



## Réflexions sur le projet de ZAC Lauze Est, à St Jean de Védas (août 2021)

Principaux Documents de référence, suivre le lien :

<https://onedrive.live.com/?id=E34C56DFC8DF79B7%211236&cid=E34C56DFC8DF79B7>

- Eléments d'Historique du Projet.
- Etude Agricole DDTM-DRAAF, Juin 2018.
- Présentation du Projet, par 3M et SA3M, Oct 2018.
- Avis MRAE mai 2020.
- Avis Commune de St Jean de Védas Oct 2018.

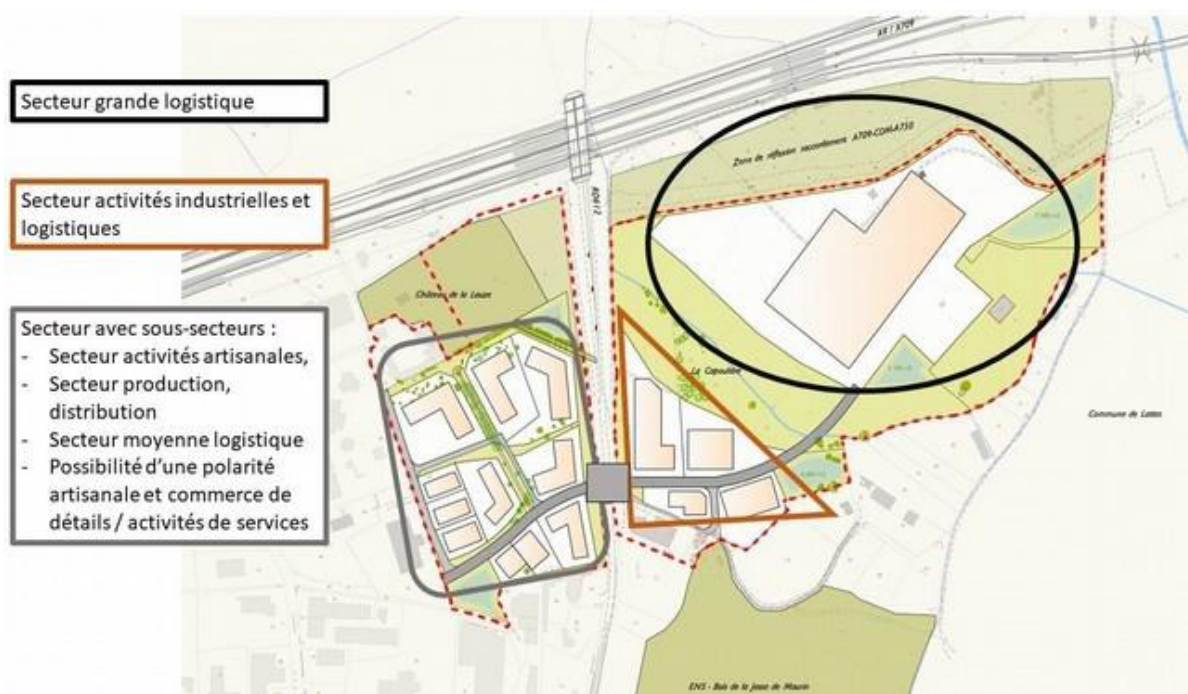


Schéma de principe de l'aménagement retenu oct 2018

### SOMMAIRE :

**[1- Volet Agricole et Territorial](#)**

**[2- Stratégie Agroécologique et Alimentaire](#) de la Métropole de Montpellier**

**[3- Séquence ERC](#) (Eviter-Réduire-Compenser les préjudices écologiques et humains)**

**[4- Les Activités Logistiques](#)**

**[5- Aménagement du Territoire](#)**

**[6- Contexte Juridique et Réglementaire](#)**

**[7- Documents d'Urbanisme et autres Engagements des Collectivités](#)**

**[8- Conduite des Projets et Prises de Décision](#)**

*"Là où le sol s'est enlaidi, là où toute poésie a disparu du paysage, les imaginations s'éteignent, les esprits s'appauvrissent, la routine et la servilité s'emparent des âmes et les disposent à la torpeur et à la mort"*

*Texte d'Elisée RECLUS*

# 1- VOLET AGRICOLE et TERRITORIAL

L'implantation prévue de la ZAC Lauze-Est est en zone agricole (Ap) du PLU de St Jean de Védas. Le volet agricole et naturel de ce dossier est particulièrement important.

## Extraits de la présentation du projet porté par Montpellier Méditerranée Métropole (3M) pour la concertation préalable Oct 2018

### Aspects agricoles

.....  
« Le dossier expose les effets sur l'activité agricole, dont notamment une **perte de terres agricoles, estimée à 28 hectares** : 0.79 ha d'arboriculture, 13.55 ha d'élevage/centre équestre, 6.92 ha de friches, 4.22 ha de grandes cultures, 3.08 ha de vignes (source étude préalable agricole – Chambre d'Agriculture, juin 2018). Ces effets pouvant se cumuler avec d'autres projets d'aménagement, ils pourraient remettre en cause la pérennité de certaines exploitations agricoles....

....  
Des mesures de réduction et de compensation (seraient) mises en œuvre pour limiter l'incidence du projet, dont la relocalisation des exploitations impactées. L'impact du projet sur l'économie agricole a été évalué au travers de l'étude préalable agricole réalisée par la Chambre d'Agriculture de l'Hérault. A noter l'absence d'irrigation sur les terres impactées.

L'économie agricole impactée pourra(it) être reconstituée en investissant un **montant estimé à 394 000 €**. La Métropole a prévu de dépenser ce montant afin de mettre en œuvre des mesures compensatoires ciblant des actions en lien avec les filières agricoles impactées .... »

**Avis de la MRAE** (Mission Régionale de l'Autorité Environnementale), du 12 mai 2020, extrait :

« La MRAE souligne l'intérêt de la démarche qu'il convient néanmoins de préciser notamment sur **la question de l'impact sur les espaces agricoles**, le projet induisant une **consommation d'espaces agricoles très importante** (environ 32 ha) dans un contexte de raréfaction de ce type de foncier à proximité de l'agglomération métropolitaine et compte tenu de son (fort) potentiel agronomique tel que souligné dans le PLU. La MRAE rappelle à ce titre la nécessaire gestion économe de l'espace, politique portée notamment par le Plan biodiversité de 2018 et confortée par l'instruction du gouvernement du 29 juillet 2019 avec l'objectif affiché de « **zéro artificialisation nette** ». En effet, si le choix de l'implantation résulte principalement du respect du SCoT, pour la bonne information du public, le **document présenté doit reprendre le raisonnement qui a été suivi**. En particulier étant donné la consommation considérable de terres agricoles découlant de la mise en oeuvre du projet, **l'étude d'impact doit démontrer**, en reprenant les éléments du SCoT, qu'il **n'existait pas, à l'échelle intercommunale, de solution de moindre impact** permettant d'atteindre les mêmes objectifs .... »

### La Lauze-Est fait partie du grand périmètre fertile à protéger au sud-ouest de Montpellier

Depuis cinquante ans et plus, l'étalement urbain a largement grignoté les riches terres agricoles (cultivées depuis l'époque romaine), et créé des infrastructures infranchissables, autant d'obstacles à une agriculture efficace et attractive. Les élus et décideurs ont focalisé leur attention sur les besoins urbains et oublié qu'ils étaient aussi gestionnaires d'un foncier et d'un patrimoine agricoles remarquables, qu'il convenait de protéger et soutenir.

La Lauze-Est forme la limite actuelle de la plaine littorale alluvionnaire fertile et irrigable, qui va de la pointe de Villeneuve-lès-Maguelone jusqu'au Lez sur la commune de Lattes, et limité au nord par les infrastructures routières et ferroviaires. Pour permettre la préservation de ce qui a subsisté de ce potentiel agricole et lui redonner un nouvel essor, il est opportun **d'y créer un PAEN<sup>(1)</sup> de 1500 hectares ou plus**. Nous encourageons nos élus des trois communes concernées à lancer un tel projet fédérateur et d'avenir sur le très long terme.

La Lauze Est représente aussi un grand îlot vert en entrée de ville en continuité vers le sud du Bois de Maurin et de la plaine de la Mosson. Elle constitue un élément important de la Ceinture Verte de Montpellier, et s'oppose au phénomène de conurbation plus ou moins anarchique le long la M612. (double extension de la ZI de la Lauze, création de la ZAC Charles Martel, construction de la Ligne LGV, ...).

(1) PAEN = Périmètre de Protection et de Mise en Valeur d'Espaces Agricoles et Naturels Périurbains, art L 143 code de l'Urbanisme

## 2- STRATEGIE AGROECOLOGIQUE et ALIMENTAIRE de la METROPOLE

Le SCoT de Montpellier Métropole (déc 2019), dans son PADD (Plan d'Aménagement et de Développement Durable), [https://www.montpellier3m.fr/sites/default/files/t2\\_projet\\_d\\_amenagement\\_et\\_de\\_developpement\\_durables.pdf](https://www.montpellier3m.fr/sites/default/files/t2_projet_d_amenagement_et_de_developpement_durables.pdf)

Il cite : **l'agroécologie et l'alimentation comme l'un des 7 piliers stratégiques.**

Y sont exposés les défis à relever, comme :

- Protéger et reconquérir les composantes agro- naturelles, les paysages et la biodiversité pour mieux les valoriser
- Valoriser les lisières agro-naturelles de la ville et des villages
- Préserver et réactiver les espaces agro-naturels, socle d'un système agricole et alimentaire territorial durable
- Valoriser les ressources du territoire par le déploiement de fermes nourricières
- Soutenir les filières vertes en confortant le développement de l'appareil de production de l'amont à l'aval de l'agriculture. L'agriculture joue un rôle stratégique pour le territoire à travers la production et l'ensemble des activités induites et connexes, en amont et en aval, caractérisant une filière économique
- Mobiliser les milieux agricoles pour la protection de l'environnement, la gestion des risques et « l'acclimatation » du territoire
- Constituer un archipel de fermes ressources
- Protéger la qualité de l'air
- Contribuer à la transition énergétique en favorisant la mutation du modèle de consommation, de production et de distribution
- etc.

Le 19 juil 2021, M Michael DELAFOSSE Président de la Métropole, Maire de Montpellier, accompagné de Mme Isabelle TOUZARD, Vice-Présidente en charge de la politique Agricole et Alimentaire, et de Mme Marie MASSART, présidente du MIN et adjointe Déléguée aux politiques alimentaires et agricultures urbaines, ont réaffirmé leur volonté « ... de renforcer le rôle du MIN (Marché d'Intérêt National) et l'approvisionnement de l'aire urbaine en produits frais locaux. Le MIN dispose de pôles de stockage, de transformation... Une Cité de l'Alimentation devrait voir le jour en proximité ainsi qu'une nouvelle Halle... **La création de fermes ressources sur le territoire de la Métropole fait partie des actions prioritaires pour renforcer la chaîne alimentaire locale ...** »

**La plaine agricole de la Lauze Est, doit donc être préservée.** Elle bénéficie d'un emplacement idéal au regard des objectifs de la Métropole. Elle offre l'opportunité d'y créer un agriparc ou une ferme ressource. Le pôle logistique, quant à lui, doit être abandonné, voire repensé ailleurs, de préférence en proximité du MIN et de la centralité urbaine.

Le développement de **l'Economie Verte et Agricole par les grandes agglomérations est devenu prioritaire** par rapport à celui de la logistique et de la grande distribution. Le soutien d'une économie consumériste est désastreux pour nos ressources naturelles et le climat. Le récent rapport du GIEC (Août 2021) insiste sur **l'extrême urgence de changer de modèle de développement économique**, si l'on veut garder une planète habitable.

## 3- La séquence ERC (EVITEMENT-REDUCTION-COMPENSATION des préjudices environnementaux et humains)

### 3-1- Mesures d'évitement

**Extrait du dossier présenté par 3M :**

**« Mesure d'évitement examinée : relocaliser le projet ailleurs ?**

**La réponse est NON, Explication :**

*L'objectif de 3M est de raisonner l'emplacement des zones d'activités à l'échelle de son territoire grâce à une logique d'économie du foncier dans l'optique de préserver durablement un équilibre de maintien de 2/3 des espaces naturels et agricoles et 1/3 d'espaces urbains et à urbaniser. La Métropole traduit cet objectif en choisissant au mieux les sites d'extension urbaine et en polarisant la consommation de foncier à l'échelle du territoire métropolitain afin*

*- D'éviter l'urbanisation de sites sur lesquels l'impact sur les potentialités agricoles sont les plus importants. Cela peut être réalisé grâce à une analyse multicritères qui intègre le critère « sensibilité agricole » à partir d'une logique partagée entre différents acteurs dont la Chambre d'Agriculture.*

*- De positionner les polarités économiques en continuité directe du tissu existant afin de ne pas morceler le territoire et d'optimiser les coûts de viabilisation (proximité des infrastructures VRD).*

*L'urbanisation du secteur de la Lauze Est est donc une **décision qui découle d'une réflexion aboutie**. La mesure d'évitement ici retenue permet de raisonner plus largement à l'échelle du territoire métropolitain. ... »*

Le dossier n'aborde pas concrètement l'hypothèse de **trouver ailleurs un ou plusieurs sites mieux adaptés pour accueillir des entreprises et notamment la partie logistique**. Il ne présente aucune alternative à la Lauze Est, assorti d'un tableau de comparaison (avantages et inconvénients) de différentes solutions. **C'est une lacune importante du dossier qui met en doute sa sincérité**. La formulation 'décision découlant d'une réflexion aboutie' est inappropriée, elle témoigne une forme de mépris pour le lecteur supposé n'être pas en mesure de comprendre le raisonnement ayant conduit à un tel choix. Les choix proposés devraient être l'aboutissement d'explications détaillées et convaincantes. Cette formule était déjà utilisée dans le SCOT de 2006 pour le choix du même site. N'a-t-on pas pris conscience que le contexte sociétal, environnemental et réglementaire a changé. La Chambre d'Agriculture n'a (à notre connaissance) pas prononcé un avis favorable au projet, elle s'est contentée de fournir des évaluations et éléments de réflexion ; nous ne sommes pas convaincus qu'elle partage la logique du raisonnement fait par 3M, comme le laisse penser le dossier.

Le dossier n'évoque pas, entre autres, la **solution que St Jean Environnement préconise**, qui consiste à **installer les entreprises de Logistique sur les espaces situés entre l'A9 et l'A709**, et conserver en espace agricole (zonage Ap dans le PLUi de St Jean de Védas) la partie située à l'est de la D612, de la Lauze-Est.

L'impact environnemental, paysager, et agricole serait sensiblement réduit.

Il est possible d'y créer plus facilement un **raccordement au réseau ferré**, indispensable pour une zone logistique, dans la perspective de redévelopper le fret ferroviaire.

La zone logistique y serait plus proche du centre urbain et de la future **Zone à Faible Emission (ZFE)**.

- 'Développer les plateformes logistiques aux abords des ZFE-s afin **d'assurer le dernier kilomètre de livraison avec des véhicules propres**' (extrait des recommandations du rapport parlementaire sur les Zones à Faible Emission de juin 2021 porté par les députées [Valérie Beauvais](#) (LR, Marne) et [Camille Galliard-Minier](#) (LaREM, Isère) .

- **La création d'un agriparc à la Lauze-Est**, voir ci-après

### 3-2- Mesures de réduction

**Au-delà des dispositions décrites dans le dossier, St Jean Environnement rappelle, quel que soit le choix du site, qu'il faut exiger :**

- La récupération, le stockage et le **réemploi d'une partie des eaux pluviales** (les bassins d'orage, ce n'est pas suffisant, il faut retenir l'eau, la clarifier, et la **réutiliser en eaux brutes pour l'irrigation**, voire pour des usages industriels tels que le nettoyage d'engins ou de véhicules)
- **La production photovoltaïque** généralisée en toiture, avec dispositifs d'autoconsommation. Ce système pourra faire l'objet d'une convention avec la collectivité, pour l'intégrer dans une future régie locale de production photovoltaïque utilisant par ailleurs les toitures de bâtiments publics.
- De **Végétaliser certaines toitures**, voire les rendre aptes à être travaillées par des cultivateurs professionnels locaux (ferme sur les toits, avec ou sans serres)
- La Climatisation réversible des bâtiments par **géothermie**
- **Le stationnement en sous-sol, voire en silo mutualisé**, au moins pour les employés et visiteurs
- Une hauteur des bâtiments si plus **élevée** pour réduire l'emprise en surface
- **Un soin particulier pour les Impacts paysagers**, esthétique architecturale renforcée et durable, pas seulement en seule visibilité des axes routiers. (ne pas laisser se créer en arrière-plan des zones dégradées par des entreposages à ciel ouvert ou des constructions annexes disgracieuses, imposer un **règlement intérieur de la ZAC** précisant ces exigences)
- **D'imposer** (règlement intérieur ?) **pour les livraisons en ville des véhicules de faible encombrement et 100% non polluants et non bruyants**. D'où l'importance pour la Logistique d'être au plus près du Centre de la grande ville et de ses ZFE (Zones à Faible Emission, voir la directive Européenne, dont la mise en application par les villes françaises prend beaucoup de retard)
- **Et interdiredéfinitivement la pénétration, en agglomération, des camions de gros tonnage, voire même les autres camions à moteur thermique**. Cette réglementation est déjà appliquée dans certains pays depuis très longtemps ...

### 3-3- Mesures compensatoires,

**Celles présentées dans le dossier de la ZAC, ne prennent pas en compte de nombreux paramètres :**

1- Si le projet de ZAC logistique est abandonné sur la Lauze-EST (mesure d'évitement), **nous préconisons, sur la Lauze-Est, d'y créer une ferme ressource ou un Agri-Parc**. Un tel projet prendrait toute sa légitimité dans le Plan Agro-Alimentaire Territorial de la Métropole (PAT) et bénéficierait de la proximité, à la fois de la **chalandise des populations proches, et de celle du Marché d'Intérêt National (MIN), des halles urbaines existantes et futures, et de la Cuisine Centrale**.

Par ailleurs un tel **agri-parc** pourra générer, en régime stabilisé, de l'ordre de 400.000 € /ha /an de valeur ajoutée locale de produits frais. La disparition des surfaces agricoles engendrerait donc **une perte potentielle de production de richesse, cumulée sur seulement 20 ans, de l'ordre de 8 M€**. C'est aussi la non-crédation d'une vingtaine d'emplois pérennes, voire d'emplois en réinsertion, et autant d'emplois indirects

Ces chiffres sont à mettre en regard avec les **compensations agricoles valorisées à 394.000 €** dans le dossier. **Cette somme est tellement dérisoire** qu'on se demande **comment, aujourd'hui encore, on peut à tel point mépriser l'économie et les emplois agricoles**, alors que l'on s'apprête à soutenir l'investissement de sommes gigantesques pour accroître la part des filières d'approvisionnement déshumanisantes, destructrices de l'environnement et de l'emploi.

De plus dans le dossier, l'évaluation des préjudices à compenser ne tient pas compte de la **valorisation des retombées et services écosystémiques non rendus par les sols artificialisés** (biodiversité, séquestration carbone, filtration et assimilation de polluants, régulation hydrologique et thermique,

...). D'ailleurs la plupart des politiques et décideurs s'accordent enfin à considérer les sols comme notre Patrimoine Commun, et une richesse non renouvelable, qui doit être sauvegardée ; leur valeur intrinsèque est inestimable. C'est ahurissant de constater que toutes ces considérations soient passées sous silence dans des instances comme le la CDPENAF, la Commission Locale de l'Eau, ... Ne doit-on pas considérer ces instruments comme des chambres de validation des décisions déjà prises...

2- Pour **le calcul des compensations**, il n'est pas légitime, dans le dossier, de considérer la **valeur vénale des terres en fonction de leur utilisation actuelle**. Nous sommes dans une situation d'attente, et dans un processus de dégradation progressive des fonctions agricoles du site depuis 20 ans ou plus. Sachant que ces terres seraient transformées un jour en zone d'activité et deviendraient constructibles, les propriétaires et exploitants ont abandonné toute idée d'investir dans des projets agricoles élaborés et plus productifs avec un réseau d'irrigation, et un parcellaire rationalisé. Il est probable que bon nombre de parcelles faisaient l'objet dans cette attente, de baux précaires, voire d'occupation temporaire à l'amiable.

**La valeur vénale qu'il convient de prendre en compte, est celle correspondant au potentiel agronomique des sols qui, en l'occurrence, auraient permis des productions économiquement viables.** (voir ci-dessus)

3- Il est noté dans le dossier, que les terres agricoles de la Lauze-Est **ne sont pas desservies par un réseau d'irrigation, ce qui les dévaloriserait**. On oublie de prendre en compte **l'existence du captage de Lou Garrigou tout proche**, réalisé vers 1970, dont l'utilisation pour la consommation humaine a été abandonnée, faute de déclaration de périmètre protégé (qui aurait constitué une entrave à la création des zones d'activité). Ce **forage de 60m de profondeur et de grand diamètre peut être remis en état ainsi qu'une partie des réseaux** enfouis existants ; il pourrait être utilisé pour l'irrigation agricole, voire aussi pour des besoins en eau brute par les entreprises de la ZI de la Lauze. Depuis l'adduction de l'eau du Rhône (BRL) et l'usine de traitement de Fabrègues pour l'eau potable, les captages de la Lauzette et celui de Lou Garigou de St Jean de Védas ont été désaffectés ; de ce fait l'aquifère de la Mosson-Sud est devenu largement excédentaire en capacité de prélèvement (3 millions de m<sup>3</sup> / an !)

4- La disparition de l'agriculture de la Lauze-Est aurait un **effet déstabilisant et d'entraînement vers l'abandon d'autres activités agricoles sur les territoires voisins**, en rendant plus aléatoire la mutualisation de moyens, de circuits de vente, de formations, et d'entraide.

5- **Les conséquences des chantiers importants** à prévoir pour aménager le site ne sont pas, dans le dossier, ni évaluées ni assorties de compensations. Il est 'habituel' que l'on passe sous silence les conséquences des chantiers, et surtout les moins visibles, par exemple les quantités importantes de matériaux extraits de carrières et l'énergie consommée pour les transformer et les transporter, ainsi que les énormes volumes de déchets et terres stériles qui devront être enfouis, créant diverses nuisances ailleurs.

6- Les mesures compensatoires anticipent des **projets menés sur des secteurs autres que celui impacté** (St Jean de Védas et son voisinage). Ce n'est pas équitable. D'ailleurs la municipalité de St Jean de Védas a demandé que ces mesures soient destinées à des projets sur le territoire de la commune.

**Pour résumer sur le traitement des préjudices écologiques :**

- **le dossier est notoirement insuffisant au regard des objectifs ERC (Eviter, Réduire, Compenser)**

- **il revient à s'arroger le droit de détruire des milieux agricoles à haut potentiel et viole le principe d'équivalence écologique dans les mesures compensatoires envisagées**
- **le projet tel que présenté, fragilise davantage les équilibres ville-nature-agriculture dans un secteur déjà lourdement altéré par l'accumulation de projets industriels et d'infrastructures**

#### 4- LES ACTIVITES LOGISTIQUES

La Logistique et l'E-Commerce sont en train de transformer les modes d'approvisionnement en produits de consommation courante, ainsi qu'en biens d'équipement des particuliers.

Depuis longtemps l'e-commerce s'est développé et a montré son efficacité pour les besoins des entreprises en composants, sous-ensembles, équipements industriels, matériaux, sous-traitances, .... Il a considérablement accru la productivité et la rentabilité des circuits d'approvisionnement et de transport. Une partie des stocks de marchandises et de composants sont d'ailleurs sur les camions et bateaux, ce qui accroît la vulnérabilité des flux industriels et des circuits commerciaux de plus en plus tendus. (voir l'incidence de la Pandémie Covid sur certains approvisionnements)

Transposé aux besoins du grand public, l'E-commerce transforme les habitudes. Les centres commerciaux sont en train de subir une concurrence accrue de l'E-Commerce avec ses plateformes logistiques et la livraison directe au client. Les stocks locaux et halls d'exposition de produits laissent place à des catalogues et informations en ligne. Le commerce devient de plus en plus virtuel. L'objectif de ces plateformes est de réduire les coûts et d'accroître les marges, tout en offrant au client des avantages en termes de choix, délais, comparatifs de prix et performances, et de simplification de l'acte d'achat et de livraison...

Cette évolution est probablement irréversible. Elle est tirée par un nombre croissant de consommateurs. Elle a pourtant des conséquences sociétales, humaines, écologiques, négatives :

- incitation à toujours plus d'achats de biens, souvent futiles voire inutiles, de **gaspillage, et de déchets** (dont un foisonnement de sur-emballage ),
- **déshumanisation** des relations fournisseur-client. Le **client n'est plus roi, il obéit à des écrans**, il devient lui-même une marchandise-marketisée et harcelée par démarchage électronique. Les clients n'ont plus l'assistance de vendeurs et conseillers devenus économiquement inutiles. Les **intervenants (salariés et prestataires) deviennent les assistants de systèmes robotisés** pilotés par des logiciels décideurs (certains appellent cela le 'progrès' apporté par l'Intelligence Artificielle, ou bien l'un des retours positifs de la 'Ville Intelligente' !). Ils sont poussés à une productivité toujours accrue avec des salaires misérables, en rapport avec le peu de qualification exigé.
- dépendance et **fragilité des circuits d'approvisionnement**. Les systèmes informatiques qui les gouvernent sont de plus en plus complexes, donc vulnérables aux attaques.
- globalement une **réduction du nombre d'emplois**, et du coût de la main d'œuvre
- augmentation des **transports et déplacements** (on continuera d'aller chercher plus loin des produits moins chers ou plus attractifs),
- **consumérisme** exacerbé ; au-delà des préjudices environnementaux liés à la construction d'immenses hangars, de voiries, et l'accroissement des transports, il fait venir une majorité de marchandises de Chine (ou d'ailleurs) dont la production industrielle émet des quantités énormes de gaz à effet de serre. La France est le pays 'occidental' qui apparaît le plus vertueux en matière d'émission de GES, sauf qu'elle oublie de compter l'énorme impact 'carbone' des produits qu'elle importe, et qu'elle ne fabrique plus dans l'Hexagone.

....

Le corollaire est la baisse prévisible des besoins en espaces commerciaux avec halls d'exposition et de stockage, notamment pour les villes dont la population évolue peu. C'est déjà l'apparition de friches commerciales, et aussi poursuivre la fermeture de commerces de proximité et de centre-ville, ainsi que la relégation des personnes peu familières avec les outils numériques. C'est aussi la **multiplication des grands hangars de stockage transitoire et d'espaces de transition de modes de transport**, en bordure de ville et en proximité des échangeurs autoroutiers. Ils forment des alignements de blocs gigantesques, hideux et inhospitaliers, avec d'immenses aires de manœuvre et de stationnement. C'est la livraison au client des colis sur les derniers kilomètres par une flotte croissante de véhicules urbains, camionnettes, motos, vélos-cargos, ... gérée par des systèmes uberisés.

La substitution progressive des zones commerciales 'habituelles' par des zones logistiques est tout aussi dévastatrice en consommation d'espace péri-urbain, et **les surpasse de loin dans l'enlaidissement des périphéries de ville.**

Par ailleurs les gains en productivité et rentabilité apportés par les plateformes logistiques entraînent des défaillances de commerce, et aussi des **évasions énormes de bénéfices vers des destinations autres que l'économie locale.**

Le dossier met en avant la **création de centaines d'emplois sur le site** (en majorité peu qualifiés). A elles seules, **ces plateformes en détruiront bien plus, ailleurs.** C'est d'ailleurs leur principal objectif, celui de réduire le poste 'masse salariale' dans les charges d'exploitation.

Les entreprises de logistique ne sont pas soumises à la procédure de **demande d'autorisation de création de nouvelles surfaces commerciales**, auprès de la Commission Départementale de l'Aménagement Commercial (CDAC). Celle-ci a pour mission d'exercer une vigilance sur la consommation d'espace et sur les impacts urbains. Pourtant les zones logistiques sont parfaitement intégrées dans la filière du commerce, et se substituent progressivement aux surfaces commerciales traditionnelles. Il faudrait, ou supprimer la CDAC, ou bien appliquer les mêmes règles aux différents sites liés au commerce dématérialisé. Les établissements de logistique diffèrent des 'surfaces commerciales' par le seul fait qu'elles n'accueillent généralement pas les clients dans leurs locaux. Cela suffit-il à les autoriser à s'installer impunément sur des terres agricoles, et souvent les meilleures ?

**Amazon**, géant Etatsunien, affiche une stratégie hégémonique pour couvrir la France (et autres pays) de plateformes de distribution pour satisfaire une palette de besoins toujours plus large. Son savoir-faire, sa technologie, ses méthodes de management financier et humain, son gigantisme, son réseau d'influence ... lui confèrent une suprématie écrasante vis-à-vis de la concurrence. Cela pose déjà un problème de souveraineté et de situation monopolistique.

S'ajoute une **question éthique, celle de la soumission des décideurs à des pressions, voire à une sorte de chantage à la création d'emplois**, pour l'obtention d'aides directes (offres foncières, subventions, aménagements et dessertes,... ) et indirectes (fiscalité, aide à l'emploi,...) venant de l'Etat et des collectivités territoriales. Ces aides constituent des avantages concurrentiels très efficaces.

Il est dit qu'Amazon ne postule pas pour installer une plateforme sur le site de la Lauze-Est, très attractif. D'autres géants de la distribution sont probablement déjà en discussion avec nos décideurs, dans la plus grande discrétion....

Ces grandes entreprises ont un pouvoir d'influence énorme, qui se cumule avec celui des secteurs du BTP et de l'immobilier logistique qui voient dans ces projets des affaires très juteuses (construction de routes, bâtiments, réseaux, et location de locaux et entrepôts ...). En arrière-plan, **le monde financier et celui des investisseurs s'intéressent à ces projets sans risque dont les retours sur investissement sont très rapides, et prometteurs.**



## 5- AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

La **sur-concentration d'entreprises le long de la R612** (Rte de Sète), avec les projets de ZAC Lauze-Est, d'extension Ouest de la ZI Marcel Dassault, et la création décidée de la ZAC Charles Martel, va aggraver sensiblement les problèmes déjà préoccupants :

- de **congestion de la circulation routière**, rendant nécessaires à court terme des élargissements de voiries, des franchissements en dénivelé des ronds-points ou échangeurs à créer.. ( Notons que la R612 a perdu son classement de voie à grande circulation en 2010, c'est très surprenant ! ce qui autorise les constructions plus proches de la route)
- de **pollution atmosphérique**
- de **nuisances sonores**
- de l'insuffisance criante de **desserte par des transports publics efficaces**. (pourrait-on enfin planifier la création d'une **ligne de Navettes Autonomes en site propre longeant le COM** depuis Juvignac jusqu'à la Gare TER de Villeneuve-lès-Maguelone et reliant tous les pôles d'échange multimodaux à l'intersection avec les lignes 1, 2, 3 et 5 du tram, et de la ligne TER SNCF). Les zones d'activité du secteur rassembleront bientôt plus de 5000 emplois, et ont déjà un besoin criant de transports collectifs performants.
- **d'absence de pistes cyclables, et de cheminements piéton**. Les utilisateurs du vélo et les marcheurs n'ont pas leur place dans les aménagements actuels exclusivement routiers , trop dangereux.
- d'empilement **hétéroclite** d'activités industrielles et commerciales tout le long de la D612, et empiétant toujours plus sur la garrigue et les espaces naturels. Une telle concentration est contraire à l'objectif de mixité souhaitable des activités économiques avec les lieux de vie des secteurs urbains ; une telle mixité est prônée par nombre d'urbaniste éminents.
- **La multiplication des énormes chantiers de construction** (après le doublement A2, la construction du COM, celle de la LGV, la ZAC Lauze-Est ...transformerons les paysages en zones de guerre et de tranchées pendant des années ...) accentuera les nuisances et encombrements routiers
- ...

**Toutes ces questions, et leurs interactions combinées**, ne sont pas abordées dans le dossier, et seraient de nature à compromettre le choix du site. Elles entraîneraient des besoins additionnels très conséquents en infrastructures et réseaux. Bien évidemment ces considérations pourraient déséquilibrer le bilan financier de la réalisation de la ZAC. 'On verra plus tard'. Les conséquences seront supportées par d'autres budgets, ceux des collectivités...., alors que les investisseurs en profiteront (la doctrine Pollueur-Payeur est encore contournée avec la complaisance des décideurs)

L'aménagement du **Contournement Ouest**, s'il se fait, permettra semble-t-il une desserte routière améliorée vers le nord. Ne devrait-on pas attendre que le COM soit réellement engagé (ce qui n'est pas acquis) avant de lancer celui de la Lauze-Est, si ce projet voyait le jour à cet emplacement.

Le site Lauze Est tel que proposé n'est **pas desservi par un embranchement ferroviaire**. C'est une **lacune surprenante** pour des activités de logistique, et notamment de 'Grande Logistique', surtout à une époque où la relance du fret ferroviaire est à l'ordre du jour, et fait partie des axes prioritaires de la Région Occitanie (SRADDET). Il semble d'ailleurs plus facile de créer un tel raccordement ferroviaire si la zone Logistique est repositionnée entre les 2 autoroutes comme préconisé par St Jean Environnement.

## 6- CONTEXTE JURIDIQUE et REGLEMENTAIRE

*Depuis la loi SRU (2000), la gestion économe de l'espace est devenue une priorité des politiques publiques, malheureusement non suivies d'effet. Les études récentes (source CORINE Land Cover) montrent que le taux d'artificialisation des sols en France est très supérieur à la moyenne européenne (47 Km<sup>2</sup> pour 100.000 habitants en France, contre 41 en Allemagne, 30 au Royaume Uni et en Espagne et 26 en Italie).*

*En France, l'artificialisation des sols est plus rapide que l'accroissement de la population et ce phénomène touche particulièrement les grands pôles urbains et leur couronne...*

**Au cours des dernières années l'arsenal juridique et les engagements n'ont cessé de se renforcer** en matière de lutte contre la consommation d'espace, notamment pour le grand commerce :

- 2005 : Loi du 23 février 2005 relative au développement des territoires ruraux et à la préservation des espaces agricoles périurbains confère aux départements une nouvelle compétence : la **protection et l'aménagement des espaces agricoles et naturels périurbains**. La mobilisation de cette compétence passe par la mise en œuvre d'un nouvel instrument du Code de l'urbanisme : les « périmètres de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains », dits PAEN.
- 2007 Délibération du Conseil Départemental de l'Hérault du 10 déc 2007 (n° AD/101207/A/3) mettant en place une politique de promotion des PAENS
- 2008 Loi Modernisation de l'économie (loi LME) Elle a modifié l'article 750-1 du code du commerce « les implantations d'entreprises commerciales doivent répondre aux exigences de protection de l'environnement ».
- 2010 : loi « GRENELLE » et loi de modernisation de l'agriculture et de la pêche (MAP)
- 2014 : loi « ALUR » et loi d'avenir pour l'agriculture, l'agroalimentaire et la forêt (LAAAF)
- 2015 : Signature par Montpellier Métropole du PACTE de Milan par lequel elle s'engage à développer l'agriculture périurbaine de façon à assurer l'autonomie alimentaire du territoire
- 2016 : loi sur la reconquête de la biodiversité
- 2016 : L'ordonnance 1060-2016 du 3 août 2016, confirmée par la loi 2018-148 du 2 mars 2018, et son décret d'application 2017-626 du 25 avril 2017 portant réforme des procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir un impact sur l'environnement a profondément modifié le déroulement des enquêtes publiques ouvertes à partir du 1er janvier 2017. En particulier la nouvelle rédaction de l'article L 123-13-1 stipule désormais que «le commissaire-enquêteur ou la commission d'enquête conduit l'enquête de manière à permettre au public de disposer d'une information complète sur le projet, plan ou programme, et de participer effectivement au processus de décision ».
- 2018, Plan Gouvernemental 'Biodiversité' du 4 juillet avec 6 axes stratégiques , 24 objectifs et 90 actions dont l'axe 1 : « le plan vise à freiner l'artificialisation des espaces naturels » , l'objectif 1.3 « limiter la consommation d'espaces naturels pour atteindre l'objectif de zéro artificialisation nette » et l'action 12 « nous moderniserons le cadre réglementaire et la gouvernance relatifs à l'aménagement commercial dans l'objectif de limiter l'artificialisation des sols . »
- 2018 : loi du 23 nov sur l'évolution du logement, de l'aménagement et du numérique (ELAN). L'article 166 a modifié l'article L 752 -6 du code du commerce « la CDAC (Commission Départementale de l'Aménagement Commercial) prend en considération la consommation de l'espace, notamment en termes de stationnement »
- 2018, 23 oct, Lettre du préfet de région Occitanie aux préfets de département sur « les enjeux et les moyens de la maîtrise de l'artificialisation des sols en Occitanie »
- 2019 Circulaire gouvernementale du 29 Juillet aux préfets de région et de département appelant à «un renforcement de la mobilisation de l'Etat local pour porter les enjeux de lutte contre l'artificialisation des sols et appliquer les dernières mesures législatives en la matière »

- 2019 Loi LOM sur les mobilités, dont le développement du fret ferroviaire [Transport de marchandises : comment développer le train ? | Vie publique.fr \(vie-publique.fr\)](#)
- 2019 loi Energie et Climat du 8 nov 2019 : [Loi énergie et climat du 8 novembre 2019 | Vie publique.fr \(vie-publique.fr\)](#)
- 2020 : le Premier Ministre adressait le 24 août, aux préfets une circulaire sur leur rôle en matière d'aménagement commercial dans le cadre de la lutte contre l'artificialisation des sols, d'une part au titre de représentant de l'Etat et d'autre part au titre de président de la Commission Départementale d'Aménagement Commercial (CDAC)
- 2021 : loi climat et résilience (adopté par la commission mixte paritaire Assemblée Nationale – Sénat le 12 juillet 2021). Dans son article 52, il fixe un principe général d'interdiction de création de nouvelles surfaces commerciales qui entraîneraient une artificialisation des sols. La loi prévoit d'ici 2030 une réduction de moitié de l'artificialisation des sols par des projets urbains, objectif qui devra s'inscrire dans les documents d'urbanisme. Le SCOT devra être révisé !

La création de la ZAC Lauze-Est contrevient à beaucoup de ces textes législatifs et recommandations gouvernementales.

## 7- DOCUMENTS D'URBANISME et ENGAGEMENTS des COLLECTIVITÉS

Parmi les 7 **pilliers stratégiques du SCoT de Montpellier Métropole (2019)** inscrits dans le PADD, deux concernent le projet Lauze-Est :

*1/ la Santé, au sens de l'OMS, le bien-être physique, mental et social, qui est fortement mise en avant par le projet de territoire dans son approche environnementale intégrée à l'écosystème local, notamment au niveau climatique.*

Le dossier Lauze-Est est très discret sur l'accroissement du trafic routier et ses conséquences sur la santé physique et mentale des gens concernés. L'impact indirect de la dégradation des paysages et de l'environnement sur le bien-être des citoyens, qui commence à être bien documenté, est considérable...

*5/ l'Agroécologie et l'Alimentation, qui participent activement à la mobilisation des fonctions et des ressources multiples de l'armature naturelle et agricole, pour en faire des espaces de projets à part entière, au service de la résilience face aux risques climatiques, de l'aménagement durable du territoire métropolitain et de la qualité de son environnement ;*

**Le PCAET** adopté le 8 nov 2019 (Plan Climat Air Energie du Territoire) avec entre-autres comme engagements :

- **Neutralité carbone de tout aménagement nouveau, ...**
- **Engager 100% des parcelles agricoles en Agroécologie, ...**

Ces **objectifs sont fondamentalement en contradiction** avec la création de la ZAC Lauze-Est

**Le PLUi est en cours d'élaboration.** Le zonage est en préparation. La Lauze-Est restera -t-elle en zone agricole, comme vont le réclamer les habitants de la commune et des communes voisines ? et entraîner l'abandon du projet logistique à cet emplacement ?

## 8- CONDUITE DE PROJET et PRISES DE DECISION

Il ressort de cette énumération (non exhaustive), que depuis les orientations prises dans le SCoT de 2006, de réserver des espaces pour l'accueil d'entreprises, choix confirmés et complétés par le SCoT de 2019, notamment le projet de zone logistique à St Jean de Védas, de nombreux paramètres d'appréciation sur les urgences et priorités ont considérablement changé, et se sont inscrits dans les

lois et engagements collectifs des quatre dernières années. Il est inquiétant de constater que le dossier présenté, résultant de réflexions datant de dix ans ou plus, ne fasse pas l'objet d'une indispensable remise en question pour tenir compte des changements intervenus.

D'une façon générale, les procédures de validation d'un projet passent, préalablement à sa **Déclaration d'Utilité Publique** finale, par le visa d'organismes à qui l'on demande un avis sur un dossier. Ces organismes (en l'occurrence : MRAE, CDPENAF, Commission Locale de l'Eau, Chambre d'Agriculture, ...) ne s'autorisent pas à juger le bien-fondé du projet, ni de formuler des alternatives aux grands choix. Ils se prononcent sur le seul contenu d'un dossier, et donnent un avis consultatif, généralement favorable, assorti le cas échéant de réserves ou recommandations. En dernier ressort le Commissaire Enquêteur chargé de rendre compte de l'ultime étape, celle de **l'Enquête Publique, préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP)**, se trouve dans une situation similaire. Il a comme mission de garantir la légalité et le bon déroulement de l'information du Public, de sa participation aux débats, et de la pertinence des réponses apportées par le Maître d'Ouvrage aux questions soulevées ; mais il n'a pas à prendre parti, ni tenir compte des avis de personnes ou organismes civils contestant le projet dans ses fondements politiques ; et son rôle n'est que consultatif. Bien souvent la décision finale appartient au Ministre, ou au Gouvernement.

La durée des études et procédures est telle que les avis sont souvent prononcés sur des considérations ou méthodologies très obsolètes. Ce ne sont pas des avis conformes. Seul le Préfet peut exercer son rôle d'arbitre, voire stopper un projet pour demander à revoir le contenu. Mais généralement il reste en retrait par rapport à des décideurs territoriaux, légitimés par leur situation d'élus et par des débats (supposés aboutis !) en Conseils de Collectivité.

Dans le cas de la ZAC Lauze-Est, une **Concertation Publique** a eu lieu en fin 2018. Des documents et registres ont été mis en ligne et disposés à la Mairie de St Jean de Védas et à la Métropole, et l'affichage réglementaire a probablement été fait. Fin 2018, une réunion publique unique, annoncée discrètement et tardivement, a eu lieu en mairie, donnant lieu à des échanges bien lacunaires. Cette réunion a eu lieu après la clôture de la Concertation Publique, et rassemblé une trentaine de personnes ; aucun compte rendu n'a été rendu public. Les registres n'ont enregistré aucune remarque. Soit le projet, pourtant très important pour le territoire, n'intéresse personne, soit la communication a été notoirement (voire délibérément) insuffisante. Le Maître d'Ouvrage aurait dû **s'interroger sur la 'robustesse' de cette Concertation Publique**, voire l'invalider, et la refaire, peut-être **sous l'égide de la CNDP**. Une brève délibération en Conseil de Métropole a pourtant avalisé, **sans débat**, le bilan de la concertation !

Ce dossier nous met mal à l'aise par l'impression permanente que nos élus et décideurs font de la rétention d'information, **comme s'ils avaient honte d'un projet manifestement contestable**, ou des craintes de réactions d'opposition de la part de leurs administrés. Ceux-ci ont de plus en plus le sentiment que la commune de St Jean de Védas est l'"Arrière-Cuisine" de Montpellier, un lieu d'accumulation des nuisances, pour le bénéfice de la grande ville et de sa gentrification. Comme pour le Contournement Ouest de Montpellier, la santé des védasiens (d'aujourd'hui et de demain) a sans doute moins de prix que celle des montpeliérains... L'égalité des territoires est loin d'être une préoccupation de nos dirigeants, comme cela a toujours été le cas ici ou ailleurs ; on en connaît les conséquences.

Les exigences de concertation publique (inscrites dans les lois), le plus en amont possible des projets, imposent le maximum de transparence et d'explications qui conduisent à de larges débats et des décisions acceptées par une majorité. Il est encore temps d'ouvrir grand le débat, et s'il le faut, aboutir à des choix plus judicieux. La création de cette ZAC est très lourde de conséquences pour l'avenir de notre territoire, sur le très long terme, nos décideurs n'ont pas le droit à l'erreur.

••••

## ZAC LAUZE-EST, rando du 6 nov 2021

**Projet vieux de 15 ans :** → Activités agricoles en voie d'abandon

### Les Objectifs de Montpellier3M:

- Rationaliser la logistique du 'dernier km'. Non pénétration des camions en ville
- la ZFE du centre de Mtp : **Zone à Faible Emission**, où les moteurs thermiques sont interdits
- **bonne raison pour choisir un site plus proche** entre les 2 autoroutes

**Projet présenté fin 2018 = 3 secteurs** (voir la carte)

- **Le prolongement de la ZI de la Lauze**, zone déjà constructible du PLU, appelée 'Petite Lauze'  
**1<sup>er</sup> permis d'aménager accordé** le 24 sept 2021 en toute discrétion, 7 lots sur 7 ha
- **La grande Logistique sur 10 ha de terres agricoles (Zone A du PLU, à reclasser AU du futur PLUi)**
  - 1 seul **grand bâtiment de plus de 3ha** au sol sur plusieurs niveaux + Grands parkings
- **Le secteur mixte**, industriel ou logistique, aussi sur les terres agricoles
  - 3 ha partagés en 3 ou 4 lots proposés à l'accueil d'entreprises

### IMPACTS

- **Disparition de 20 ha d'agriculture**, et **Imperméabilisation** de 15 ha (mais bassins d'orage)
- **Destruction d'habitats de faune, pollution** atmosphérique, **paysages déshumanisés**,
- **Accroissement du trafic routier**, et de ses nuisances
  - . Plus de camions sur l'A709, et la R612 (rte de Sète)
  - . Trafic incessant de petits véhicules plus lents, et de 2roues
  - . Effet cumulé avec le raccordement A750 – A709, par le COM (s'il se fait !)
  - . encombrements de l'A709 pires qu'avant le doublement A9
- Contraire aux engagements vertueux à tous les niveaux (SCoT / protection des terres agricoles et leur mise en valeur, PCAET (Plan Climat...), Développer **le fret ferroviaire**, réduire l'impact du transport routier, ...)

**La LOGISTIQUE :** Objectif du gouvernement : la **France = Carrefour Logistique Stratégique**

- La rendre plus compétitive, Automatiser, Réduire les délais, régulation plus sophistiquée
- **Réduire les coûts = moins d'emplois, déshumanisation du travail, ubérisation**
- L'E-commerce = **croissance des plateformes logistiques**, ce sont des entrepôts et des bureaux !!
- Echappe à l'arrêt de nouvelles surfaces commerciales (loi Climat-Résilience)
- Multiplication des **grands bâtiments sans âme, destruction des paysages** périurbains
- Fort soutien de l'industrie et de la finance : profits garantis à court terme, **évasion** vers des destinations autres que nos territoires. **Peu de retour économique pour la région..**

**Peut-on qualifier le projet d'Utilité Publique ? Améliore-t-il le bien-être des habitants ?**

**Est-il compatible avec les obligations de lutter contre le réchauffement du climat ?**

### PROCESSUS de DECISION

- **2017 Déclaration de Projet**, procédure, simplifiée ! L'EPF achète les terres du périmètre ZAC
- **Concertation Publique escamotée fin 2018, validée par 3M sans débat**
- **Avis de la MRAe** (Mission Régionale de l'Autorité environnementale) : des questions, sans réponse
- **Avis CDPENAF** : bon-enfant, 394.000 € de compensation agricole : **humiliation pour la commune**
- La **Chambre d'Agriculture** (fulmine en coulisse). La **Commission Locale de l'Eau** donne son feu vert
- **Depuis 3 ans, silence inquiétant sur l'avancement du projet : AMAZON ou Autre Enseigne ?**
- **Nos Elus ont-ils honte des projets qu'ils concoctent et veulent faire passer en force ?**
- **On n'y comprend rien, pas d'Enquête Publique, pas de DUP ?? où en est-on de la procédure ?**
- **Nouveau zonage PLUi de St Jean de Védas, encore en débat,**

- St Jean de Védas = Arrière-Cuisine de Mtp (Lauze-Est, COM, destructions terres agricoles, ...)

**PROPOSITIONS** - Logistique reportée entre A9 et A709, + embranchement ferroviaire  
- Un Agriparc sur la Lauze-Est, segment de la ceinture verte de Mtp