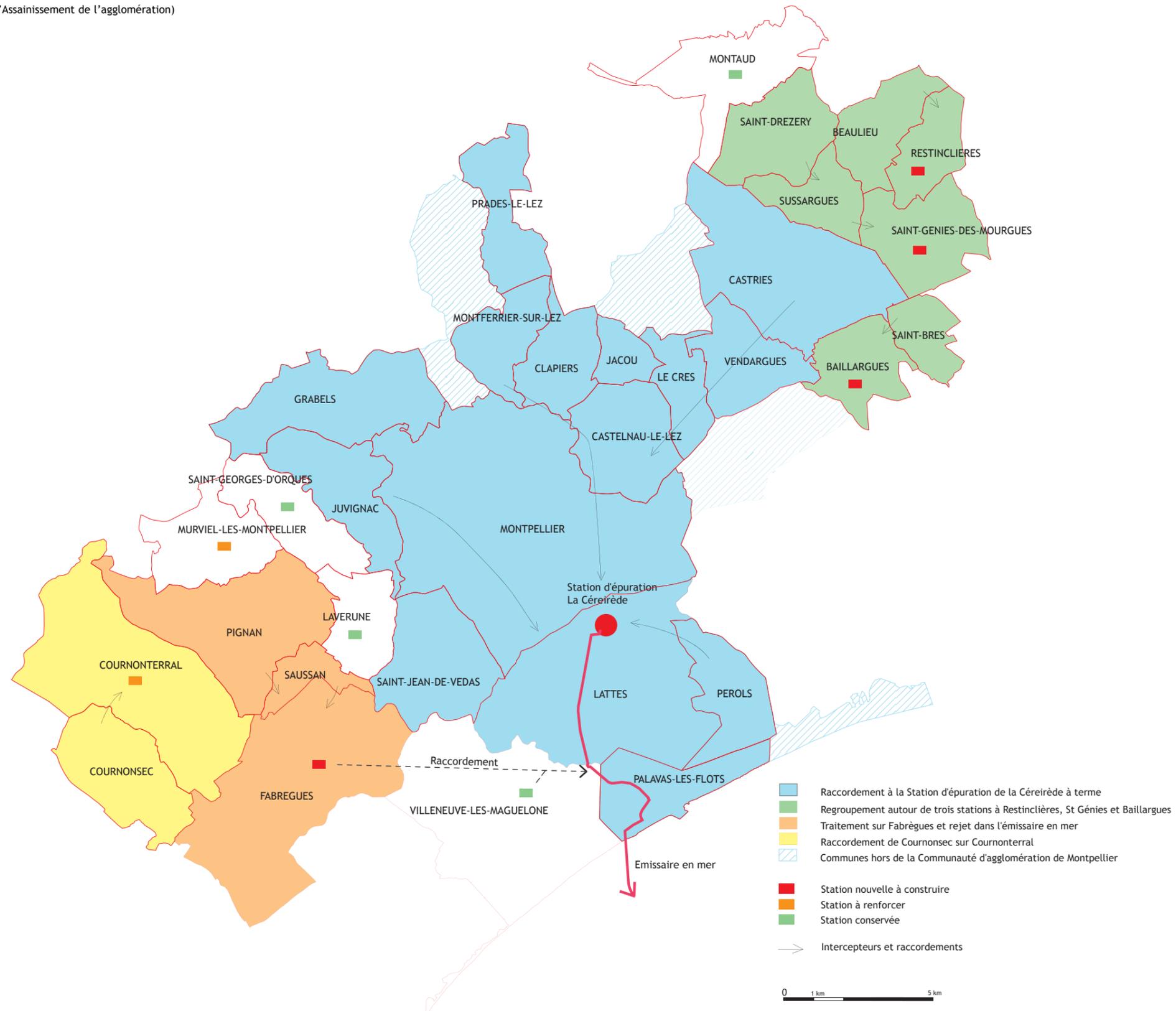


## 2.3. Les ressources naturelles : eau - sols - air

Les stations d'épuration

Projet de Schéma Directeur d'Assainissement, juillet 2004

Source : Montpellier Agglomération (Schéma Directeur d'Assainissement de l'agglomération)





## 2.3.2. La ressource en sols

Au-delà de la problématique générale des utilisations et de la consommation des espaces et sols traitée ci-après en section 3, un thème compte : celui de l'érosion du trait de côte.

### ■ Diagnostic

#### Le littoral recule, cela est naturel

Le littoral du Languedoc-Roussillon est dans l'ensemble soumis à un important phénomène naturel d'érosion de son trait de côte. Depuis 1945, à l'échelle régionale, près de 300 hectares ont été " repris " par la mer.

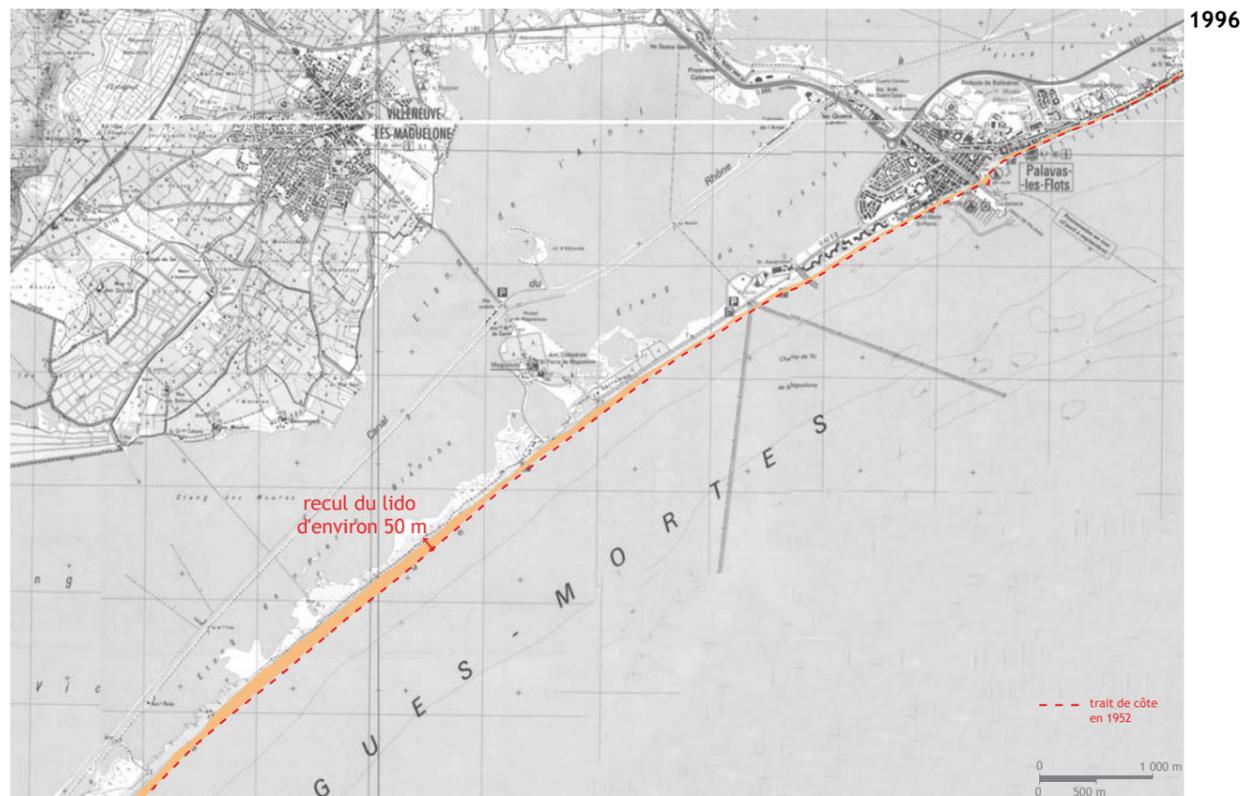
L'érosion du trait de côte est particulièrement marquée sur le littoral héraultais et notamment au droit de Villeneuve-lès-Maguelone.

Il est naturel que le littoral bouge et il est illusoire de le fixer partout. Au contraire même, il peut être de bonne politique de laisser opérer ce recul stratégique car ce sera la réponse la plus durable à l'érosion : artificialiser la protection risque d'aggraver le phénomène. L'érosion du trait de côte est un phénomène complexe, assez bien suivi sinon tout à fait compris quant à son évolution future.

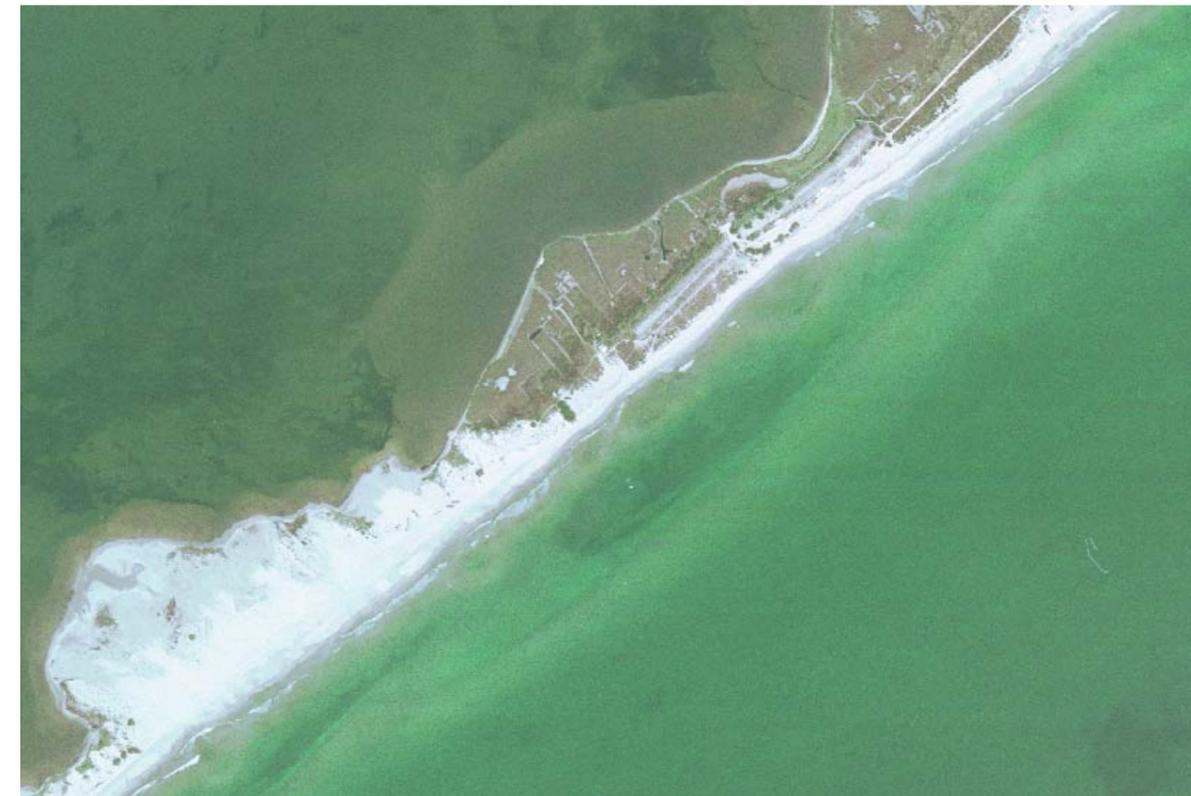
### ■ Enjeux

#### Accepter l'inévitable, améliorer l'utile

- Ne doit-on pas accepter l'idée que le littoral bouge et bougera encore, et dès lors qu'il est nécessaire de concéder à la nature " sa part " d'espaces littoraux ?
- En contrepartie, n'est-il pas indispensable de concevoir des modalités d'aménagement et d'utilisation des cordons littoraux et des plages plus respectueuses et plus protectrices du trait de côte : conception plus circonspecte des ouvrages de défense contre la mer, calibrage plus attentif des débouchés en mer, régulation de la sur-fréquentation notamment ?



Evolution du cordon dunaire de 1952 à nos jours



Orthophoto du cordon dunaire à Villeneuve-lès-Maguelone

## 2.3.3. La ressource air

### ■ Diagnostic

#### Une situation paradoxale

La mesure de la qualité de l'air s'effectue à différentes échelles et l'on sait bien que certains polluants émis loin de Montpellier peuvent avoir un impact dans la région montpelliéraine.

Si l'on considère la seule aire urbaine, l'outil de mesure est l'indice atmo (pour atmosphérique) établi à Montpellier à partir de 7 stations de relèvement prenant en compte quatre polluants : le dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>), le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), l'ozone et les particules en suspension (" poussières ").

Les résultats de ces mesures ne sont pas totalement satisfaisants dans l'agglomération, pourtant très peu industrielle. Montpellier a des résultats comparables à ceux de l'agglomération de Marseille-Aix-étang de Berre.

Ces résultats doivent être relativisés : le nombre de jours où les valeurs de l'indice atmo sont franchement médiocres est faible - de 15 à 25 selon les années depuis 1998 jusqu'à 2002 -.

Le fait que Montpellier enregistre malgré tout des résultats moins favorables par exemple que ceux d'agglomérations beaucoup plus industrielles comme Grenoble, Nantes et Strasbourg s'explique à un double titre :

- le climat méditerranéen, marqué par un fort ensoleillement, est à cet égard un facteur de difficulté,
- le trafic routier est important au droit de Montpellier car il cumule un trafic local et un très important trafic de transit qui laisse sa trace dans l'air de la ville ".

### ■ Enjeux

#### La mise en œuvre du Plan de Déplacements Urbains

La loi sur l'air a créé le dispositif général de suivi avec les plans régionaux pour la qualité de l'air et leur déclinaison territoriale fine qui, à Montpellier, est le plan de protection de l'atmosphère, qui reste à réaliser, l'initiative en incombant à l'État. Elle a aussi donné naissance au plan de déplacements urbains (P.D.U.) qui à Montpellier a été approuvé en décembre 2002.

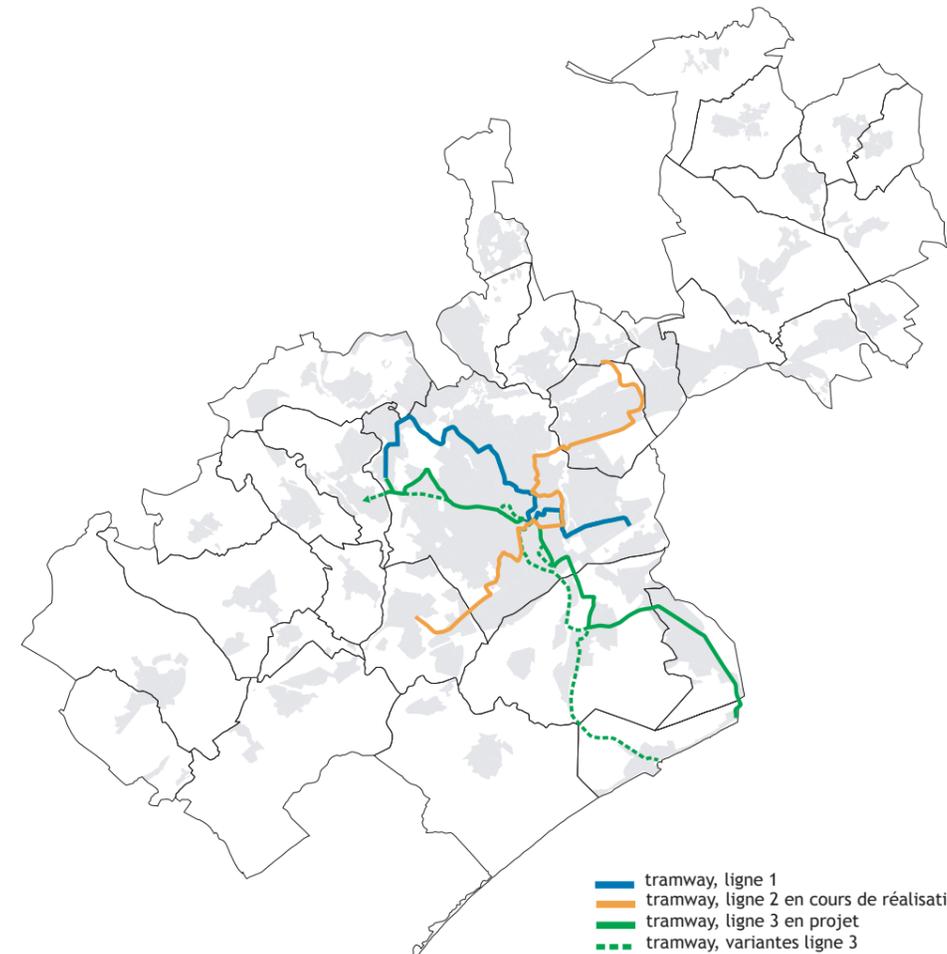
Ce plan de déplacements urbains affiche d'ambitieux objectifs de réduction de la pollution atmosphérique au travers notamment de :

- la réalisation de trois lignes de tramway,
- l'évolution du parc de véhicules des transports collectifs de l'agglomération vers une utilisation de carburants très peu polluants,
- la réduction des vitesses de circulation,
- le développement des modes de transport alternatifs à la voiture : transports collectifs, 2 roues et marche à pied.

Enjeux de déplacements des trois scénarios à échéance 2010 évalués par la Plan de Déplacements Urbains

		SCENARIO DE REPLI	SCENARIO FIL DE L'EAU	SCENARIO MAITRISE
Part modale des déplacements motorisés	Voiture Particulière	82 %	81 %	76 %
	Transport en Commun	18 %	19 %	24 %
Part modale des vélos sur l'ensemble des déplacements	2 roues	7 %	9 %	10 %
		Scénario retenu		

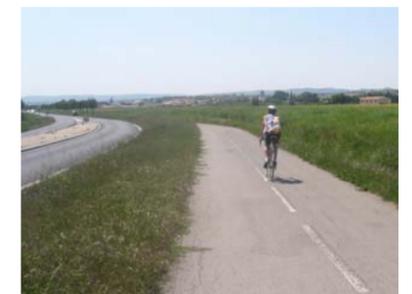
Une enquête sur les déplacements des ménages est en cours d'exploitation. Ses résultats permettront de faire un point actualisé 2004 sur la situation des déplacements urbains.



Le réseau des trois lignes de tramway projeté par le PDU  
Source : TAM



Le tramway , rue Maguelone à Montpellier



Une piste cyclable sur la D5