

SAINT JEAN ENVIRONNEMENT



Echo Info n° 9

Edito

Septembre 2021

Dans cet Echo Info retrouvez tous nos combats pour préserver notre commune. Vous pourrez nous rencontrer lors de notre AG le 2 octobre 2021 à 17h à la salle des Granges.

Info de dernière minute :

Le Contournement Ouest de Montpellier revient sur le devant de l'actualité : le gouvernement serait sur le point d'annoncer la signature de la Déclaration d'Utilité Publique, ouvrant la voie au lancement du projet. Cela n'exclut pas que la conception des ouvrages puisse encore évoluer, et tenir compte de nos propositions

Les Co-Présidents de SJE

Manifestation Antipub le 11/09/21

Saint Jean Environnement soutient l'initiative de l'association Paysages de France qui organise une manifestation de type recouvrement de panneaux («Pas de pub, des arbres») à Saint Jean de Védas le long de la départementale D612 proche de l'arrêt de tram Victoire 2. Cette action déclarée se focalisera sur la dénonciation de panneaux de format interdit (plus de 12 m²) et situés hors agglomération (double infraction) sans aucune action des autorités alors que leur présence est bien documentée dans le rapport de présentation du RLPi (Règlement Local de Publicité intercommunal).

Ce sera l'occasion de dénoncer les irrégularités de procédure dans l'adoption du RLPi de la Métropole qui devraient conduire à l'invalidation du vote du 29 mars dernier.

Retrouvons nous, le samedi 11 septembre 17h - D612 Tram Victoire 2



Le Vallon du Puech-Long, à St Jean de Védas

Reconquête Agricole et Naturelle des friches et espaces non urbanisés

Le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) de la Métropole de Montpellier a mis en avant dès 2006, l'importance des « armatures agricoles et viticoles » de St Jean de Védas, tant pour leurs paysages que pour leurs potentialités écosystémiques. Pourtant, au fil des ans, les décideurs n'ont eu de cesse de considérer ces espaces comme « disponibles » pour des projets urbains. Ce fut le cas pour la ZAC Roque-Fraysse en cours d'achèvement, et son extension projetée sur les zones 1AU du PLU (Plan Local d'Urbanisme) ; c'est aussi le cas pour le doublement de l'A9, l'accueil de la Clinique St Jean, l'extension de la Zone Industrielle de la Lauze vers l'Ouest, et enfin pour les projets de ZAC Logistique de la Lauze-Est et du COM (Contournement Ouest de Montpellier).

A chaque fois ce sont des dizaines d'hectares de bonnes terres qui disparaissent ou vont être détruites avec leurs arbres, leur végétation, et leurs continuités écologiques. Dans le même temps, rien n'a été fait pour favoriser le maintien en culture de nombreuses parcelles agricoles et viticoles, dont beaucoup sont maintenant abandonnées et en friche, ou déjà urbanisées.

St Jean Environnement a depuis longtemps dénoncé ces dérives, et avait préconisé en 2017, la sanctuarisation et la mise en valeur d'un vaste périmètre par la création d'un PAEN(1) de plus de 650 hectares de terres agricoles et de boisements allant de Montpellier Ouest jusqu'au sud de Juvignac. C'est à la fois **créer une portion de ceinture verte autour de Montpellier, reconstituer une agriculture nourricière de proximité performante et innovante, stopper l'étalement urbain et le comblement progressif des espaces de respiration...**

Il est en effet très urgent, à l'occasion de la grande révision du PLUi, de **stopper la consommation d'espaces** et de remettre en question les orientations passées. C'est une nécessité impérieuse pour respecter nos engagements collectifs de transformer la grande ville et la rendre capable de s'adapter au changement climatique et aux besoins alimentaires et sanitaires de ses habitants.

La nouvelle municipalité de St Jean de Védas s'est semble-t-il engagée dans cette voie avec détermination. Une convention a été signée avec le Conservatoire des Espaces Naturels (CEN/Languedoc-Roussillon), lui confiant une mission d'étude pour l'aménagement et la mise en valeur des espaces non encore urbanisés de notre commune.

Nous nous réjouissons de cette initiative, et avons hâte de voir se concrétiser, entre autres, **la création de « fermes ressources »** sur le vallon du Puech-Long avec son hameau agricole et pareillement sur la plaine agricole de la Lauze-Est, ceci à la place des projets d'extension des zones d'activité à dominante commerciale et de construction d'ouvrages routiers démesurés. Ce serait aussi **reconstituer, au plus près des lieux de vie, une forte économie verte, durable et plus acceptable sur les plans de l'écologie, de la résilience alimentaire, de la qualité des paysages urbains, et du bien-être des citoyens.**

(1) Périmètre de Protection et de Mise en Valeur d'Espaces Agricoles et Naturels Périurbains (art L143 code de l'Urbanisme)

La ZAC Logistique LAUZE-EST

Montpellier Métropole prépare l'extension de la Zone Industrielle de la Lauze sur la plaine agricole qui longe l'autoroute A709 et la route de Sète. Le projet prévoit d'y installer, entre autres, une grande plateforme logistique dite « du dernier kilomètre », immense bâtiment déshumanisé tel qu'il s'en construit ailleurs pour les besoins des grandes filières de distribution (Amazon en tête).

Saint Jean Environnement réprovoque la prédation de ces terres de bonne qualité, qui prive notre commune de la possibilité d'y accueillir de préférence un grand projet de type agri-parc ou ferme ressource, tronçon important de la ceinture verte de Montpellier.

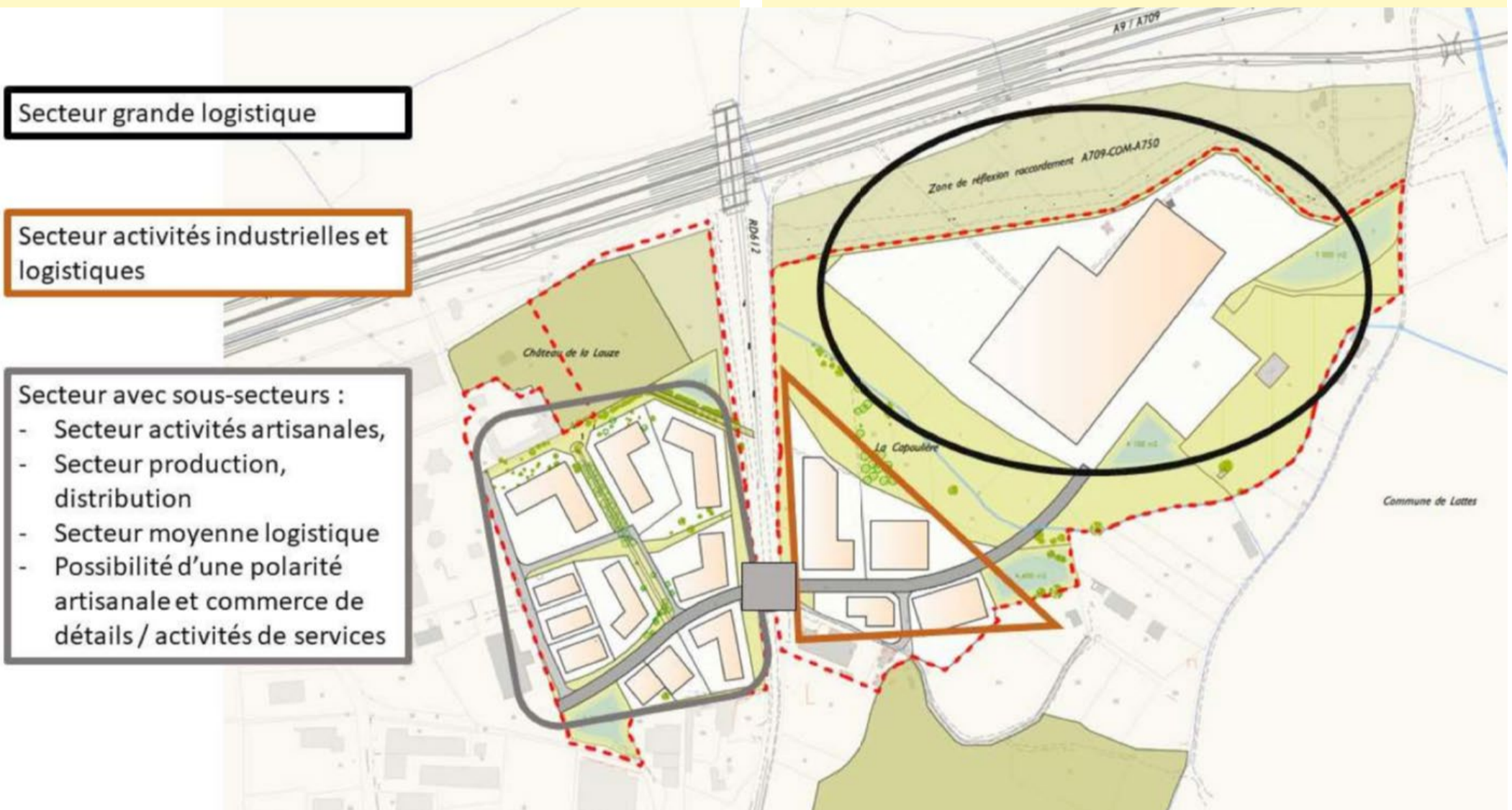
Les travaux n'ont pas débuté. **Il n'est pas trop tard pour stopper tout, et revoir un projet vieux de 15 ans**, à la lumière des impératifs climatiques et sociétaux qui nous contraignent maintenant à **préserver les terres agricoles, ressources alimentaires locales, à cesser l'artificialisation des sols, à créer des espaces végétalisés atténuant les pollutions et effets caniculaires, à réduire les déplacements routiers...**

Il est facile de relocaliser la logistique ailleurs, par exemple entre les deux autoroutes A9 et A709, près du centre de Montpellier et de sa future ZFE (Zone à Faible Emission), là où l'impact environnemental et paysager aura moins de conséquences, et là où un embranchement ferroviaire (inexistant dans le projet) est facile à créer.

Nous sommes conscients que l'e-commerce poursuit son essor, tiré par une grande partie des consommateurs. Cela implique plus de plateformes, sortes de gares de triage des marchandises avec entrepôts robotisés et livraisons individuelles aux clients. Elles supplantent progressivement les surfaces commerciales traditionnelles et détruisent globalement de nombreux emplois, afin de réduire les coûts et augmenter les marges.

ZAC Lauze-Est, Contournement Ouest de Montpellier, ZAC Charles Martel, c'est autant de projets concentrés dans le même secteur, accroissant les pollutions, les enlaidissements, le surcroît de poids-lourds sur nos routes déjà saturées.

Dans le même temps, Montpellier crée une ligne de tram, des zones piétonnes, des pistes cyclables, des nouveaux parcs, et bientôt des ZFE ; devons-nous accepter que notre commune continue d'accueillir des projets désastreux et devienne, comme certaines autres communes périphériques, l'arrière-cuisine de la Métropole ? Doit-on accepter comme lot de consolation une misérable cagnotte en guise de compensation ? **A-t-on, une nouvelle fois, omis de respecter le parcours obligé « Eviter, Réduire, Compenser » (ERC) en se posant d'abord la 1ère question, pouvons-nous « éviter » (de détruire, polluer, gaspiller, saturer, enlaidir...) en faisant autrement ?**



Pour un ciel étoilé à Saint Jean de Vedas

Nous avons tous fait cette expérience : regarder le ciel pour observer les étoiles, voir une étoile filante.

Cependant nous en sommes de plus en plus souvent privés, cette possibilité est devenue rare, la nuit n'existe plus pour notre regard. **Les panneaux publicitaires lumineux numériques, les vitrines, les enseignes qui restent allumés après la fermeture des commerces et tous les éclairages urbains font que l'intensité lumineuse nous sépare de la nuit étoilée.**

La bonne nouvelle est qu'il y a des moyens pour améliorer cet état et permettre le respect du rythme nyctéméral (alternance jour et nuit sur 24 heures) afin de respecter le cycle biologique pour la flore, la faune et les êtres humains.

L'obscurité nocturne améliore la vie de toutes les espèces et redonne le plaisir de voir les étoiles.

De nombreuses communes agissent, des maires signent la charte pour entraîner leur ville dans une dynamique de lutte contre la pollution lumineuse afin d'accéder au label national « Villes et villages étoilés » et pourquoi pas Saint Jean de Vedas ?



Autres solutions possibles au Contournement Ouest de Montpellier

Notre territoire situé à la sortie de Montpellier, doit-il être coupé du nord au sud et défiguré par un ouvrage autoroutier ?

SJE s'oppose fermement au projet du Contournement Ouest de Montpellier pour plusieurs raisons. Il traverserait dans toute sa longueur un périmètre à très haute valeur environnementale de la vallée de la Mosson à celle du Rieucoulon avec un véritable potentiel pour mener à bien des projets agroécologiques, des aménagements de nature, la mise en valeur d'un riche patrimoine architectural et culturel.

Il accélérerait le trafic de transit autoroutier de Clermont-Ferrand à la Méditerranée, qui ne représente que 15% de la circulation actuelle, ce n'est pas, et de loin, une priorité. Et surtout, ce projet ne résoudra pas le problème de paralysie des axes routiers aux heures d'affluence. Aussitôt mis en service, il attirera de nouveaux usagers, venant de plus loin, et des nouvelles urbanisations tout le long de l'A750 gratuite. Ce phénomène est bien documenté, et la régulation du trafic se fait toujours par le seuil d'acceptabilité des encombrements quotidiens.

Le COM proposé est aussi un facteur de déshumanisation du territoire, par la destruction des paysages, par ses nuisances insupportables, par le renforcement du cloisonnement de la ville, par le renforcement des comportements individualistes. Il contribuera à la création progressive de quartiers déshérités par le départ des habitants s'éloignant de cette infrastructure infernale.

C'est pourquoi Saint Jean Environnement dans un souci de répondre aux défis écologiques actuels et d'anticiper les exigences d'une nouvelle ville en transition émet des propositions alternatives :

Il s'agit de résoudre le problème de la fluidification du trafic routier par le traitement des points noirs que constituent les 3 grandes intersections, en construisant des ouvrages de franchissement 2x1voie (aérien au carrefour Genevaux, en dénivelé négatif pour celui du Rieucoulon et de la Ligne 2 du tram, et peut-être aérien au Rond-Point du Mas de Grille). Le reste du parcours par une voirie 2x2voies à 70 km/h.

La priorité doit être donnée aux piétons, vélos et usagers des transports collectifs, dans les aménagements de carrefours et pôles d'Echange Multimodaux (PEM).

Le choix de vitesse à 70km/h est crucial pour une circulation plus apaisée et la diminution des nuisances et pollutions, sans pénaliser la capacité de trafic (exemple la D65, contournement nord de Montpellier). La réduction du trafic routier peut se réaliser par la construction d'une ligne de Tram ou Bus à Haut Niveau de Service (BHNS, cela pouvant être des minibus autonomes), longeant la 2x2 voies sur un côté, et assurant une correspondance étroite avec les 4 lignes de tram et une desserte des zones d'activités de la Lauze (> 200 entreprises et 5000 emplois en 2030) le long de la Route de Sète.

Le report de la route vers le tram est indispensable en construisant en même temps les Pôles d'Echanges Multimodaux sous forme de parkings silos de grande capacité. Leur absence conduirait à saturer davantage les axes de pénétration vers le centre de la ville et des remontées de files d'attente sur l'axe principal. La réalisation d'un échangeur complet pour le raccordement à l'A709, par l'intermédiaire du rond-point de desserte de la Lauze-Est et un franchissement en dénivelé vers Sète économiserait un échangeur complet.

D'autres économies pourront être réalisées en réduisant la vitesse routière à 70km/h (voies plus étroites, pentes et rayons de courbure plus serrés), en choisissant de faire les franchissements à 2x1 voie.

Enfin, ce projet visera le décroisement du territoire, par des franchissements additionnels et végétalisés des voies du COM, non seulement pour les humains à pied ou à vélo, mais aussi pour la faune et la végétation (préservation de la biodiversité).

Actuellement, l'attention médiatique et politique se porte essentiellement sur le financement de ce projet or nous estimons que toute solution de financement doit d'abord prendre en compte les nouvelles données et les préoccupations alarmantes écologiques, comme SJE le propose.

De plus, la qualité de vie des védasien-nes serait fortement dégradée par 5 à 10 ans de travaux.

Nous demandons l'abandon du COM dans sa forme actuelle.

Sentinelles de la nature

Notre association en tant qu'adhérent à France Nature Environnement (FNE) soutient l'initiative « **Sentinelles de la nature** ». Les citoyens sensibles aux atteintes à l'environnement peuvent se connecter sur le site :

fne-languedoc-roussillon.fr

Il propose un outil de recensement des signalements de dégradations environnementales ou d'initiatives favorables à l'environnement.

FNE édite une cartographie publique de signalements avérés. En 2020, avec 564 signalements sur le territoire, une dynamique de mobilisation est engagée pour améliorer et résorber les atteintes environnementales.



Le Bruit en ville

L'ADEME et le Conseil National du Bruit viennent de publier de nouvelles estimations des conséquences du bruit (1). **Le coût social du bruit y est évalué à 165 Milliard d'Euros par an en France.** C'est considérable et se rapproche de celui des pollutions atmosphériques.

Le transport routier représente à lui seul plus de la moitié des contributions au bruit, et touche essentiellement les habitants des zones urbaines.

Le bruit de la ville est une violence ordinaire que beaucoup de citoyens sont dans la nécessité de supporter. Les conséquences sur le bien-être, la santé psychique (maladies mentales) et la santé physiques (troubles de l'audition), sont importantes. Ce n'est pas un hasard si le nombre de personnes souffrant de troubles mentaux est 50% plus élevé en ville qu'en campagne. **Le bruit est facteur de stress et de désordres du sommeil qui perturbent le comportement et la vie sociale et aussi l'efficacité du travail intellectuel et les échanges d'information orale.**

St Jean de Védas fait partie des secteurs les plus bruyants de l'aire urbaine de Montpellier. A la présence d'énormes tronçons d'autoroute, s'ajoutent les axes de transit qui constituent les M113, M112 et M132, qui découpent Saint Jean de Védas et peut-être le COM avec ses grands ronds-points. Même certaines voiries secondaires étroites voient leur trafic s'accroître en augmentant les nuisances sonores.

La croissance du trafic routier est liée d'une part à celle de la population (et du nombre de véhicules possédés par les ménages), et d'autre part à la part grandissante des :

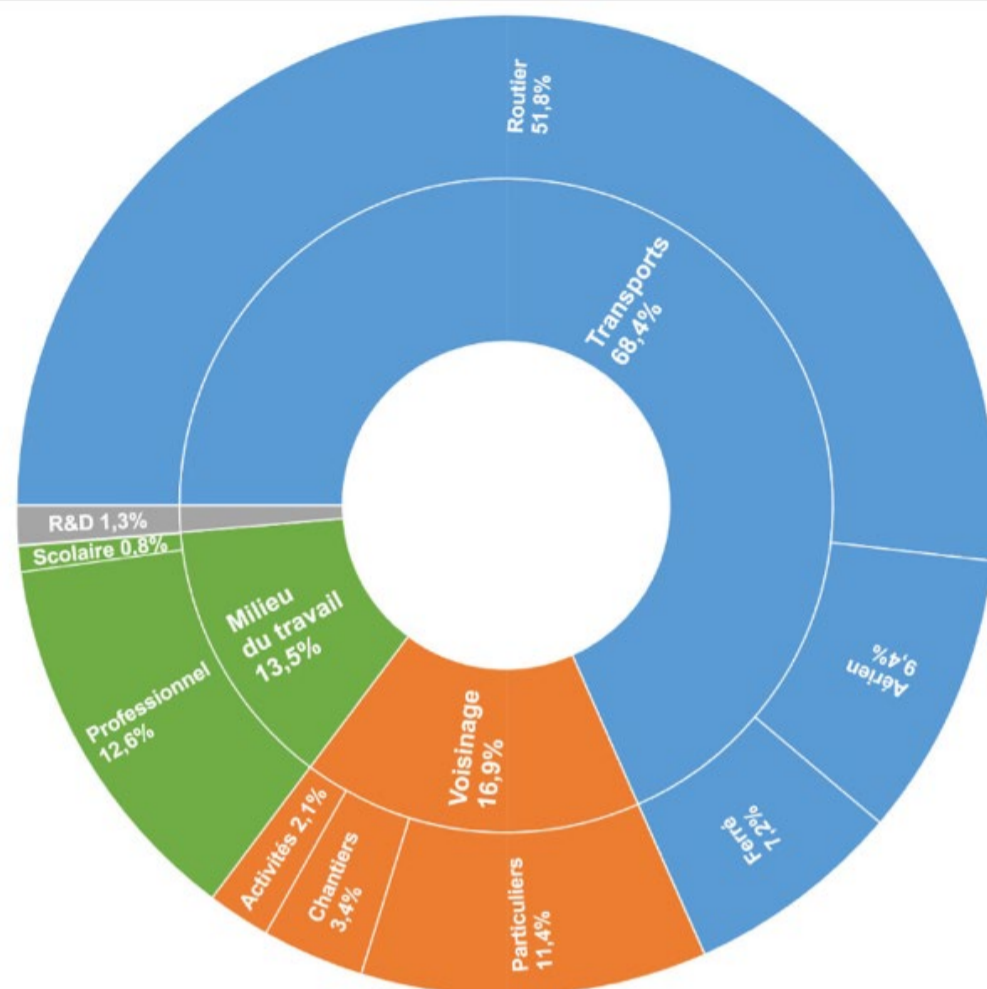
- poids lourds pénétrant ou traversant notre ville. Par exemple, les travaux de la ZAC Roque-Fraïsse, à eux-seuls, occasionnent de l'ordre de 20.000 mouvements par an de poids lourds très bruyants. (1 million de tonnes d'excavations évacuées, 100.000 tonnes de béton livrés, matériels et équipements livrés...
- activités commerciales dont les approvisionnements se font par camions de 40 tonnes ou plus
- motos (souvent très bruyantes) comme mode de déplacement
- activités de service (Clinique et son centre médical)

D'autres sources de bruit non négligeables proviennent des :

- petits avions (travail aérien ou tourisme) qui utilisent la zone de St Jean de Védas comme couloir de circulation aérienne. Ils sont lents et bruyants, plus que les avions de lignes qui volent haut et à régime réduit des moteurs quand ils sont en approche.
- hélicoptères, extrêmement bruyants, et volant à très basse altitude (transports sanitaires, et mission de gendarmerie).
- chantiers, constructions immobilières et voiries.

(1) <https://bruit.fr/bruit-et-politique/cout-social-du-bruit-en-france-156-milliards-d-euros-par-an>

Les contributions des différentes sources



Le bruit en ville n'est pas une fatalité, de nombreuses actions peuvent être menées pour le réduire :

- La plus facile à mettre en place est de sanctionner les propriétaires de véhicules trop bruyants. Cette sanction doit être dissuasive, il n'est plus supportable de subir les rugissements ou pétarades de certaines motos.
- Réduire la vitesse des véhicules. Le bruit de roulement surpasse en général celui des moteurs thermiques lorsque les véhicules dépassent les 50km/h. La nouvelle limitation à 30km/h en ville est une bonne initiative pour la sécurité et le bruit.
- Être plus rigoureux pour limiter l'usage des sirènes par les ambulances, pompiers, police.
- La réglementation de la circulation aérienne pourrait être adaptée, pour mieux éviter les secteurs les plus denses en habitations.
- A plus long terme, c'est sur l'aménagement de la ville qu'il faut travailler (revêtements de chaussée, largeur de voiries et positionnement des habitations par rapport aux voies...) et sur le Plan Local des Déplacements (choix d'itinéraires, interdiction de pénétrer en ville avec des poids-lourds ou des véhicules bruyants, limitation du tonnage...)
- L'un des objectifs prioritaires serait de réduire le trafic routier, à cet égard, on craint de voir le lancement de projets qui vont totalement à contre-sens, comme le COM ou la ZAC Lauze-Est, ou l'étalement urbain à l'ouest de Montpellier.

Le débat est ouvert, il pourrait être porté par la commission extra-municipale Environnement et/ou celle de l'aménagement du territoire, à l'occasion de la révision du PLUi.