Castries	Oui	Oui	Oui	Oui	Non	Mme Boudekhane est venue avec M. Fournot. Elle habite au même endroit et partage ses observations.
Cf réponse ci-dessus							
Madame	MIRALLES Odile	Non	Non	Oui	Oui	Non	Propriétaire de terrains impactés par le projet. En désaccord sur le projet « <i>générateur de nuisances sonores et écologiques sur les ressources en eau et sur la flore très riche sur cette zone de garrigue, de même que sur les cultures</i> ».
Observation n'appelant pas de réponse particulière							
St BRES							
Monsieur	MAZATAUD 34670 St Brès	Oui	Oui	Non	Oui par CE	Non	Monsieur Mazataud a souhaité des explications sur le tracé retenu pour le dédoublement de l'A9. Il s'est particulièrement intéressé aux aspects voirie et aux accès à l'autoroute depuis Saint-Brès. La gestion de l'eau n'a pas été son souci.
Observation n'appelant pas de réponse							
VENDARGUES							
	INCONNU	Non	Non	Oui	Oui	Non	« D'accord avec ce projet » Signé BL
Observation n'appelant pas de réponse							

B) OBSERVATIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission d'enquête demande que le Maître d'Ouvrage apporte des réponses ou éléments de réponses aux observations, interrogations et questions ci-dessous :

Analyse des impacts sur les masses d'eau concernées par le projet

EAUX SUPERFICIELLES

Impact quantitatif sur les écoulements et les risques d'inondation

Risques d'inondation

Dans les zones soumises au risque inondation des modélisations hydrauliques détaillées ont été mises en œuvre pour définir la nature et le dimensionnement des ouvrages de rétablissement des écoulements, notamment pour les 12 cours d'eau interceptés. Les objectifs de remous (élévation des niveaux d'eau en période de crue) retenus sont les suivants :

- **Dans les secteurs à enjeux (zones habitées et d'entreprises), le remous sera inférieur au centimètre, de manière à obtenir une transparence totale de l'aménagement.**
- **Dans les secteurs sans enjeux, le remous sera d'au maximum 30 cm**

Si l'objectif de remous retenu dans les secteurs à enjeux n'appelle pas d'observations de notre part, il n'en est pas de même pour les secteurs dits sans enjeux. Nous estimons que cette décision engage l'avenir de ceux-ci et hypothèque tout changement de destination à terme. Les secteurs actuellement sans enjeux seraient donc exclus de tout futur projet d'urbanisation (en dehors des zones d'interdiction imposées par les PPRI), de zones d'activités ou autres, cette décision nous paraît contestable et préjudiciable.

En outre, ces secteurs soit dits sans enjeux, mais cultivés ou cultivables pourraient sous l'effet d'une lame d'eau supplémentaire de 30 centimètres, enregistrer une aggravation des dégâts aux cultures ou autres occupations des sols, ce que n'ont pas manqué d'observer, et de nous faire remarquer, les représentants de la Chambre Régionale d'Agriculture.

-Dans ces secteurs actuellement « dits sans enjeux », comment justifiez-vous un objectif de remous aussi important qui d'une part, pourrait aggraver les dégâts sur les cultures, activités actuelles et constructions existantes, et d'autre part ne permettrait pas une modification future des modes d'occupation des sols et de valorisation de ceux-ci ?

Ne peut-on envisager de supprimer ou diminuer l'importance de ce remous, solution qui permettrait de ne pas hypothéquer dans le futur des modes d'occupation des sols plus valorisants ?

Tout d'abord, il est important de préciser que pour les secteurs dits sans enjeux, il s'agit bien d'un remous maximum acceptable de 30 cm. Dans de nombreux secteurs, les 30 cm sont loin d'être atteints. Les cartographies jointes en annexe 1 permettent de mieux estimer la réalité de ces remous. Par ailleurs les remous concernent généralement des terrains situés à proximité immédiate de l'infrastructure et s'annulent complètement environ 100 à 200 m en amont de l'infrastructure.

Mosson : Sur la Mosson l'impact du projet est négligeable, les remous maximums calculés sont de 1cm.

Rieu-Coulon : Les terres agricoles impactées en aval du projet et plantées pour la plupart en vigne présente un remous maximum de 5cm. Le secteur le plus impacté en termes de remous est le secteur dit du Saut de Mouton où se situeront les bassins de traitement BM1053 et BM1052

Rondelet et fossé du Mas de Saint Pierre : Pour le ruisseau du Rondelet, les remous maximums calculés sont de 5cm, excepté pour les terrains compris entre l'A9b et la future LGV et très localement à l'amont immédiat de l'A9b.

Le long du VC de Saint Pierre, on observe un remous supérieur compris entre 10 et 20cm en amont de l'infrastructure sur une longueur ne dépassant pas 100 m. Ces terrains sont actuellement cultivés.

Lantissargues : Sur ce cours d'eau, le projet n'engendre pas de remous.

Lez : En rive droit du Lez, les remous restent inférieurs à 5cm excepté très localement. Par ailleurs le projet a vérifié qu'aucune habitation n'était touchée.

Lironde : On observe un remous compris entre 10 et 20cm en amont immédiat de l'infrastructure sur une distance de 150m maximum de l'infrastructure. Sur ce secteur, le projet a vérifié qu'aucune habitation n'était touchée.

Nègues-Cats : On observe un remous localement supérieur à 20cm en amont immédiat de l'infrastructure sur une distance de 85m maximum de l'infrastructure.

Jasse : Sur ce cours d'eau, les remous calculés sont quasi nul, excepté localement en aval de l'A9 à proximité du lit mineur en rive droite. Sur ce secteur les terrains sont actuellement en friche.

Salaison, Cadoule et Bérange : Sur ces cours d'eau, les remous calculés sont inférieurs à 10cm.

Balaurie : Sur ce cours d'eau, le projet n'engendre pas de remous.

Au global cette analyse montre que dans les secteurs sans enjeux, les remous maximums calculés en crue centennale demeurent inférieurs à 10cm, excepté localement à l'est du VC de Saint Pierre et en rive gauche de la Lironde et très ponctuellement en bordure du Nègues-Cats à l'amont immédiat de l'A9b.

L'impact du projet sur les secteurs sans enjeux reste donc faible et circonscrit.

Zone inondable du Rieu-Coulon

Le projet nécessitera la construction de plusieurs ouvrages sur le ruisseau du Rieu-Coulon. Ce cours d'eau fera également l'objet d'un re-scindement tout en conservant son lit actuel. Ces divers ouvrages risquent d'augmenter nettement la vitesse d'écoulement.

D'autre part, deux ouvrages multifonctions pour le traitement des eaux pluviales de l'ensemble des plates-formes autoroutières seront aménagées entre l'A9 élargie et la bretelle de raccordement dit « saut de mouton » ouest. Ces deux ouvrages qui draineront une superficie de 15,74 ha de voirie imperméabilisée présenteront un débit de fuite total de 7,10 m³/s qui s'ajoutera aux 80 m³/s débités actuellement par le cours d'eau (crue centennale).

En outre les ouvrages de traversée présenteront une largeur au plafond de 3m chacun. Ceux-ci vont rejoindre le lit actuel du Rieu-Coulon qui présente une largeur au plafond de 1,30m. Cela constituera obligatoirement un étranglement qui provoquera, lors des crues, un débordement intempestif plus important sur les parcelles des riverains, déjà très fortement touchées (voir photos).

Le propriétaire et riverain concerné serait d'accord pour céder du terrain destiné à élargir le lit du Rieu-Coulon.

Le maître d'ouvrage serait-il d'accord pour élargir sur une certaine distance le lit de ce ruisseau afin d'assurer une meilleure diffusion des eaux et éviter des débordements sur les parcelles riveraines plantées en vigne ?

Le projet de déplacement de l'A9 n'a pas pour objectif d'améliorer les écoulements du Rieu-Coulon mais doit seulement garantir une non aggravation par rapport à la situation actuelle. Les vignes de M et Mme Fourcadier sont actuellement situées en rive gauche du Rieu-coulon en aval du projet dans un secteur régulièrement inondé dès la crue d'occurrence décennale. Comme démontré dans la modélisation hydraulique réalisée, le projet de déplacement de l'A9 ne viendra pas aggraver cette situation. En effet au droit des parcelles concernées l'exhaussement de la ligne d'eau liée au projet est de 1cm pour les crues décennale et centennale. Aucune augmentation des vitesses n'est observée, y compris dans le lit mineur. Le recalibrage local du Rieu-Coulon proposé dans le projet s'avère nécessaire compte tenu de l'emplacement de la nouvelle infrastructure qui conduit à déplacer légèrement le lit mineur du cours d'eau. Le gabarit retenu pour ce recalibrage est similaire au gabarit existant en aval du dernier ouvrage créé (OH1050b). Les travaux de reprise du lit mineur n'ont pas pour vocation d'agrandir le gabarit du cours d'eau mais bien à rétablir son tracé en plan. Ce recalibrage a été conçu pour être le plus réduit possible en terme de longueur afin d'impacter au minimum le cours d'eau. **L'extrémité des travaux de recalibrage est prévue au droit de la parcelle OA10.**

La demande de recalibrage plus en aval au droit des parcelles OA7, 8, 9 jusqu'au chemin de Montels Eglise ne peut pas se justifier du point de vue de la transparence hydraulique. Par ailleurs, agrandir le gabarit du cours d'eau sur ce secteur aurait des conséquences non négligeables pour les avaliers. De ce fait ASF ne peut s'engager à réaliser des travaux de recalibrage au-delà de ce qui est prévu dans le cadre du présent dossier. Néanmoins si le propriétaire donne son accord, des travaux d'entretien du lit et de la ripisylve (sans recalibrage) pourront être réalisés ponctuellement par ASF pendant les travaux sur l'ensemble des terrains de M et Mme Fourcadier.

RQ : Les bassins de traitement BM1052 et BM1053 sont tous deux dimensionnés pour permettre un écrêtement à hauteur de l'évènement centennal. Pour ce type d'évènement, l'apport de débit des impluviums autoroutier est de bien de 7.1 m³/s mais le débit de rejet cumulé des bassins rejetés au Rieu-Coulon sera de 1.24 m³/s seulement.

Par ailleurs, les ouvrages de traversées présentent une largeur de 3m au plafond de façon identique à l'ouvrage existant. Cette largeur au plafond sera maintenue à 3m pour le tronçon recalibré à l'intérieur du saut de Mouton et en aval jusqu'à l'OH1050b sous le chemin rétabli. En aval de l'OH1050b, le recalibrage prévu permettra de rejoindre progressivement le gabarit du lit mineur actuel du Rieu-Coulon présentant une largeur au plafond de 1.3m. **La modélisation hydraulique réalisée montre que ces aménagements prévus n'aggravent pas les écoulements par rapport à la situation actuelle.**

Zone inondable du Lez et Lironde

Monsieur de la commune de Lattes exprime ses inquiétudes vis-à-vis de la transparence hydraulique et craint, en cas d'inondation, le retour des eaux vers le Lez. Il demande que soit créée une transparence au droit de la RD 986 (avenue de Palavas) afin de permettre l'évacuation de l'eau stockée sur la Céreirède (voir sa lettre du 5 décembre 2012).

Quelle réponse apportez vous aux inquiétudes et à la demande de Monsieur le Maire de Lattes ?

Réponse au courrier de la commune de lattes :

Zone de compensation des remblais :

La zone de compensation présentée p. 140 de la pièce n°4 est une erreur, il s'agit d'une ancienne zone étudiée finalement non retenue. Cette zone n'est d'ailleurs pas reportée p41-42 de la pièce 4. La compensation sur ce secteur sera réalisée via la participation financière d'ASF aux aménagements de la basse vallée de la Mosson portés par la CAM et non via un déblai situé à proximité de l'infrastructure.

Afin de compenser le volume de remblai en zone inondable sur le ruisseau du Rieu-Coulon, la mise en place d'un déblai compensatoire sur la parcelle privative AL104 de M.Dulac est proposée. Ce déblai permettra de compenser un volume estimé à 10 060 m³. Ce déblai présentera une surface de 1.45 ha et une profondeur variant entre 0 et 1.4m maximum. Pour permettre une efficacité maximale, les déblais compensatoires doivent être situés à proximité de l'infrastructure dans des secteurs situés en limite du champ d'inondation. Sur le secteur du Rieu-Coulon, la présence d'un lotissement La Castelle en rive gauche et du VC5 en rive droite réduit les possibilités d'implantation de ce déblai. Par ailleurs tous les terrains alentours situés à proximité ou bien dans le champ d'inondation sont actuellement plantés en vignes. Le secteur retenu correspond à la localisation présentant la meilleure efficacité hydraulique car située à l'amont du verrou naturel. La localisation de ce déblai compensatoire est le fruit d'une recherche de compromis efficacité hydraulique/ contraintes occupation des sols. Néanmoins il appartiendra au préfet de décider du maintien ou non de ce secteur de déblais et le cas échéant un autre secteur devra être choisi.

Les déblais compensatoires seront réalisés par recours aux articles L. 211-12, R 211-96 et R211-106 du Code de l'Environnement, dernièrement modifié par la loi Grenelle II du 12 juillet 2010. Ces articles permettent la mise en place d'une servitude d'utilité publique, visant à limiter l'utilisation des terrains en créant des zones susceptibles d'être sur-inondées. Ces servitudes permettront notamment d'interdire tout remblaiement futur de ces zones décaissées. **Le choix de la mise en place de servitude explique que ces parcelles ne sont actuellement pas intégrées à l'enquête parcellaire en cours.** **Après validation de ces secteurs de déblais compensatoires par le préfet**, et pour donner droit aux éventuelles demandes d'acquisition de la part des propriétaires, les emprises concernées par ces zones de compensation pourront être intégrées dans une prochaine enquête parcellaire. En cas de désaccord sur le prix, les dispositions du code de l'expropriation (articles R11-19 et suivants et R13-15 et suivants) permettront le transfert de propriété par voie d'ordonnance et la fixation du prix par voie judiciaire.

Bassins de traitement :

ASF s'est engagé à étudier les possibilités de déplacement de certains de ces bassins de traitement entre la nouvelle autoroute A9b et la LGV. Cette étude complexe, actuellement en cours, doit tenir compte à la fois des contraintes techniques mais également des contraintes d'accès et d'entretien ainsi que des contraintes juridiques. Concrètement les possibilités de déplacement concernent les bassins BM1031 et BM1026.

ASF a déjà examiné les possibilités de déplacement du bassin BM1013 (secteur Céreirède) entre les deux infrastructures. Compte tenu des diverses contraintes (faible emprise, contraintes hydrauliques et géotechniques), le déplacement de ce bassin n'est techniquement pas envisageable.

Transparence hydraulique secteur Lez-Lironde :

Tout d'abord, il est important de préciser que les ouvrages de transparence hydraulique sont dimensionnés pour la crue d'occurrence centennale conformément à la législation en vigueur mais qu'une analyse a été menée également pour la crue exceptionnelle afin de vérifier l'acceptabilité du projet.

Le modèle mathématique de simulation des écoulements du Lez et de la Lironde montre que :

- En cas de crue centennale du Lez et de la Lironde, les écoulements débordés en rive droite du Lez (secteur Céreirède) s'étalent dans la plaine et sont indépendants des écoulements restant dans le lit mineur. Aucun retour de débit dans le lit mineur, à fortiori au droit du déversoir Lez-Lironde n'est observé à l'état actuel. La simulation du remblai de l'infrastructure à l'état projet et de ces ouvrages de transparence hydraulique engendre un léger

exhaussement des hauteurs d'eau (en moyenne 4 à 8cm) sur les terrains situés à l'amont immédiat de l'infrastructure. Ce remous devient nul à une distance de 100m environ en amont de l'A9. Cethaussement local ne modifie en aucun cas les répartitions de débits entre le lit mineur et le lit majeur du Lez et ne peut engendrer de retour de débit vers le lit mineur.

- Pour la crue exceptionnelle à l'état actuel on observe bien des écoulements séparés entre le lit mineur du Lez et le lit majeur en rive droite. Le remblai de l'A9 engendrera un exhaussement général compris entre 2 et 20cm suivant les secteurs en amont de l'infrastructure. On observe alors une légère modification de la répartition des débits entre le lit mineur du Lez et le lit majeur. Les débits transitant en aval de l'A9 dans le lit mineur puis dans le chenal Lez-Lironde seront légèrement augmentés (+ 5.5 m³/s transitant dans le chenal Lez-Lironde, + 3.2 m³/s dans le lit mineur du Lez à l'aval du partiteur, soit une augmentation de l'ordre de 1% des débits).

Le tableau ci-dessous récapitule la répartition des débits à l'état actuel ainsi qu'à l'état projet pour la crue centennale et la crue exceptionnelle :

	Crue centennale		Crue exceptionnelle	
	Etat actuel	Etat projet	Etat actuel	Etat projet
Débit total	900 m ³ /s		1500 m ³ /s	
Lit mineur Lez amont A9	803.5 m ³ /s	803.5 m ³ /s	973.6 m ³ /s	1006 m ³ /s
Lit majeur rive droite (Céreiède)	23.9 m ³ /s	23.9 m ³ /s	135 m ³ /s	126 m ³ /s (-6%)
Chenal Lez lironde	229.80 m ³ /s	229.80 m ³ /s	620.50 m ³ /s	623.70 m ³ /s (+0.5%)
Lit mineur Lez aval partiteu	570.80 m ³ /s	570.80 m ³ /s	319.90 m ³ /s	325.40 m ³ /s (+1.7%)

Le projet de déplacement de l'A9 présente un léger impact sur la répartition des débits Lit mineur/lit majeur mais uniquement pour la crue exceptionnelle. Cet impact est cependant à relativiser car l'augmentation de débit à l'état projet transitant dans le lit mineur du Lez en aval du partiteur et dans le chenal Lez-Lironde est très faible (quelques m³/s uniquement) au regard de débits globaux. **Cet ordre de grandeur reste similaire à la précision du modèle mis en œuvre et ne peut en aucune manière annihiler l'efficacité des dispositifs mis en place pour la protection de la commune de Lattes qui nous le rappelons ont été conçus pour une crue de projet à 755 m³/s inférieure à la crue centennale et a fortiori à la crue exceptionnelle.**

En aval du partiteur, les digues du Lez ont été rehaussées et confortées pour protéger la ville de Lattes jusqu'à 600 m³/s, la commune se trouve ainsi protégée jusqu'à la crue centennale. Pour cette crue, le projet de l'A9 n'aura pas d'impact sur la répartition de débit. Pour la crue exceptionnelle, à l'état actuel, le débit de 600 m³/s est déjà atteint et le risque de submersion est déjà présent en dehors même de l'impact du projet.

Compte tenu de ces considérations, il n'est pas proposé d'agrandir les ouvrages de décharge.

En ce qui concerne la RD986, celle-ci est inondable dès la crue centennale. Cependant pour cette crue seul un sens de circulation (Lattes direction Montpellier) est inondé. En effet, le terre-plein central plus haut fait obstacle. Pour la crue exceptionnelle le niveau monte au-delà du terre-plein central et on observe une inondation totale de la RD986 avec un transit de 5.65 m³/s du secteur de la Céreiède vers le Lantissargues par-dessus l'axe routier. Compte tenu des cotes altimétriques de la RD986 (voirie) et des terrains avoisinants, il n'est pas possible de réaliser un ouvrage de transparence hydraulique sous cet axe routier car celui-ci fonctionnerait en siphon. La destruction du terre plein central permettrait effectivement d'abaisser légèrement certains niveaux sur la Céreiède mais engendrerait l'inondation de secteurs en aval des bassins de Saporta désormais non inondables au regard du nouveau PPRi. **Compte tenu du risque de modification du nouveau PPRi sur la commune de Lattes, il n'est pas proposé de faciliter la transparence au droit de la RD986.**

Gestion du risque d'embâcles :

Tout d'abord il est important de préciser, que la prise en compte d'un risque éventuel d'embâcles correspond à l'examen d'un fonctionnement dégradé non exigible.

Comme pour les ouvrages de décharge, la prise en compte du risque d'embâcles et la mise en place éventuelle de dispositifs associés n'est à examiner réglementairement parlant que pour la crue de référence, c'est-à-dire la crue d'occurrence centennale. Néanmoins, une analyse a également été menée pour la crue exceptionnelle.

Le projet de déplacement de l'A9 ne comportera aucun appuis dans le lit endigué du Lez ni dans le lit de la Lironde. En l'absence de ce type d'obstacle potentiel dans les secteurs présentant les plus grands écoulements le risque d'embâcles se trouve largement réduit. Il demeure néanmoins un risque potentiel d'embâcles au droit des divers ouvrages de transparence hydraulique.

Ce risque est à apprécier en fonction des caractéristiques des écoulements présents (hauteurs, vitesses) et de la taille des ouvrages de décharge. Le tableau suivant présente pour chacun des ouvrages de décharge, leurs dimensions ainsi que les hauteurs et vitesses calculées en amont immédiat des ouvrages.

N° OH	Gabarit	Crue centennale		Crue exceptionnelle	
		Hauteur (cm)	Vitesse (m/s)	Hauteur (cm)	Vitesse (m/s)
OH1008	2 cadres béton L= 7.5, H= 4m	20	1.02 m/s	66	1.16 m/s
PI1009	Passage routier L=8m	0	/	46	1.16 m/s
OH1010	DN1000	43	0.2 m/s	68	0.9 m/s
PI 1012	Passage routier L=9.5m, H> 4m	18	0.86 m/s	83	1 m/s
OH1012	Cadre béton L=3m, H= 3m	0	/	72	1 m/s
OH1014	Cadre béton L=3m, H= 3m	80	1.08 m/s	160	1.21 m/s
PI1016	RD986 L= 10m (chemin de Saint Hubert)	43 (chemin Saint hubert)	0.61 m/s	104 (chemin de Saint Hubert)	0.8 m/s

Compte tenu des largeurs importantes sur la plupart des ouvrages de décharges (OH1008, PI1009, PI1012, PI1016) ainsi que des hauteurs et vitesses calculées, le risque d'obturation par des embâcles suffisamment importants pour venir boucher partiellement les ouvrages est négligeable..

Seuls les OH1010 et 1014 voir éventuellement l'OH1012 présentent, du fait de leur section plus réduite, un risque résiduel.

Ce risque demeure faible même en cas de crue exceptionnelle.

S'il s'avérait que le préfet demande à ce que ce risque résiduel soit pris en compte, une analyse devra être réalisée quand à la faisabilité technique et pratique de la mise en place de ces pièges à embâcles. Les conséquences en termes de réalisation foncière et de gestion ultérieure (entretien notamment) devront être également examinées et les moyens nécessaires devront être donnés à ASF pour ce faire.

Zone inondable de la Jasse

Les représentants de la Mairie de Mauguio nous ont fait part d'un remblai récent en rive gauche de la Jasse, en zone inondable et en amont de l'autoroute A9 actuelle (voir photos et plans).

Toujours d'après la commune de Mauguio cette zone faisait office de bassin de rétention.

Quel pourrait être l'impact de ce remblai sur les écoulements de la Jasse notamment sur les hauteurs d'eau, les vitesses d'écoulement et le risque d'inondation de zones non actuellement touchées ?

Après examen et visite sur site, le lit majeur de la Jasse en rive gauche à l'amont du franchissement de l'A9 a effectivement été récemment remblayé sur une hauteur de plus de 1m. Ces remblais sont situés dans la zone inondable dès la crue décennale. Ces remblais récents n'ont pas été intégrés dans la modélisation de l'état initial présentée dans le DLE de l'A9. Bien que l'impact précis de ces remblais ne peut être estimé que par l'intégration dans le modèle hydraulique, on peut aisément conclure à dire d'expert que ceux-ci viendront aggraver la situation existantes et l'inondabilité des terrains avoisinants et de la RD24. **Il appartient donc aux autorités compétentes de prescrire l'enlèvement de ce dépôt récent et non autorisé.**

Les écoulements

Le dossier indique que dans le cadre de mise en transparence de l'ouvrage autoroutier, notamment pour les écoulements secondaires (thalwegs secs, fossés..) tous les ouvrages de rétablissement seront dimensionnés pour l'événement centennal.

Or ces ouvrages ne débouchent pas forcément au droit d'un fossé ou d'un exutoire existant. Il est donc prévu pour éviter le ravinement des sols et d'éventuels dégâts aux cultures, de faire déboucher ces ouvrages sur une fosse dite d'entonnement et de diffusion.

L'impact de ce fonctionnement est d'autant plus sensible sur l'A9b, partie centrale, car les terrains en aval de ces ouvrages ne reçoivent pas d'eau aujourd'hui (OH1047B, OH1042B, OH1040B, etc...)

-Ces fosses d'entonnement et de diffusion seront-elles implantées sur le domaine autoroutier, et seront-elles facilement accessibles pour en assurer l'entretien ?

Toutes les fosses d'entonnement et de diffusion seront bien implantées sur le domaine autoroutier et seront facilement accessibles pour permettre leur entretien régulier.

- Un dédommagement est-il prévu pour les propriétaires des terrains situés au droit de ces ouvrages qui seront donc périodiquement inondés ? Si oui, lequel ?

Tous d'abord, il est important de souligner, que le projet ne viendra pas créer d'apports supplémentaires au droit des fossés de diffusion. Ces fossés ont pour objectif d'annihiler le phénomène de concentration des écoulements lié à la création d'ouvrages de rétablissement ponctuels sous l'infrastructure. Les fossés se rejettent dans des talwegs plus ou moins marqués qui collectent actuellement déjà les mêmes débits mais de façon plus diffuse.

Les fossés de diffusion de longueur généralement supérieure à 10m ont justement été dimensionnés pour étaler les lames d'eau en sortie d'ouvrages. Les hauteurs d'eau déversées en aval immédiat des fossés de diffusion seront de l'ordre de 10cm maximum et les vitesses n'excéderont pas 0.5 m/s.

Compte tenu des précautions mises en œuvre et exposées ci-dessus, il n'est pas prévu de dédommagement des propriétaires des terrains situés au droit de ces ouvrages.

Bassins de rétention

- Quel est le type d'ouvrage de régulation et de vidange qui sera mis en place au droit des bassins multifonctions pour assurer la rétention des eaux, leur écoulement et la vidange complète éventuelle du bassin en fin d'événement ?

Les ouvrages de régulation et de vidange des bassins seront constitués de canalisations, associées à un ou plusieurs dispositifs d'orifice de fuite de diamètre variables. Ces canalisations se rejettent généralement dans des fossés enherbés subhorizontaux rejoignant les différents milieux récepteurs. L'annexe 2 présente une coupe type d'un ouvrage de rejet.

- Pouvez-vous affirmer que la cote altimétrique du plafond de tous ces bassins sera, dans tous les cas, supérieure au niveau des nappes souterraines ?

Tous les bassins sont étanches. Ceux-ci sont calés dans la mesure du possible au dessus du niveau des nappes phréatiques. Une campagne piézométrique est actuellement en cours au droit de chaque bassin pour évaluer la profondeur des nappes souterraines.

S'il s'avère après analyse que le niveau des plus hautes eaux est supérieur un niveau du plafond des bassins, le système d'étanchéité de ceux-ci (géomembrane) sera lesté pour éviter des surpressions lorsque que les bassins seront vides.

Néanmoins, pour les bassins situés à proximité des cours d'eau, le calage de l'orifice de rejet au dessus de la cote de crue décennale a généralement conduit à réaliser ces bassins plutôt en remblai, ce qui limite très fortement le risque de remontée de nappe au niveau du plafond de ces bassins.

EAUX SOUTERRAINES

Impacts quantitatif et qualitatif sur les eaux souterraines

Le Maître d'Ouvrage a procédé au recensement des points d'eau sur une distance de 300 mètres de part et d'autre de l'axe du projet.

2 194 personnes propriétaires des parcelles concernées par ces zones, ont été contactées, 1 221 d'entre-elles ont répondu.

Au total, 548 points de prélèvement d'eau ont été identifiés et les divers usages répertoriés (dont : AEP 16%, agricole 13%, domestique 28%, surveillance des nappes 26%...).

Toutefois, au cours des permanences, certaines personnes nous ont affirmé ne pas avoir été informées ou contactées.

- Pouvez-vous confirmer que toutes les personnes exploitant l'aquifère aux abords du projet seront tenues informées, et de quelle façon, d'une éventuelle difficulté de prélèvement d'eau dans leurs ouvrages, due aux travaux (zones de déblai humide notamment) ?

Les puits potentiellement impactés par le projet feront l'objet d'un suivi spécifique (cf ci-dessous).

En ce qui concerne les captages d'alimentation en Eau Potable (AEP) dont le périmètre de protection est intercepté par le projet, vous considérez que l'impact du projet sera pratiquement nul, et vous n'envisagez pas de mesures compensatoires, sauf éventuellement sur le secteur de la Méjanelle.

-Quelles seraient les mesures envisagées pour la protection éventuelle des captages d'eau potable de ce secteur ?

Le projet intercepte les périmètres de protection rapprochés des captages de Flès, Lauzette et Lou Garrigou et le périmètre de protection éloigné du forage du Stade.

Dans le secteur de la Méjanelle, le projet n'intercepte pas de périmètre de protection de captage AEP. Le périmètre de protection du captage le plus proche (forage de Garigues Basse) est situé à 1km en aval hydraulique et celui de Vauguières le bas à plus de 1.4km. Compte tenu de cet éloignement, le projet n'engendrera pas d'impact quantitatif (cf pièce 6.4.2 p29) ni qualitatif. Il n'est donc pas prévu de mesures particulières pour la protection des captages de ce secteur dans le cadre du projet.

La pièce 4 partie 2 présente par contre les différents mesures envisagées pour la protection des captages AEP dont le périmètre de protection est intercepté par le projet.

La mise en place d'un réseau de surveillance (piézomètre + prélèvements) permettra de contrôler, en phase travaux, les impacts qualitatifs potentiellement générés par le projet dans les secteurs où le projet intercepte les périmètres de protection des différents captages.

Ce réseau sera composé :

- d'une dizaine de piézomètres situés entre le projet et les forages de Flès, La Lauzette et Lou Garrigou.
- De 4 piézomètres situés entre le projet et le forage du Stade.

L'implantation de ces piézomètres sera définie en concertation avec les services de l'état et les exploitants de captages et devra tenir compte de la présence des déblais élargis en les localisant à leur aval hydraulique.

Ce suivi qualitatif sera réalisé selon une fréquence mensuelle pendant la durée des terrassements, puis trimestrielle jusqu'à la réalisation de l'étanchéité de la plate-forme et de son raccordement au réseau et aux bassins de traitement étanches.

Concernant la qualité des eaux souterraines, les paramètres recherchés porteront au moins sur l'analyse des hydrocarbures, du COT, des paramètres physico-chimiques des eaux pompées (pH, oxygène dissous, conductivité, température, potentiel redox).

En phase travaux tous les incidents se produisant, et plus particulièrement ceux situés dans les périmètres de protection des différents captages, seront répertoriés. Les exploitants seront immédiatement prévenus, une vigilance accrue sera mise en

place au niveau du suivi qualitatif des piézomètres mis en place spécifiquement pour l'opération (déclenchement d'un suivi hebdomadaire) mais également au niveau de mesures de suivis réalisées par les exploitants.

Secteur de la Méjanelle

Le projet se situe majoritairement en remblai, toutefois dans sa section centrale, au droit de la butte du lieu-dit « La Méjanelle », le passage de l'autoroute A9b ainsi que de la future ligne LGV se fait en déblai humide et entaille les niveaux saturés de l'aquifère « villafranchien » et une partie de l'aquifère de « l'astien » qui constituent les principaux réservoirs de la plaine littorale.

L'étude contenue dans le dossier précise l'impact qualitatif et quantitatif des projets sur les aquifères et leur exploitation (Captages AEP et captages privés à usages divers), fournit une estimation des débits drainés et propose un ensemble de mesures visant à prévenir, corriger et éventuellement compenser les impacts du projet en phase travaux et en exploitation.

Il ressort que le projet A9b recoupe effectivement les niveaux saturés des aquifères astiens et villafranchiens sur une épaisseur variable de 1 à 3 mètres et que le projet LGV dont l'enfoncement dans la butte est plus important recoupe la nappe sur une hauteur de 1 à 7 mètres.

En conséquence, l'exploitation de l'aquifère est susceptible d'être affectée par le projet.

Dans ce secteur, 4 captages AEP et 79 captages privés sont susceptibles d'être impactés.

- Les impacts des deux projets se cumulant, pouvez-vous confirmer que les solutions ou mesures préventives, curatives et compensatoires seront arrêtées et mises en œuvre de manière concertée entre ASF et RFF (Réseau Ferré de France) ?

A ce stade aucune concertation n'a eu lieu entre ASF et RFF concernant la mise en place des mesures préventives, curatives et compensatoires dans le secteur de la Méjanelle.

Concernant l'impact hydraulique lié au passage en déblai humide au droit de la Méjanelle, vous envisagez de mettre en œuvre des mesures préventives et compensatoires, en particulier vis-à-vis des captages privés (forages, puits,...) qui peuvent être affectés par un rabattement significatif de la nappe.

Vous indiquez également que la définition des mesures compensatoires nécessiterait **éventuellement** un complément d'étude visant à préciser l'ampleur de la perte de productivité des captages privés les plus proches.

Lors des permanences, de nombreuses personnes nous ont fait part de leurs craintes concernant l'avenir de leurs ouvrages de prélèvement en eau potable et/ou domestique. Ces personnes craignent que la productivité de leurs ouvrages soit affectée quantitativement et même qualitativement. Leurs habitations n'étant pas desservies par un réseau public d'alimentation en eau potable, ils n'ont pas d'autres ressources que les puits ou les forages qu'ils ont réalisés et qu'ils utilisent quotidiennement.

Compte-tenu de l'impact indéniable du projet sur l'exploitation des eaux souterraines, notamment dans cette zone, la commission d'enquête estime nécessaire d'amplifier certaines mesures et vous demande la possibilité :

- En phase d'exploitation, de prolonger sur plusieurs années, le suivi de l'évolution des niveaux de la nappe et mesurer l'impact sur les ouvrages de prélèvement d'eau existants

- De procéder également comme en matière de pollution accidentelle, sur plusieurs années à un suivi systématique de la qualité des eaux des différents captages après réalisation d'un état zéro initial avant début des travaux.

- Afin de définir plus précisément les mesures compensatoires à mettre en œuvre, pouvez-vous prendre l'engagement de procéder, avant tout début de travaux, au complément d'étude (envisagé dans le dossier) visant à préciser l'ampleur de la perte de productivité des captages privés proches du projet et à évaluer tout risque de pollution de ceux-ci ?

Concernant l'impact potentiel du projet sur les différents puis privés et compte tenu des craintes exprimées par les différents usagers de ces puits, ASF propose la mise en place du dispositif suivant :

Les puits impactés par le projet DDA9 et présentant un risque de rabattement de nappe, selon l'analyse menée dans la pièce 6.4.2, seront listés et feront l'objet d'un suivi. Au total environ 25 puits seront surveillés. Il sera mis en place dès 2013 un suivi piézométrique mensuel du niveau de ces puits, ce qui permettra de déterminer un état zéro sur une période de 1an avant le démarrage des terrassements. Au cours de cette année 2 analyses qualitatives seront également réalisées. Les paramètres recherchés porteront au moins sur l'analyse des hydrocarbures, du COT, des paramètres physico-chimiques des eaux pompées (pH, oxygène dissous, conductivité, température, potentiel redox).

En phase travaux, le suivi piézométrique et qualitatif sera réalisé selon une fréquence mensuelle pendant la durée des terrassements, puis trimestrielle jusqu'à la réalisation de l'étanchéité de la plate-forme et de son raccordement au réseau et aux bassins de traitement étanches.

Un fois les travaux achevés, il est prévu de prolonger le suivi piézométrique et qualitatif sur une fréquence trimestrielle pendant 1an.

Il n'apparaît pas nécessaire de prolonger ce suivi au delà car les impacts quantitatifs éventuels sur le rabattement de nappe n'évolueront plus une fois les travaux de terrassement terminés. En ce qui concerne les impacts qualitatifs, les dispositifs d'assainissement mis en œuvre sur le projet (dispositifs latéraux de retenus, réseau de collecte et bassins étanches) permettront d'éviter toute pollution des eaux souterraines.

DEBLAIS COMPENSATOIRES

Le projet nécessite pour la construction des divers ouvrages, la mise en œuvre de remblais dans les secteurs d'expansion de crues provoquant à terme une réduction progressive des champs d'expansion qui peut s'avérer néfaste. En application du SDAGE ces remblais doivent faire l'objet d'une compensation à 100 %.

Le dossier prévoit un certain nombre de secteurs où seront réalisés des déblais compensatoires.

Certains participants à l'enquête, propriétaires des terrains concernés, nous ont indiqué ne pas avoir été informés et contactés pour une éventuelle cession de ces terrains.

Pour les terrains concernés, quel est le mode d'occupation que vous envisagez (cession, location) ? Dans le cadre d'une acquisition ces terrains ont-ils été intégrés dans l'enquête parcellaire et les propriétaires informés ?

Les déblais compensatoires seront réalisés par recours aux articles L. 211-12, R 211-96 et R211-106 du Code de l'Environnement, dernièrement modifié par la loi Grenelle II du 12 juillet 2010. Ces articles permettent la mise en place d'une servitude d'utilité publique, visant à limiter l'utilisation des terrains en créant des zones susceptibles d'être sur-inondées. Ces servitudes permettront notamment d'interdire tout remblaiement futur de ces zones décaissées. **Le choix de la mise en place de servitudes explique que ces parcelles ne sont actuellement pas intégrées à l'enquête parcellaire en cours.**

Après validation de ces secteurs de déblais compensatoires par le préfet, et pour donner droit aux éventuelles demandes d'acquisition de la part des propriétaires, les emprises concernées par ces zones de compensation pourront être intégrées dans une prochaine enquête parcellaire. En cas de désaccord sur le prix, les dispositions du code de l'expropriation (articles R11-19 et suivants et R13-15 et suivants) permettront le transfert de propriété par voie d'ordonnance et la fixation du prix par voie judiciaire.

Quelle sera la destination des déblais prélevés ?

Dans la mesure du possible (caractéristiques géotechniques, planning..), les déblais extraits seront réutilisés pour la réalisation des remblais autoroutiers. Si tel ne pouvait être le cas, ces déblais seront évacués et mis en décharge autorisée.

Déblais compensatoires des cours d'eau Mosson, Rondelet, fossé du Mas de St Pierre et secteur de la Céréirède

Les remblais d'un volume total de 49 352 m³, nécessaires aux travaux du franchissement de La Mosson, du Rondelet, du fossé du chemin du Mas de Saint Pierre et de la Céréirède ne pourront pas être compensés à proximité immédiate du projet.

Ces volumes seront compensés via la réalisation d'aménagements à caractère hydraulique connus à ce stade portés par la Communauté d'Agglomération de Montpellier. La réalisation de ces aménagements se traduira par un volume global de déblais de 50 460 m³ qui permettra ainsi de compenser les 49 352 m³ de remblais.

La commission d'enquête constate que la réalisation de ces travaux compensatoires n'a pas fait l'objet d'un engagement ferme sur le délai d'exécution dans la convention établie par ASF, la Communauté d'Agglomération et les syndicats de rivières.

En cas de non réalisation de ces travaux, ou en dehors des délais, d'une part : les prescriptions du SDAGE ne seraient pas respectées, et, d'autre part : le risque d'inondation pourrait être aggravé et éventuellement toucher de nouvelles zones.

En conséquence, en cas de retard, ou de non réalisation, de cette compensation, quelles sont les mesures prévues pour éviter l'aggravation du risque d'inondation consécutif à la réalisation du projet autoroutier ?

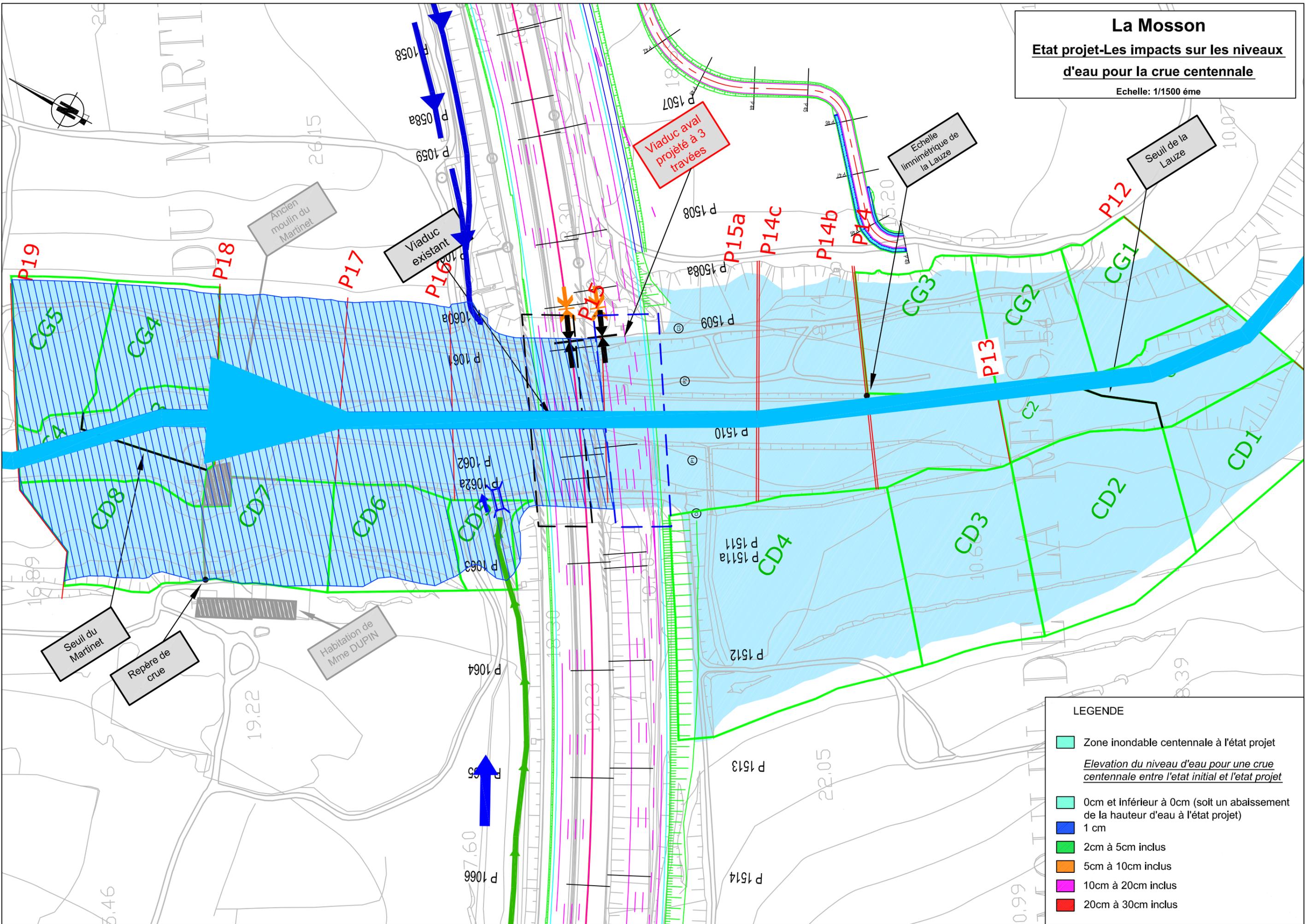
Suite au dépôt du dossier Loi sur l'eau pour l'enquête publique, ASF et la Communauté d'agglomération ont signé une convention de financement (cf annexe 3) dans laquelle la Communauté d'Agglomération s'engage à réaliser les travaux hydrauliques dans des délais prévus au planning prévisionnel et au plus tard en décembre 2017, c'est-à-dire à la mise en service du déplacement de l'A9.

Il est important de préciser que les différentes modélisations hydrauliques menées dans le cadre du projet ne tiennent pas compte de l'implantation des déblais compensatoires. L'impact du projet est donc présenté et apprécié sans ces déblais. La compensation réglementaire au titre du SDAGE des volumes de remblais est ainsi proposée de façon forfaitaire (volume pour volume). Il appartient donc au préfet de décider :

- du maintien ou non des zones de déblais proposées dans le dossier loi sur l'eau et le cas échéant de prescrire d'autres secteurs.
- En cas de non réalisation des aménagements hydrauliques de la basse vallée de la Mosson de proposer une solution alternative. ASF alertera le préfet si ces aménagements ne peuvent être réalisés dans les délais requis.

Annexe 1 :
Cartographie de remous liés au projet – Crue centennale

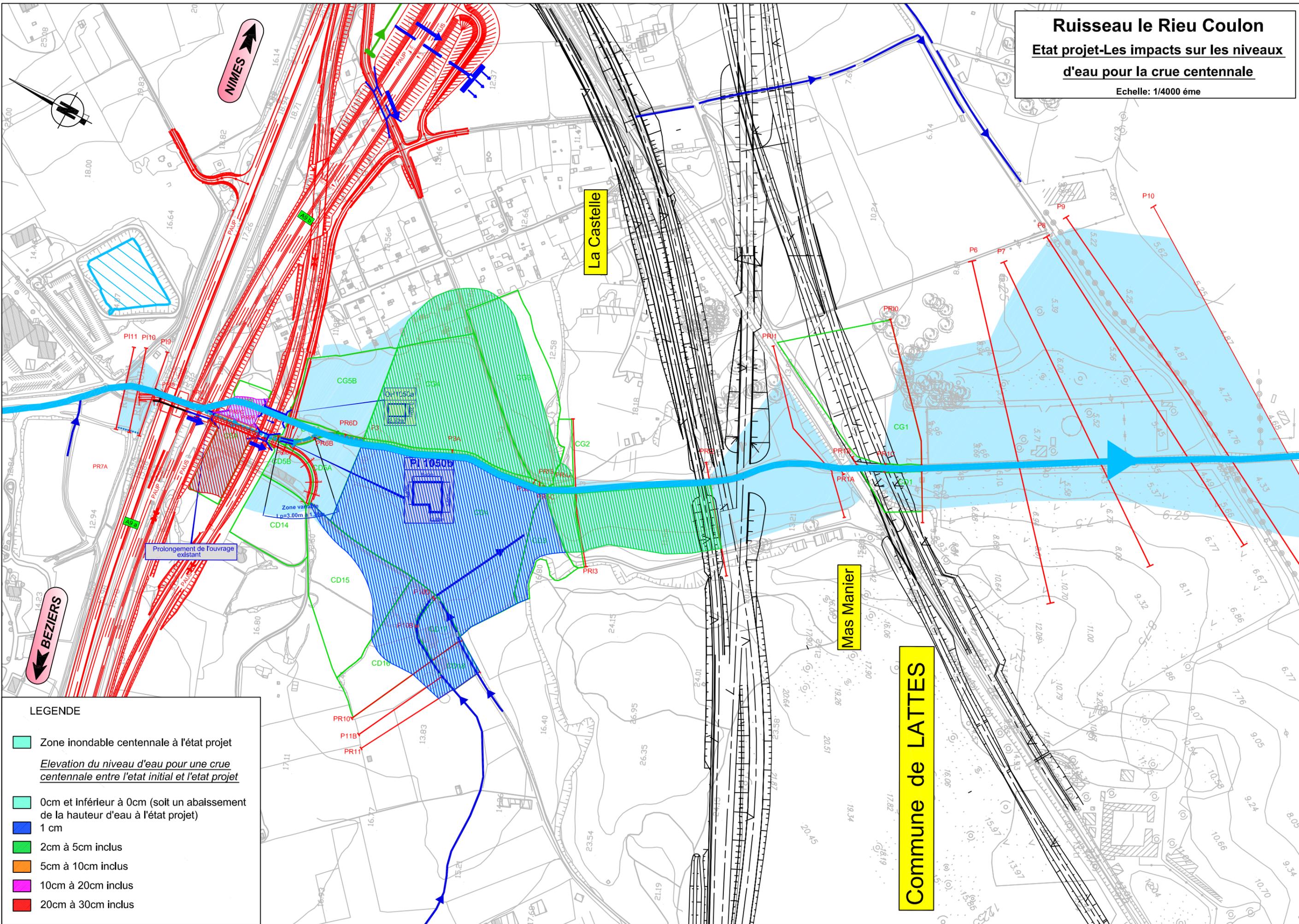
La Mosson
Etat projet-Les impacts sur les niveaux
d'eau pour la crue centennale
 Echelle: 1/1500^{ème}



LEGENDE

	Zone inondable centennale à l'état projet
<i>Elevation du niveau d'eau pour une crue centennale entre l'état initial et l'état projet</i>	
	0cm et inférieur à 0cm (soit un abaissement de la hauteur d'eau à l'état projet)
	1 cm
	2cm à 5cm inclus
	5cm à 10cm inclus
	10cm à 20cm inclus
	20cm à 30cm inclus

Ruisseau le Rieu Coulon
Etat projet-Les impacts sur les niveaux
d'eau pour la crue centennale
 Echelle: 1/4000 ème



LEGENDE

- Zone inondable centennale à l'état projet
- Elevation du niveau d'eau pour une crue centennale entre l'état initial et l'état projet*
- 0cm et inférieur à 0cm (soit un abaissement de la hauteur d'eau à l'état projet)
- 1 cm
- 2cm à 5cm inclus
- 5cm à 10cm inclus
- 10cm à 20cm inclus
- 20cm à 30cm inclus

NIMES (with arrow pointing up)

BEZIERS (with arrow pointing down)

La Castelle (yellow label)

Mas Manier (yellow label)

Commune de LATTES (yellow label)

PI11 PI10 PI9

PR7A

Zone variable l=3.00m

Prolongement de l'ouvrage existant

CG5B

CG3A

CG6B

CG2

CG1

PR6D

PR6B

PR5

PR4

PR3

PR10

PR11

PR12

PR13

PR14

PR15

PR16

PR17

PR18

PR19

PR20

CD14

CD15

CD16

CD17

CD18

CD19

CD20

CD21

CD22

CD23

CD24

CD25

CD26

CD27

CD28

CD29

CD30

CD31

CD32

CD33

CD34

CD35

CD36

CD37

CD38

CD39

CD40

CD41

CD42

CD43

CD44

CD45

CD46

CD47

CD48

CD49

CD50

CD51

CD52

CD53

CD54

CD55

CD56

CD57

CD58

CD59

CD60

CD61

CD62

CD63

CD64

CD65

CD66

CD67

CD68

CD69

CD70

CD71

CD72

CD73

CD74

CD75

CD76

CD77

CD78

CD79

CD80

CD81

CD82

CD83

CD84

CD85

CD86

CD87

CD88

CD89

CD90

CD91

CD92

CD93

CD94

CD95

CD96

CD97

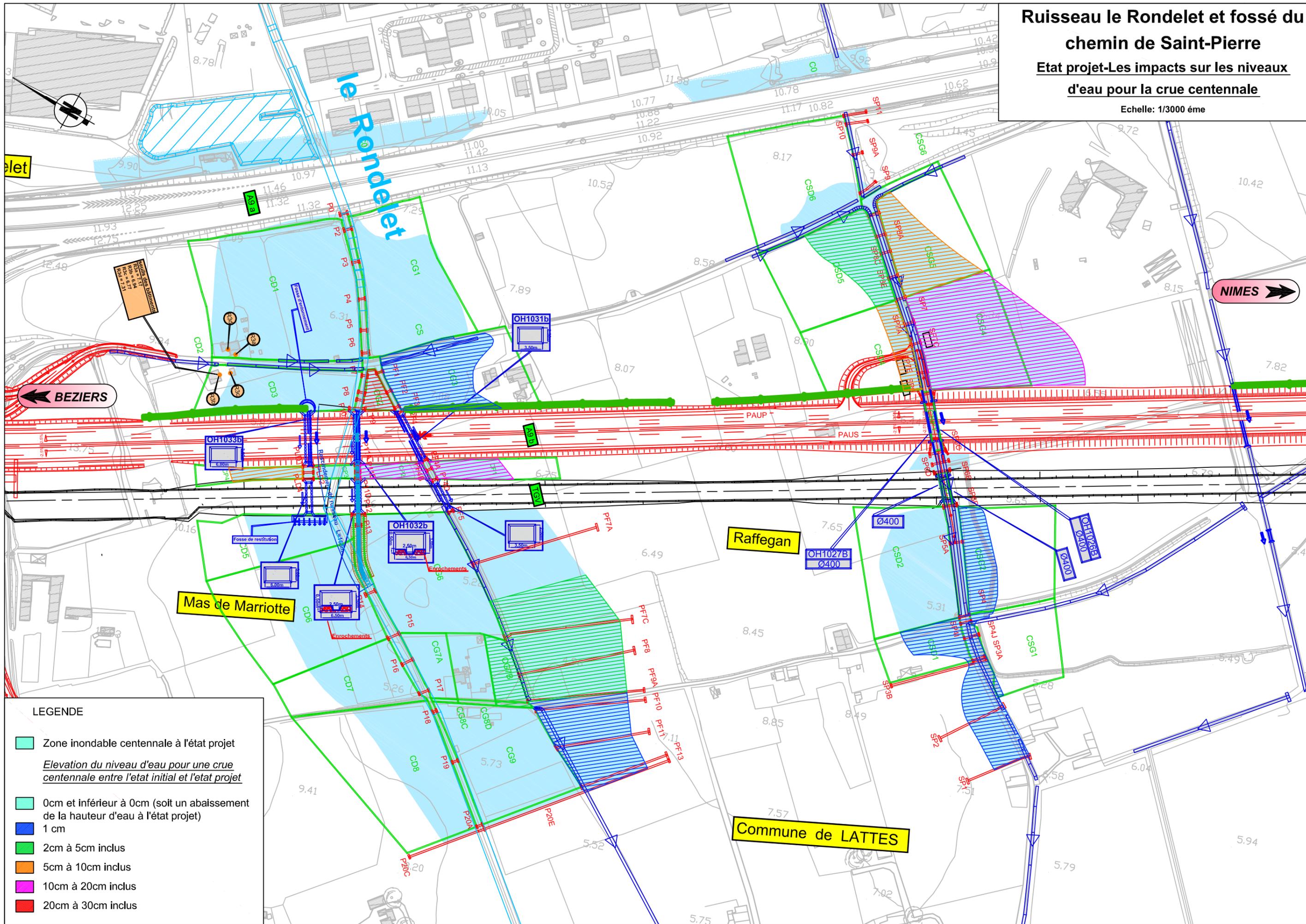
CD98

CD99

CD100

Ruisseau le Rondelet et fossé du chemin de Saint-Pierre
Etat projet-Les impacts sur les niveaux
d'eau pour la crue centennale

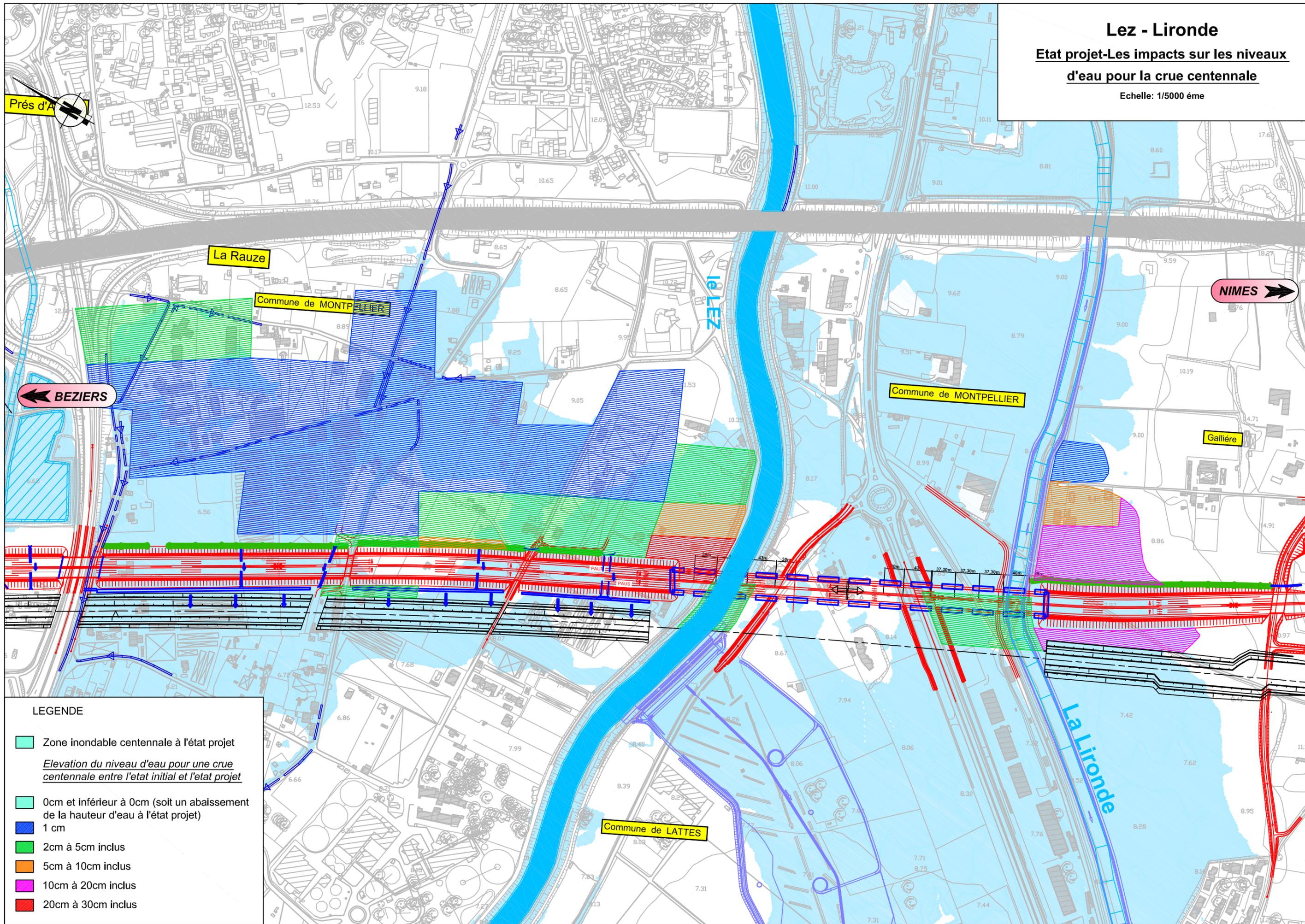
Echelle: 1/3000 ème



LEGENDE

- Zone inondable centennale à l'état projet
- Elevation du niveau d'eau pour une crue centennale entre l'état initial et l'état projet*
- 0cm et inférieur à 0cm (soit un abaissement de la hauteur d'eau à l'état projet)
- 1 cm
- 2cm à 5cm inclus
- 5cm à 10cm inclus
- 10cm à 20cm inclus
- 20cm à 30cm inclus

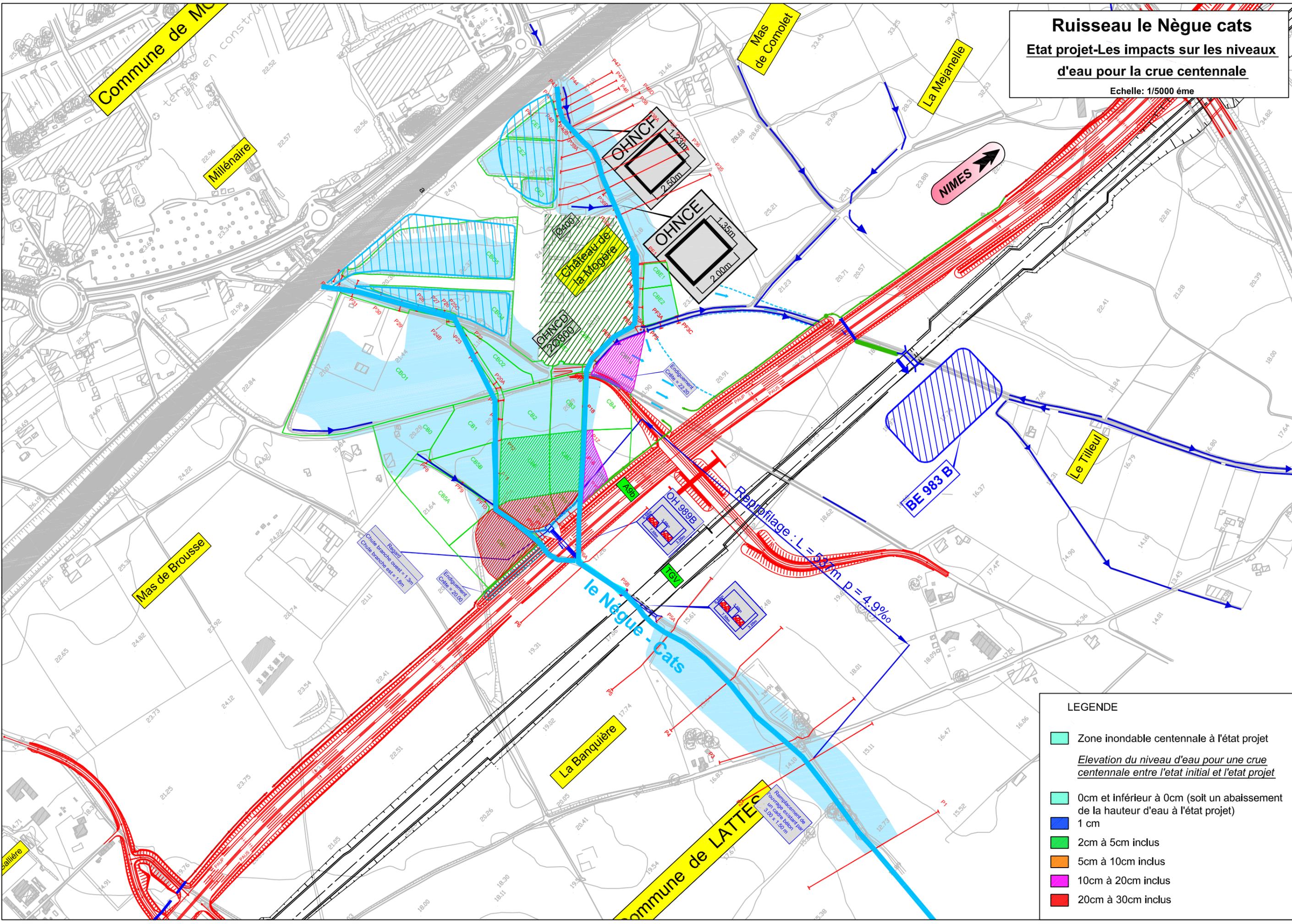
Lez - Lironde
Etat projet-Les impacts sur les niveaux
d'eau pour la crue centennale
 Echelle: 1/5000 ème



LEGENDE

- Zone inondable centennale à l'état projet
- Elevation du niveau d'eau pour une crue centennale entre l'état initial et l'état projet*
- 0cm et inférieur à 0cm (soit un abaissement de la hauteur d'eau à l'état projet)
- 1 cm
- 2cm à 5cm inclus
- 5cm à 10cm inclus
- 10cm à 20cm inclus
- 20cm à 30cm inclus

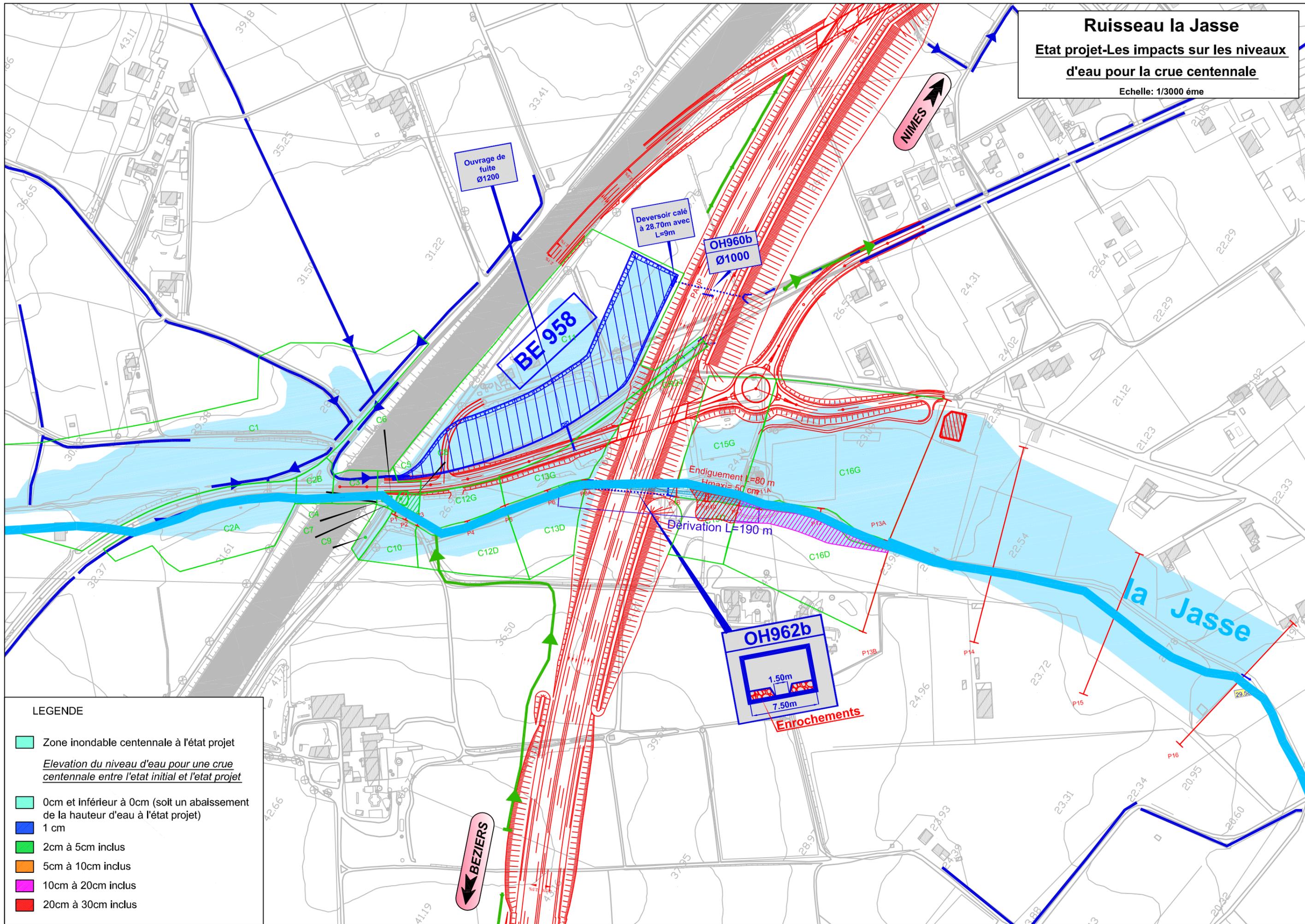
Ruisseau le Nègue cats
Etat projet-Les impacts sur les niveaux
d'eau pour la crue centennale
 Echelle: 1/5000 ème



LEGENDE

- Zone inondable centennale à l'état projet
- Elevation du niveau d'eau pour une crue centennale entre l'état initial et l'état projet*
- 0cm et inférieur à 0cm (soit un abaissement de la hauteur d'eau à l'état projet)
- 1 cm
- 2cm à 5cm inclus
- 5cm à 10cm inclus
- 10cm à 20cm inclus
- 20cm à 30cm inclus

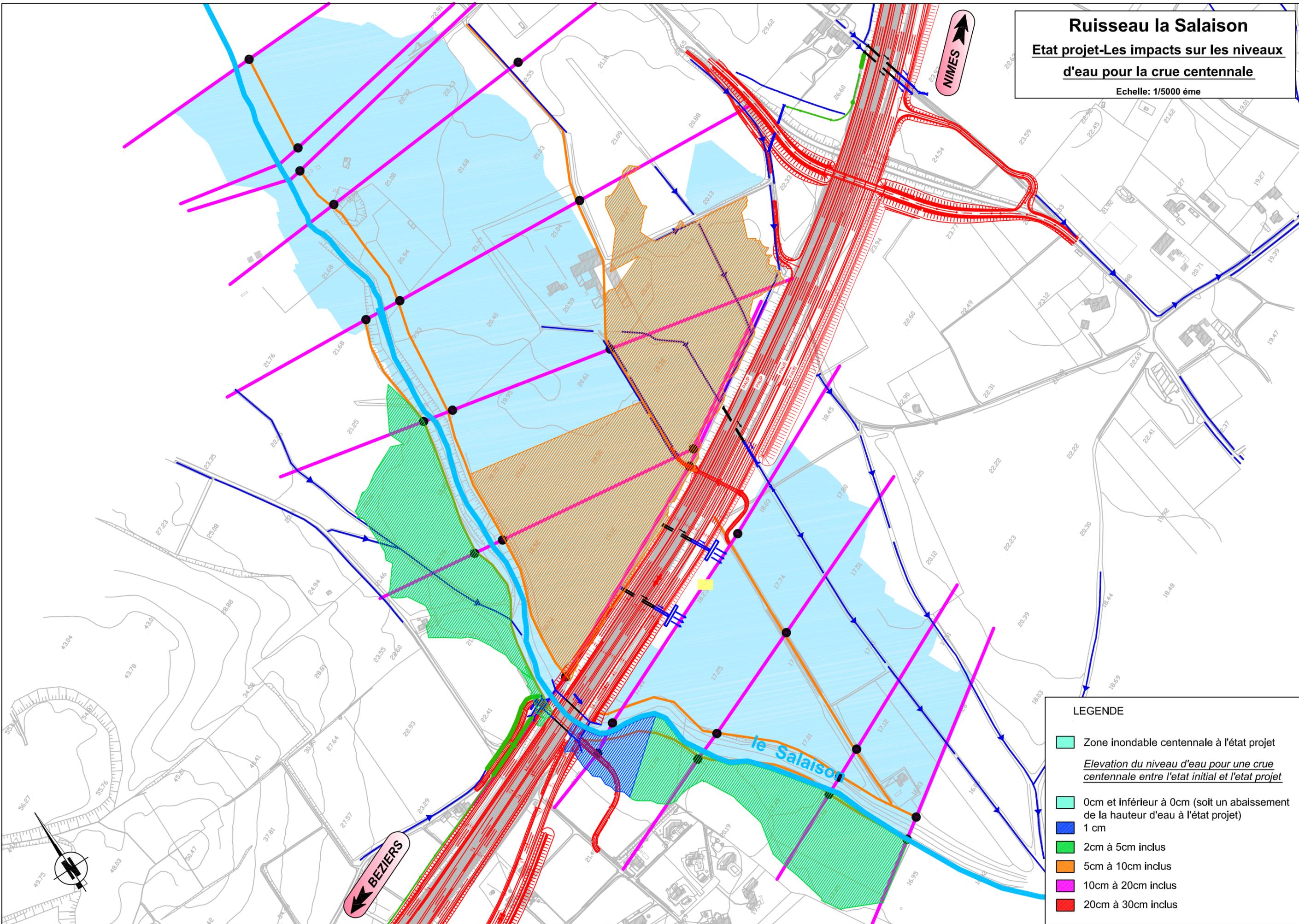
Ruisseau la Jasse
Etat projet-Les impacts sur les niveaux
d'eau pour la crue centennale
 Echelle: 1/3000 ème



LEGENDE

- Zone inondable centennale à l'état projet
- Elevation du niveau d'eau pour une crue centennale entre l'état initial et l'état projet*
- 0cm et inférieur à 0cm (soit un abaissement de la hauteur d'eau à l'état projet)
- 1 cm
- 2cm à 5cm inclus
- 5cm à 10cm inclus
- 10cm à 20cm inclus
- 20cm à 30cm inclus

Ruisseau la Salaison
Etat projet-Les impacts sur les niveaux
d'eau pour la crue centennale
 Echelle: 1/5000 ème

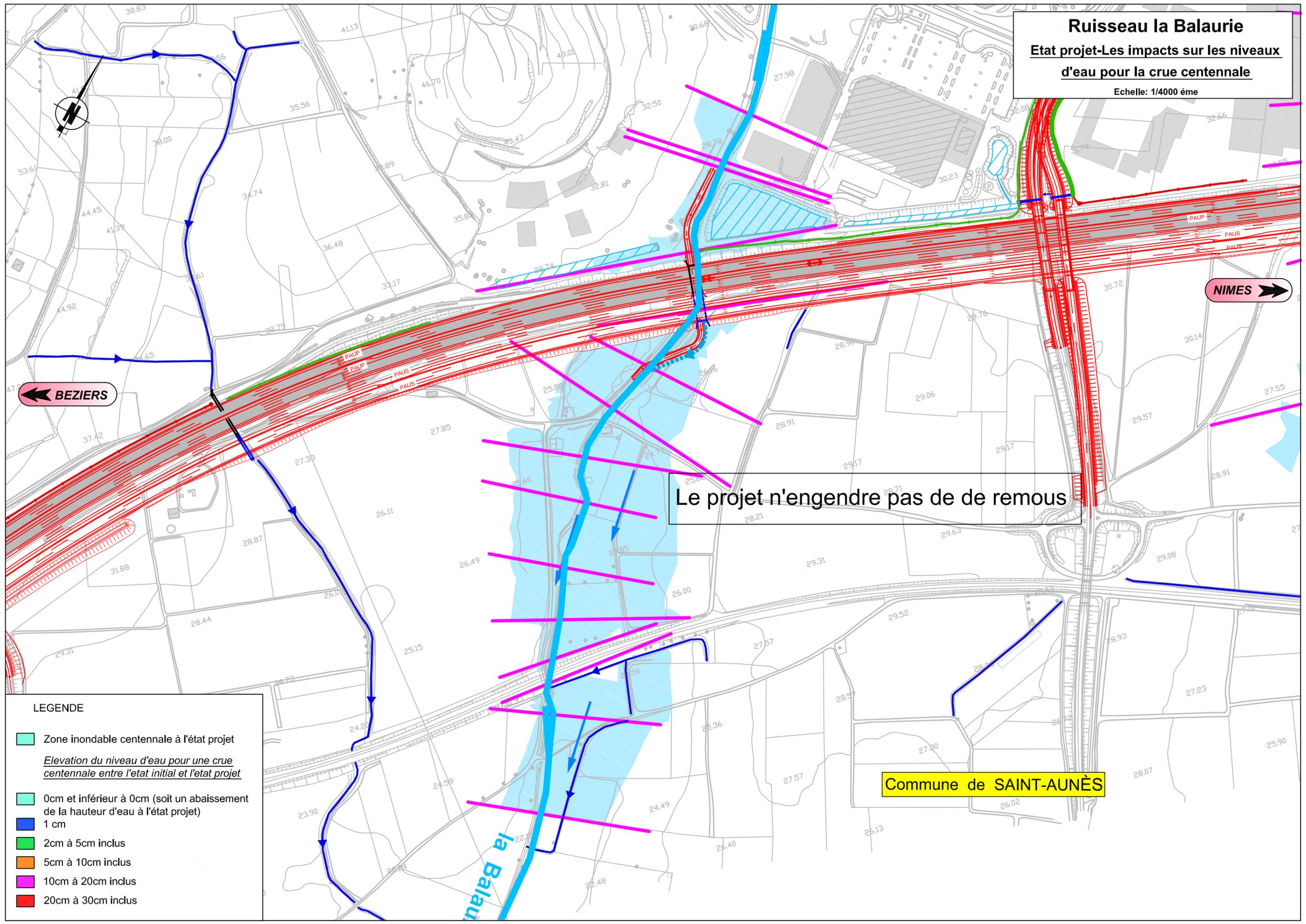


LEGENDE

-  Zone inondable centennale à l'état projet
- Elevation du niveau d'eau pour une crue centennale entre l'état initial et l'état projet*
-  0cm et inférieur à 0cm (soit un abaissement de la hauteur d'eau à l'état projet)
-  1 cm
-  2cm à 5cm inclus
-  5cm à 10cm inclus
-  10cm à 20cm inclus
-  20cm à 30cm inclus



Ruisseau la Balaurie
Etat projet-Les impacts sur les niveaux
d'eau pour la crue centennale
 Echelle: 1/4000 éme



← BEZIERS

NIMES →

Le projet n'engendre pas de de remous

Commune de SAINT-AUNÈS

LEGENDE

- Zone inondable centennale à l'état projet
- Elevation du niveau d'eau pour une crue centennale entre l'état initial et l'état projet*
- 0cm et inférieur à 0cm (soit un abaissement de la hauteur d'eau à l'état projet)
- 1 cm
- 2cm à 5cm inclus
- 5cm à 10cm inclus
- 10cm à 20cm inclus
- 20cm à 30cm inclus

Commune de CASTRIES

Ruisseau la Cadoule
Etat projet-Les impacts sur les niveaux
d'eau pour la crue centennale
Echelle: 1/4000 ème

Saint - Antoine

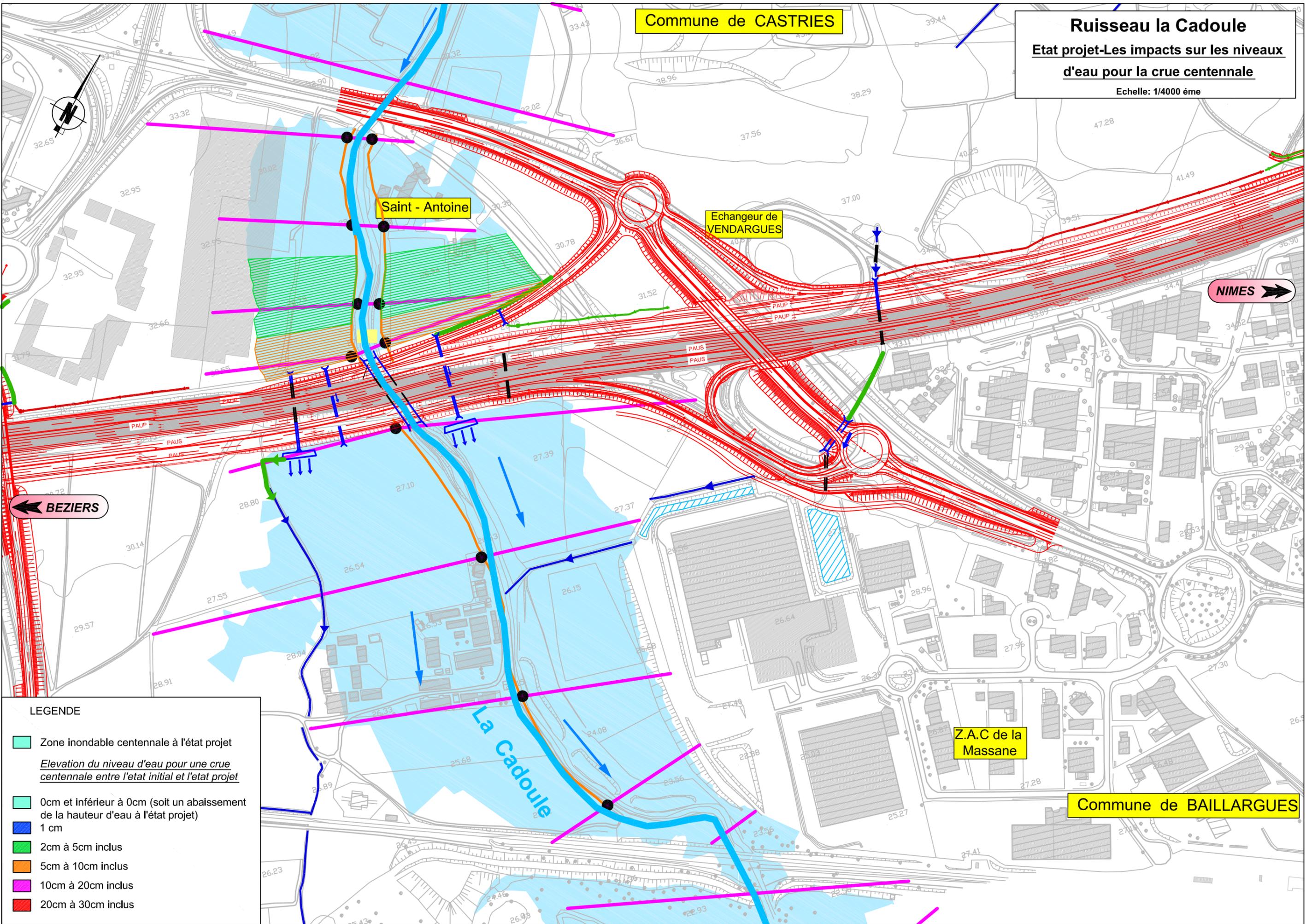
Echangeur de
VENDARGUES

NIMES

BEZIERS

Z.A.C de la
Massane

Commune de BAILLARGUES



LEGENDE

- Zone inondable centennale à l'état projet
- Elevation du niveau d'eau pour une crue centennale entre l'état initial et l'état projet*
- 0cm et inférieur à 0cm (soit un abaissement de la hauteur d'eau à l'état projet)
- 1 cm
- 2cm à 5cm inclus
- 5cm à 10cm inclus
- 10cm à 20cm inclus
- 20cm à 30cm inclus

Ruisseau le Bérange
Etat projet-Les impacts sur les niveaux
d'eau pour la crue centennale
 Echelle: 1/4000 ème

Commune de CASTRIES

Commune de BAILLARGUES

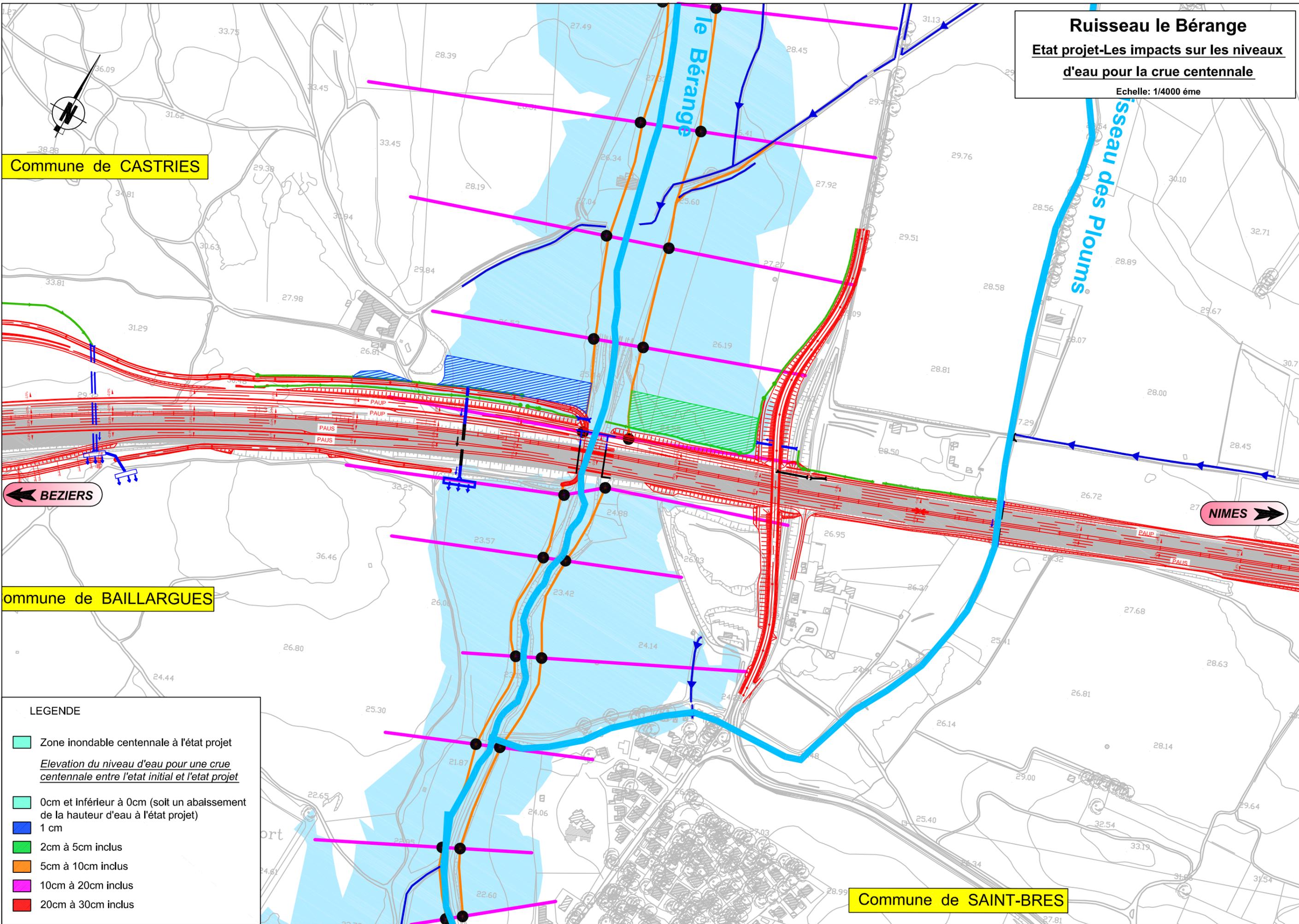
Commune de SAINT-BRES

← BEZIERS

NIMES →

LEGENDE

-  Zone inondable centennale à l'état projet
- Elevation du niveau d'eau pour une crue centennale entre l'état initial et l'état projet*
-  0cm et inférieur à 0cm (soit un abaissement de la hauteur d'eau à l'état projet)
-  1 cm
-  2cm à 5cm inclus
-  5cm à 10cm inclus
-  10cm à 20cm inclus
-  20cm à 30cm inclus

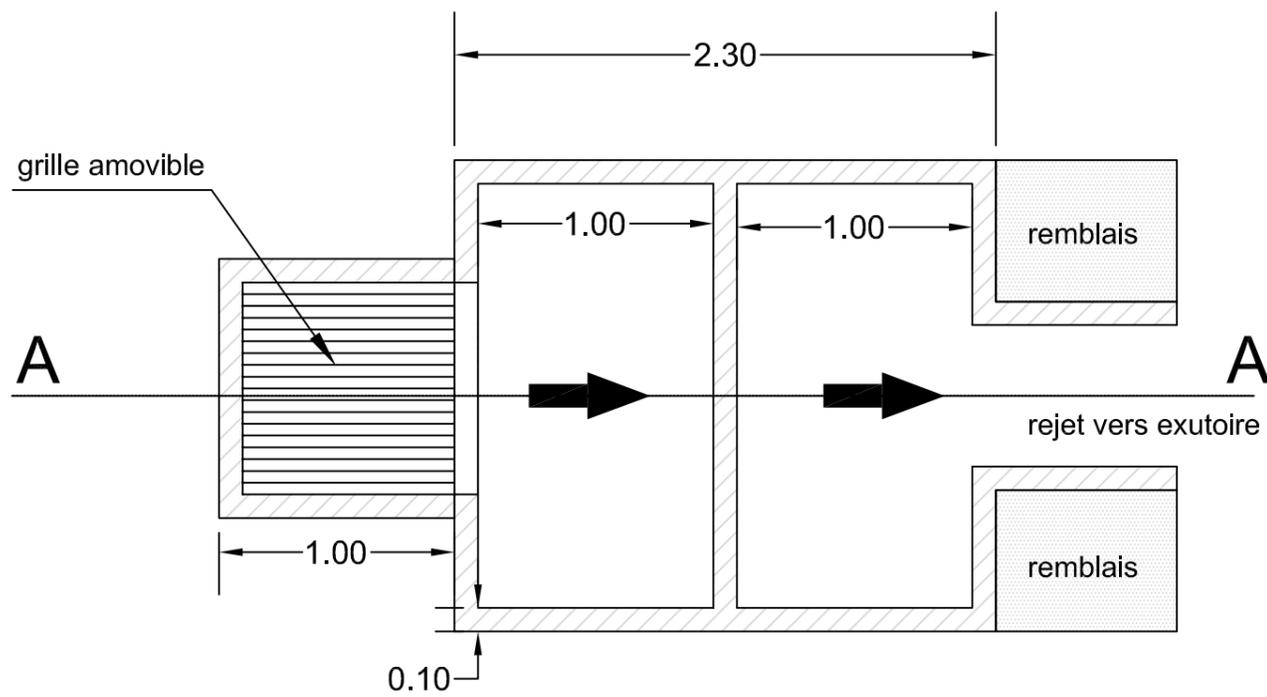


Annexe 2 :
Coupe type d'un ouvrage de rejet des bassins

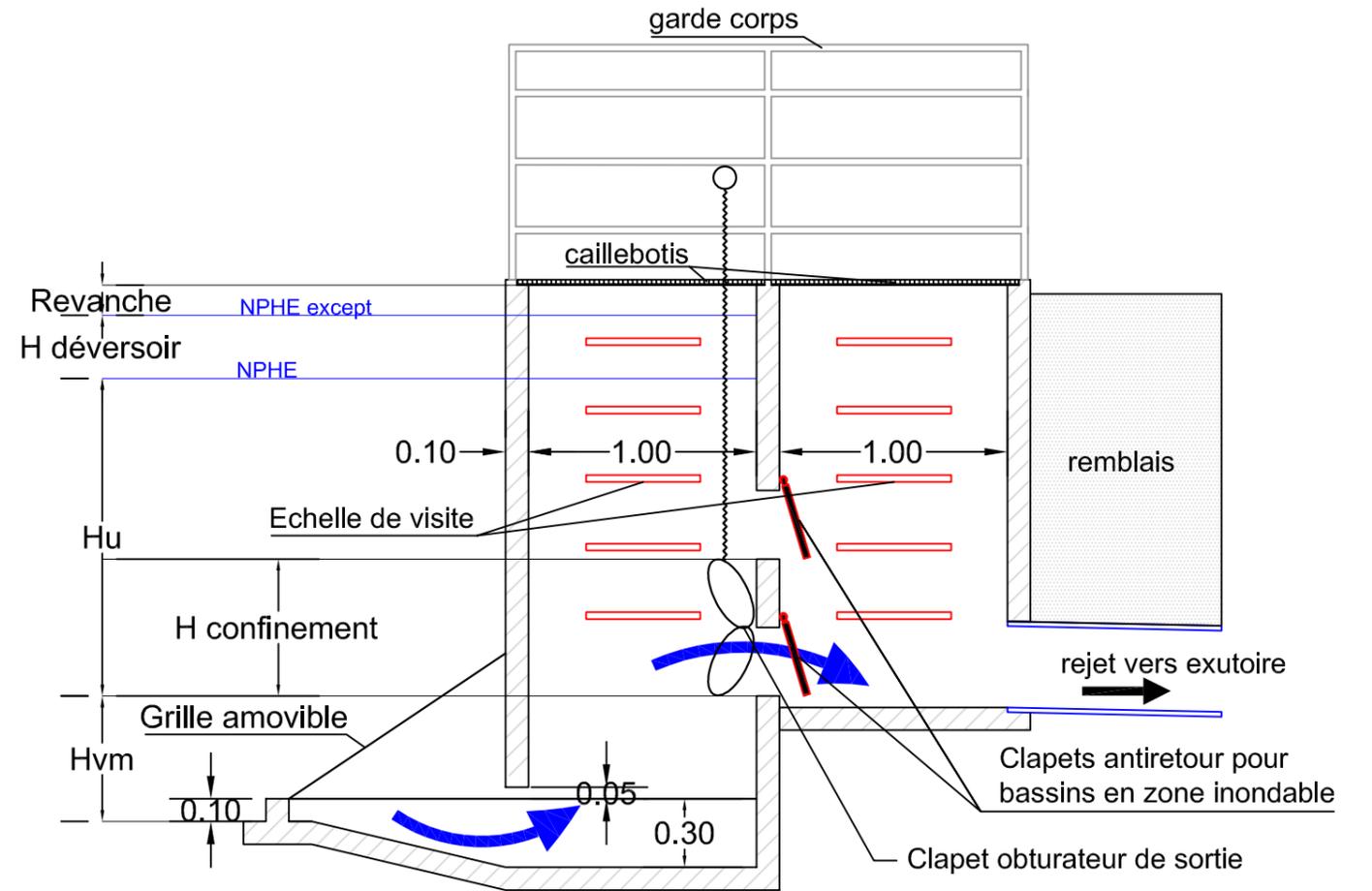
Déplacement de l'A9 - Avant Projet Autoroutier - Schéma Type de l'Ouvrage de Régulation- Bassin multifonction BM

Cas d'un ouvrage de régulation sans connexion du By-pass - Cas d'une surverse non intégrée à l'ouvrage de sortie

VUE EN PLAN



VUE EN COUPE A-A



Annexe 3 :
Convention de financement ASF- CAM

CONVENTION ENTRE AUTOROUTES DU SUD DE LA FRANCE ET LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE MONTPELLIER POUR LE FINANCEMENT D'UNE PARTIE DES AMENAGEMENTS DE PROTECTION CONTRE LES INONDATIONS DE LA BASSE VALLEE DU LEZ

Passée entre :

La Communauté d'Agglomération de Montpellier, représentée par son Président, Monsieur Jean-Pierre MOURE, dûment autorisé par délibération n°¹⁰⁹⁷⁶..... et désignée ci-après par "La Communauté d'Agglomération".

d'une part,

Et :

Autoroutes du Sud de la France (ASF), Société anonyme immatriculée au RCS de Nanterre sous le numéro B 572 139 996, concessionnaire de l'Etat, dont le siège social est 9 place de l'Europe, 92851 Rueil Malmaison cedex, représentée par monsieur Salvador Nunez, en sa qualité de Directeur d'opérations, dûment habilité à cet effet, avec élection de domicile à la Direction d'Opérations de Montpellier – Mas des Cavaliers II – 471 rue Nungesser – CS 473 - 34137 MAUGUIO cedex

d'autre part.

Il a été exposé :

PREAMBULE

Le projet de déplacement de l'autoroute A9 a fait l'objet d'un décret du 30 avril 2007 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux de construction. Suite à la concertation menée par la Commission Nationale du Débat Public, la réalisation de ce projet a été confirmée en 2011, et les études correspondantes reprises depuis.

La concrétisation de cette infrastructure constitue une des conditions primordiales pour la poursuite du développement du territoire de la Communauté d'Agglomération de Montpellier. Toutefois, les futurs ouvrages vont venir franchir des zones particulièrement sensibles au risque inondation dans lesquelles des travaux d'aménagement et de protection ont été réalisés récemment. Il y va donc de l'intérêt général de définir et mettre en œuvre des solutions pertinentes permettant la facilitation du projet de déplacement de l'autoroute A9, tout en conservant a minima le même niveau de protection des biens et populations contre le risque inondation.

Les études menées récemment par ASF ont permis de préciser le dimensionnement des ouvrages ou la nature des aménagements à réaliser afin de respecter les obligations réglementaires en matière d'hydraulique, notamment la transparence de la nouvelle autoroute et la compensation des volumes de remblai réalisés en zone inondable.

S'agissant de cette deuxième obligation, le déplacement de l'A9 va générer des remblais sur quatre secteurs : au droit du franchissement de la Mosson, du Rondelet, du fossé du chemin du Mas de St Pierre et au niveau de la Cérérière en rive droite du Lez. Le volume total de remblai à compenser sur ces secteurs inondables est estimé à 49 352 m³. Toutefois, cette compensation ne peut être réalisée directement dans l'emprise du projet pour différentes raisons, à la fois techniques et administratives.

Par ailleurs, la Communauté d'Agglomération de Montpellier vient de finaliser l'étude hydraulique du bassin versant de la Mosson visant à définir les zones à risques et les aménagements nécessaires de protection contre les inondations. Parmi les opérations prioritaires dégagées, ont été identifiés sur le secteur de la basse vallée du Lez et de la Mosson, le recul d'une digue, la suppression de plusieurs digues agricoles et la création d'un bras de décharge sur le Rieucoulon.

La réalisation de ces aménagements se traduira par un volume global de déblai en zone inondable de 50 460 m³. Ils permettront donc de compenser les 49 352 m³ de remblai induits par le projet de déplacement de l'A9. Ce principe de compensation au sein d'une même masse d'eau est conforme avec le SDAGE Rhône Méditerranée.

Les parties sont donc convenues au titre de la présente convention de définir les modalités de réalisation des aménagements hydrauliques de la basse vallée du Lez ainsi que les modalités de cofinancement de ces aménagements.

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de définir d'une part les modalités de réalisations des aménagements hydrauliques de la basse vallée du Lez par la Communauté d'Agglomération et d'autre part les modalités de cofinancement de ces aménagements par ASF.

Les dispositions de la présente convention concernent :

- La localisation et la définition des aménagements à réaliser ;
- Les attributions de principe de la Communauté d'Agglomération en matière d'études, d'acquisitions foncières et de travaux ;
- La responsabilité des parties ;
- Les modalités de cofinancement par ASF.

ARTICLE 2. LOCALISATION ET DEFINITION DES AMENAGEMENTS A REALISER

Les aménagements à réaliser se situent sur le territoire de la basse vallée du Lez sur les communes de Lattes et Villeneuve les Maguelone.

Les travaux à réaliser consistent :

- au recul d'une digue en rive gauche de la Mosson entre la voie SNCF et la RD116
- à la suppression de trois digues en rive droite de la Mosson
- à la suppression d'une partie de la digue en rive gauche de la Mosson sur environ 550 mètres en amont du Thôt,
- la création d'un bras de décharge depuis le Rieucoulon jusqu'à l'exutoire de la Mosson dans l'étang de l'Arnel.

Les plans descriptifs des travaux à réaliser figurent en annexe.

ARTICLE 3. LES ATTRIBUTIONS DE PRINCIPE DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION

Au titre de sa compétence Lutte contre les inondations, la Communauté d'Agglomération de Montpellier réalisera les travaux d'aménagements de protection contre les inondations de la basse vallée du Lez, tels que décrits ci-avant et après approbation du programme correspondant par le Conseil Communautaire. La Communauté d'Agglomération assurera la maîtrise d'ouvrage notamment les études, les procédures administratives, les acquisitions foncières et les travaux nécessaires à la réalisation des aménagements.

PLANNING PREVISIONNEL :

Sous réserve de l'obtention des autorisations administratives préalables aux acquisitions foncières et aux travaux, ceux-ci pourraient se dérouler entre 2016 et 2017. L'objectif est d'engager les travaux hydrauliques avant la mise en service du déplacement de l'autoroute A9 prévu pour 2017.

DIAGNOSTIC ET FOUILLES ARCHEOLOGIQUES

Il est prévu, dans le calendrier prévisionnel de l'opération, un délai pour la réalisation de diagnostics et des fouilles archéologiques préventives au droit des zones concernées par les aménagements.

Si leurs réalisations s'avéraient nécessaires, celles-ci seront intégrées au programme d'aménagements à engager par la Communauté d'Agglomération.

Les frais corrélatifs seront assumés par la Communauté d'Agglomération.

ARTICLE 4. DISPOSITIONS FINANCIERES

4.1. MONTANT DE LA PARTICIPATION FINANCIERE D'ASF

ASF financera les aménagements définis à l'Article 2 à hauteur du coût estimé de la compensation des 49 325 m³ soit **1 420 000 € H.T.**

Les montants qui seront facturés à ASF par la Communauté d'Agglomération correspondront à la somme des frais réels engagés par elle. La Communauté d'Agglomération s'engage à informer sans délai ASF de toute modification de la consistance des travaux et de leurs coûts.

Le montant du par ASF est ainsi de 1 420 000 € H.T. Il se répartit de la façon suivante :

- 670 000 € H.T. pour les acquisitions foncières
- 750 000 € H.T. pour les travaux

Tout dépassement de ce montant, impliquant une augmentation de la participation d'ASF, devra faire l'objet d'un nouvel engagement préalable d'ASF matérialisé par la signature d'un avenant.

4.2. MODALITES DE PAIEMENT DE LA PARTICIPATION FINANCIERE D'ASF

Le montant défini à l'article 4.1. et du par ASF sera payé à la Communauté d'Agglomération de la façon suivante :

- Facturation annuelle sur la base de l'état d'avancement des acquisitions foncières, des travaux et des prestations complémentaires,
- Le solde lors de l'établissement du décompte général définitif de l'opération.

Les règlements d'ASF seront effectués dans un délai de 60 jours à compter de la date de réception par ASF du titre exécutoire émis par la Communauté d'Agglomération.

A défaut, le montant dû est passible d'intérêts moratoires calculés au taux d'intérêt légal.

ARTICLE 5. RESPONSABILITES DES PARTIES

La Communauté d'Agglomération s'engage à réaliser les travaux hydrauliques définis à l'article 2 dans les délais prévus au planning prévisionnel et au plus tard en décembre 2017 sous réserve des conditions suivantes :

- l'obtention des autorisations administratives et réglementaires nécessaires,
- la bonne réalisation de diagnostics et des fouilles archéologiques préventives au droit des zones concernées par les aménagements

En cas de non réalisation de l'une de ces conditions, la Communauté d'Agglomération proposera un avenant à la présente convention pour proroger les délais et ne pourra être tenue responsable si les travaux hydrauliques ne pouvaient pas être réalisés dans le respect du calendrier prévisionnel défini à l'Article 3. A ce titre, ASF renoncera à toutes pénalités contre la Communauté d'Agglomération et informera son assureur de la renonciation à recours.

ARTICLE 6. DATE D'EFFET

La présente convention prend effet à sa date de signature. Elle prendra fin après paiement par ASF du solde du décompte général définitif de l'opération.

ARTICLE 7. LITIGES

Tout différend survenant à l'occasion de l'interprétation ou de l'exécution de la présente Convention qui ne pourrait être réglé à l'amiable, sera soumis aux tribunaux compétents.

ARTICLE 8. PIECES ANNEXES

Les pièces suivantes sont annexées à la présente convention et font partie intégrante de cette dernière :

- Plan de situation des travaux hydrauliques sur la basse vallée du Lez et de la Mosson
- Plans de principes des travaux hydrauliques
- RIB

Fait en trois exemplaires originaux, A Montpellier, le

Pour la Communauté d'Agglomération

Jean Pierre MOURE
Président

Le Vice-Président délégué

C. MEUNIER

Pour ASF

S. Nunez

Directeur d'Opérations