

ZAC LAUZE-EST, contribution à l'Enquête Publique Par l'association SAINT JEAN ENVIRONNEMENT

Juin 2023



1- Les OBJECTIFS du projet de ZAC Lauze-Est

Accueillir des entreprises, nous en avons effectivement besoin,

- Emplacement à un nœud autoroutier d'entrée de ville, **attractif pour la logistique urbaine**
- **Grande plateforme logistique envisagée par la Métropole** (pourquoi une telle discrétion sur la nature du ou des projets).

Créer des emplois ; c'est très important, mais accentuation du déséquilibre entre territoires :

- l'indice de concentration d'emplois (1,7 en 2019) à Saint Jean de Védas est le plus élevé de l'aire urbaine, → majorité de salariés vient d'ailleurs, se déplacent sur de longs trajets et traversent la commune,
- le taux de chômage y est le plus bas. Des besoins en emplois ailleurs, non satisfaits.

Question à la Métropole :

- Pourquoi aurait-on besoin de concentrer à l'ouest les activités productives et des emplois moins qualifiés ? Ne doit-on pas, là où c'est possible, favoriser la mixité sociale et la mixité fonctionnelle ? Cette mixité souhaitée n'est-elle pas inscrite comme objectif à atteindre dans les documents d'orientation du SCoT ?

Voir aussi la fiche Outil du Ministère de la transition écologique : https://artificialisation.developpement-durable.gouv.fr/sites/artificialisation/files/inline-files/GuideSF_8_mixitefonctionsurbaines_web.pdf

2- La LOGISTIQUE et son intégration territoriale

C'est souvent aller plus loin et plus vite chercher des produits moins chers

- au détriment du commerce et des productions locales (**pertes d'emplois, non chiffrées**)
- concurrence exacerbée entre enseignes, → main d'œuvre précaire peu payée
- **croissance du trafic poids-lourds, surtout en ville** (A709 congestionnée, et accidentogène),
- **régression forte, en matière d'émission de GES et autres nuisances**

Outil au service du consumérisme, achats futiles, multiplication des rebuts, les sur-emballages

Se substitue progressivement aux centres commerciaux, et commerces de proximité

- en évitant la **procédure de contingentement des ouvertures de surface**
- se développent essentiellement sur des terres agricoles, et forme des espaces dégradés le long des routes, en entrée de ville
- entrepôts et emballage robotisés, travail déshumanisé : main d'œuvre peu qualifiée et peu nombreuse,
- les gains de productivité dans les filières de distribution se traduisent par une réduction globale de main-d'œuvre et de meilleurs profits (souvent réinvestis ailleurs qu'à Mtp).

La Logistique du dernier km, la Lauze-Est est-elle assez proche de ses clients ?

- arrivée des marchandises en poids-lourds 40t,
 - à la sortie : profusion de petits véhicules de livraison électriques à faible autonomie.
- Itinéraires ? Intégration dans le trafic centre-ville ? Le dossier est peu explicite sur l'intégration urbaine de cette logistique. Va-t-on improviser après création de plateformes ?

Logistique multimodale, une nouvelle exigence très importante non respectée,

- grand plan national de reconquête du transport ferroviaire, 100 Mds € sur 10 ans !
- pas **d'embranchement ferroviaire à la Lauze-Est**. Entorse aux lois d'orientation et d'incitation ? voir le Code des Transports !

Questions à la Métropole :

- Peut-on avoir des précisions sur le projet d'Hôtel Logistique et Productif de plus de 50.000 m² de surface de plancher, qui serait implanté sur le secteur Grande Logistique (voir esquisse du grand bâtiment sur les schémas) ?

Un projet de cette importance, mériterait à lui seul une Enquête Publique spécifique, avec évaluation environnementale !

- Quelles sont les hypothèses de trafic routier engendré, à la fois par la logistique et par les entreprises à accueillir. Quels effets cumulés avec l'extension prévue de la Zone Marcel Dassault et la ZAC Charles Martel ?

. Quels itinéraires emprunteront les petits véhicules de livraison, quels aménagements complémentaires seront nécessaires pour ce trafic additionnel très particulier et en forte expansion ?

. Pourquoi n'y a-t-il pas création d'embranchement ferroviaire, au moins pour la ou les plateformes logistiques ?

. Pourquoi ne pas avoir envisagé le prolongement de l'une des lignes de tram (L1 depuis la Mosson, ou une branche de la Ligne 2 assez proche, voire des petites navettes autonomes sur les mêmes rails) pour desservir les zones d'activité, non seulement pour les voyageurs, mais aussi pour le fret (tram-fret de nuit desservant les pôles d'échange multimodaux (PEM)) ?

3- ATTEINTES à l'ENVIRONNEMENT

Destruction de terres agricoles,

- les terres agricoles périurbaines, sont devenues un bien collectif, précieux et rare. Elles sont porteuses de valeurs économiques, sociales, et environnementales pérennes.
- 20 ha de terres très fertiles et irrigables, perte de sols d'une grande valeur
- cette objection est soulignée par la MRAe, qui demande au Maître d'Ouvrage d'apporter des justifications par rapport à cet enjeu qu'il déclare faible ! On attend la réponse !
- l'emprise du projet impacte un tronçon important de la Ceinture Verte de la Métropole, espace de végétation et de respiration, support de vie et de biodiversité.

Artificialisation massive,

- bassins d'orages, oui, mais cela ne compense pas la disparition de terres vivantes, et la séquestration du CO² par les sols et la végétation.

Etude d'Impact (EI), Faune et végétaux rares, destruction d'habitats de faune protégée

- enquête naturaliste obsolète (2014), inventaire des espèces végétales très incomplet, déclaration d'impacts faibles, potentiellement à requalifier
- la MRAe précise que l'EI aura vocation à être actualisée. Ce n'est pas fait, **la présente procédure est entachée d'insuffisance et d'incomplétude**

Nuisances liées à la circulation routière

- proximité des autoroutes A9-A709, et d'une route à grande circulation (RM612) : bruit, particules fines, émanations toxiques. Enjeux de qualité de l'air sous-estimés.
- la loi Barnier définit des bandes d'inconstructibilité, elle ne sera pas respectée

Paysages : plaine agricole détruite. Les nouveaux paysages :

- constructions banalisées et laides, habituellement en bardage métallique nervuré
- seules les façades visibles des grands axes routiers devront faire l'objet d'une attention particulière d'esthétique. On peut émettre des doutes sérieux pour les bâtiments de logistique entourés de camions et de grands espaces bitumés.

Toitures ou terrasses végétalisées, ou panneaux solaires

- S'il devait être construit, le grand bâtiment dédié à la logistique, ne devrait-t-il pas être en 'ferme-terrasse' pour des productions maraîchères par exemple ? Le code de la construction

et de l'habitat, art L171-4 est à respecter, mais il faut même aller au-delà, et échafauder un projet exemplaire. (exemple de l'Hôtel Logistique de la Chapelle dans le 18^e à Paris).

Questions à la Métropole :

- *L'impact sur l'agriculture est caractérisé dans le dossier comme faible ? Comment peut-on arriver à une telle conclusion ?*
- *Ce secteur est dévolu depuis les années 90 à prolonger les zones d'activités ; n'a-t-on pas ainsi incité les propriétaires à délaisser l'agriculture, et préféré la location précaire des parcelles pour les besoins de loisirs équestres ?*

4- AMÉNAGEMENT

La Concentration d'activités économiques serait souhaitable. Affirmation non étayée !

- **continuité urbaine** d'activités économiques hétérogènes le long des routes, phénomène de conurbation dénoncé par les urbanistes
- constructions **en voie de se dégrader rapidement** malgré des exigences esthétiques pour les façades de bâtiments en visibilité des grands axes (pour ne pas nuire à l'attractivité de la grande ville, on fait du trompe-l'œil !)
- les accès routiers en voie de **congestion permanente**, que ne réglera, ni les giratoires, ni le doublement prévu de la RM612
- concentration d'ilots de chaleur, de pollution atmosphérique et de nuisances

Absence de desserte en transports collectifs cadencés → baisse d'attractivité de la zone

- pour les gros employeurs, qui devront compenser financièrement les coûts de transport
- pour les salariés, et craintes pour les employeurs de ne pas trouver de main d'œuvre
- éloignement des gares et de l'aéroport, très pénalisant pour certaines activités

Stationnement : question importante d'optimisation d'occupation et d'imperméabilisation d'espace

- interdit en surface ? sauf pour livraisons ... Mutualiser le stationnement (en silos) ? ou parkings sous les bâtiments ? Ce sont des sujets à développer dans le dossier !

Règlement de zone, La mise en compatibilité du PLU, devra préciser beaucoup de choses, ne devrait-on pas faire référence à un règlement de zone, annexé au dossier ?

Questions à la Métropole

- *N'a-t-on pas depuis 10 ou 20 ans changé de paradigme, et considéré comme inopportun de **massifier et concentrer les zones industrielles**, tout en créant des continuités (conurbation) le long des axes routiers ? Voir en annexe la carte des zones d'activité au sud-ouest de Montpellier.*
- *Quelles **exigences en matière de stationnement** ? Cette question est importante. La place occupée par parkings et aires de manœuvre est un enjeu futur important (ZAN et consommation d'espaces)*
- *Analyser les besoins en **transport collectif**, et démontrer comment les aménagements proposés pourront les satisfaire ?*

5- Séquence ERC, COMPENSATIONS

Rien en Evitement, ni en Réduction, reste les Compensations (comme d'habitude) :

- Agricoles collectives : totalement dérisoires !
- Environnementales : non explicitées, étalées sur 30 ans ! Les verra-t-on un jour ?

Questions à la Métropole :

- *Le 1% paysages, est-il oublié ?*
- *Peut-on demander à la CDPENAF de reconsidérer 'sérieusement' la valorisation des préjudices sur les terres agricoles et naturelles ?*

- Peut-on exiger que les Compensations Environnementales se réalisent dans des délais très courts, et en totalité dans un périmètre restreint autour du projet, s'il devait se faire ?

6- PROCEDURES d'ELABORATION et d'APPROBATION,

Concertation publique de novembre 2018,

- **elle est entachée d'irrégularité**

(durée 15 jours, insuffisance de préavis et d'information, réunion publique non clairement annoncée, absence de véritable débat, ni de compte rendu indépendant, aucune remarque ni avis sur les registres, et concertation approuvée à l'unanimité des voix sans la moindre objection en Conseil de Métropole de janvier 2019)

- Nous engageons le Commissaire Enquêteur à étudier ce point et en analyser les implications.

Dossier d'Enquête Publique lacunaire

- Nonaccès du public au **Schéma d'Accueil des Entreprises**, et autres documents censés démontrer les besoins et la localisation des offres foncières aux entreprises.

- Insuffisance d'évaluations économiques et sociales sur les données et tendances récentes ; la plupart des données citées dans le dossier ont près de dix ans, et les paramètres évoluent rapidement (+ 5000 habitants (+50%) à St Jean de Védas, ouverture de la Clinique St Jean en 2020 avec + 900 emplois directs, ouverture d'école, de services, commerces ...)

- **Absence de débat sur le choix de la localisation.** Ce choix, fait il y a vingt ans ou plus, ne devait-il pas être remis en question au regard de l'urgence climatique et des nouvelles priorités et orientations nationales et locales, exprimées dans tous les documents et textes officiels. La loi impose que pour tous les projets, les choix faits résultent d'une analyse comparative entre différentes options, notamment dans notre cas, **le choix de localisation.** Le dossier n'évoque à aucun moment la possibilité de réaliser ce projet, en partie, ou en totalité, dans la zone située entre les deux autoroutes A9 et A709, là où l'accès ferroviaire semble plus facile à satisfaire, et où le rapprochement du centre-ville apporte des avantages évidents. Un tel choix aurait aussi comme avantage de permettre la remise en valeur des bonnes terres agricoles, plus ou moins délaissées depuis plus de 20 ans à la Lauze.

- **Absence d'information sur les projets logistiques envisagés, dont le dossier s'attache à minimiser l'importance et l'impact, alors que les rumeurs font état de projets importants et supposés novateurs.**

Questions à la Métropole :

- Peut-on avoir des informations plus précises sur la justification des besoins en surfaces d'accueil d'entreprises (espaces actuellement disponibles et à reconquérir par densification, besoins exprimés, besoins potentiels, planification des surfaces ouvertes par les projets d'extension de zones) ? Un tel panorama permettrait de mettre (ou non) en évidence l'opportunité et l'urgence de réaliser ce projet, et aussi d'anticiper et gérer l'artificialisation de surfaces.

- Les choix faits ne semblent pas répondre au mieux des besoins. N'est-il pas opportun d'interrompre la procédure, et de revoir le projet, quitte à perdre deux ans et éviter des erreurs dont les conséquences sur le temps long seraient considérables et irréversibles ?

7- ALTERNATIVE AU PROJET ACTUEL, portée par l'association SAINT JEAN ENVIRONNEMENT

Contre-proposition déjà formulée en 2021, adressée au Président de la Métropole, Restée sans réponse !

Relocaliser le projet de ZAC entre les deux autoroutes A9 et A709

- **desserte autoroutière** par l'échangeur Prés d'Arène, situation comparable à la Lauze

- livraisons en ZFE sur **des distances plus courtes**, par les petits véhicules
- superficies disponibles comparables à celles de la Lauze
- enjeux agricoles et environnementaux plus faibles qu'à la Lauze
- rapprochement des gares et de l'aéroport
- embranchement ferroviaire facile à réaliser
- desserte en transport public meilleure (Tram et Bus)

+ Espaces agricoles de la LAUZE-EST réinvestis en un vaste projet agroécologique

- Installation de nouveaux agriculteurs, des start-ups qu'il faut aider et encourager
- création additionnelle **d'emplois valorisants et pérennes, dont en réinsertion**
- continuités écologiques, ceinture verte préservés, espaces végétalisés aménagés
- puits de carbone et ilots de fraîcheur, continuités écologiques aménagées, ...
- circuits courts alimentaires vers le MIN, marchés locaux, Cuisine Centrale, restaurants de collectivités, et ventes directes

+ Economies sur les ouvrages routiers :

- suppression d'un giratoire, et pas d'échangeur routier COM-A709

8- Quelques PROPOSITIONS d'ADAPTATION du PROJET actuel

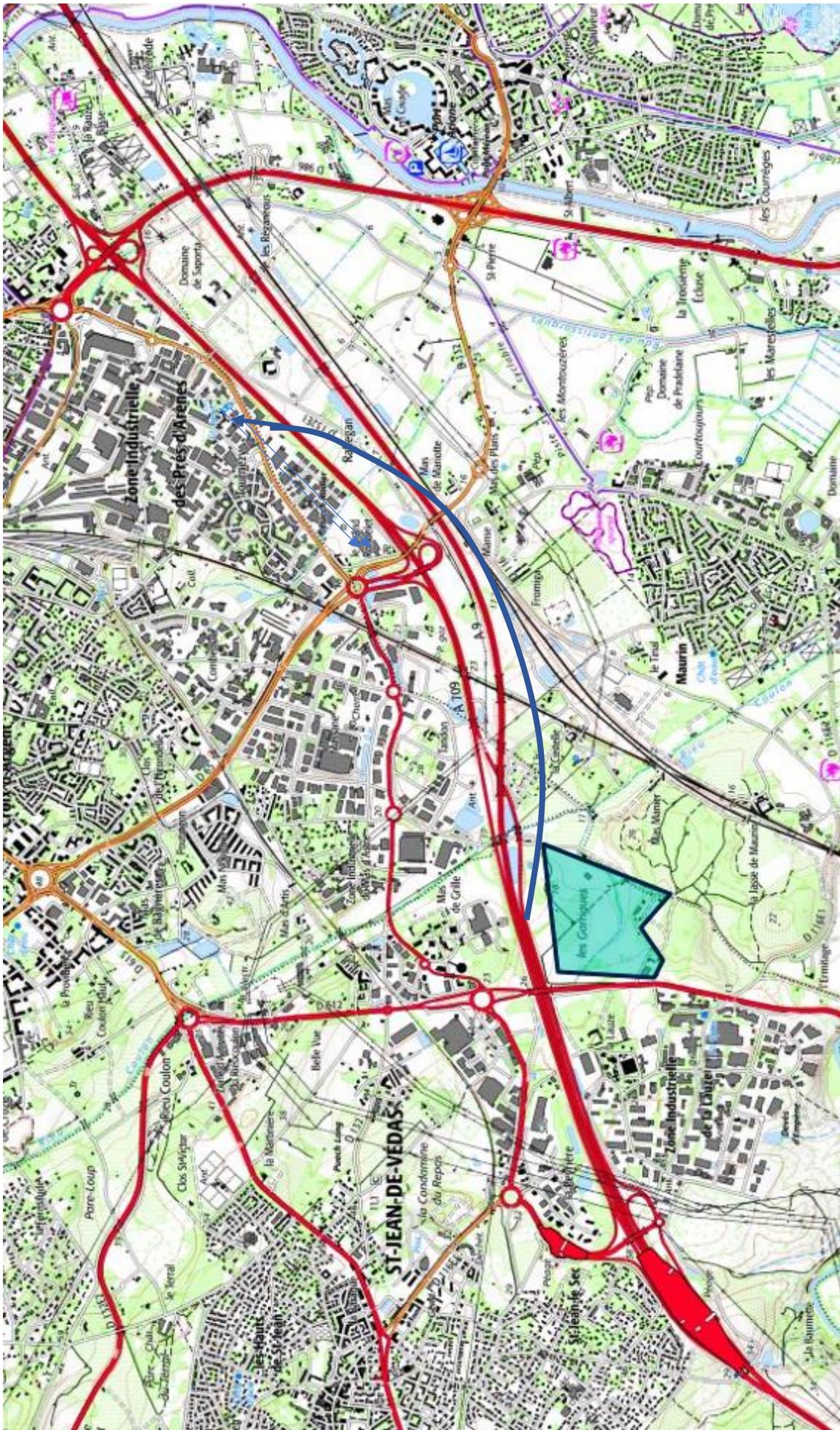
(au cas où il serait maintenu à la Lauze-Est, malgré ses lacunes et inconvénients)

- **Seulement un demi-échangeur** (côté Nord seulement) pour la liaison COM-A709
- **Desserte en transports collectifs** des Lauzes par le COM revu et prolongé :
Ligne de tram (extension ligne 1 depuis la Mosson), en position axiale de la partie routière du COM (2x1voie 70km/h + Voies cyclables), et/ou véhicules autonomes plus petits sur les rails.
- **Franchissement dénivelé des 2 giratoires** de la rte de Sète au sud de l'A709, avec option de **parkings d'échange** mutualisés intégrés aux ouvrages de franchissement, avec **Desserte - Logistique TRAM-FRET** envisageable sur cette même ligne 1 rallongée.
- Cet aménagement de ligne sera, le moment venu, **prolongé jusqu' la gare TER-RER de Villeneuve-lès-Maguelone**

Autre Option à étudier : **embranchement tram Ligne 2** destiné à desservir les zones d'activité, y compris Charles Martel et Larzat

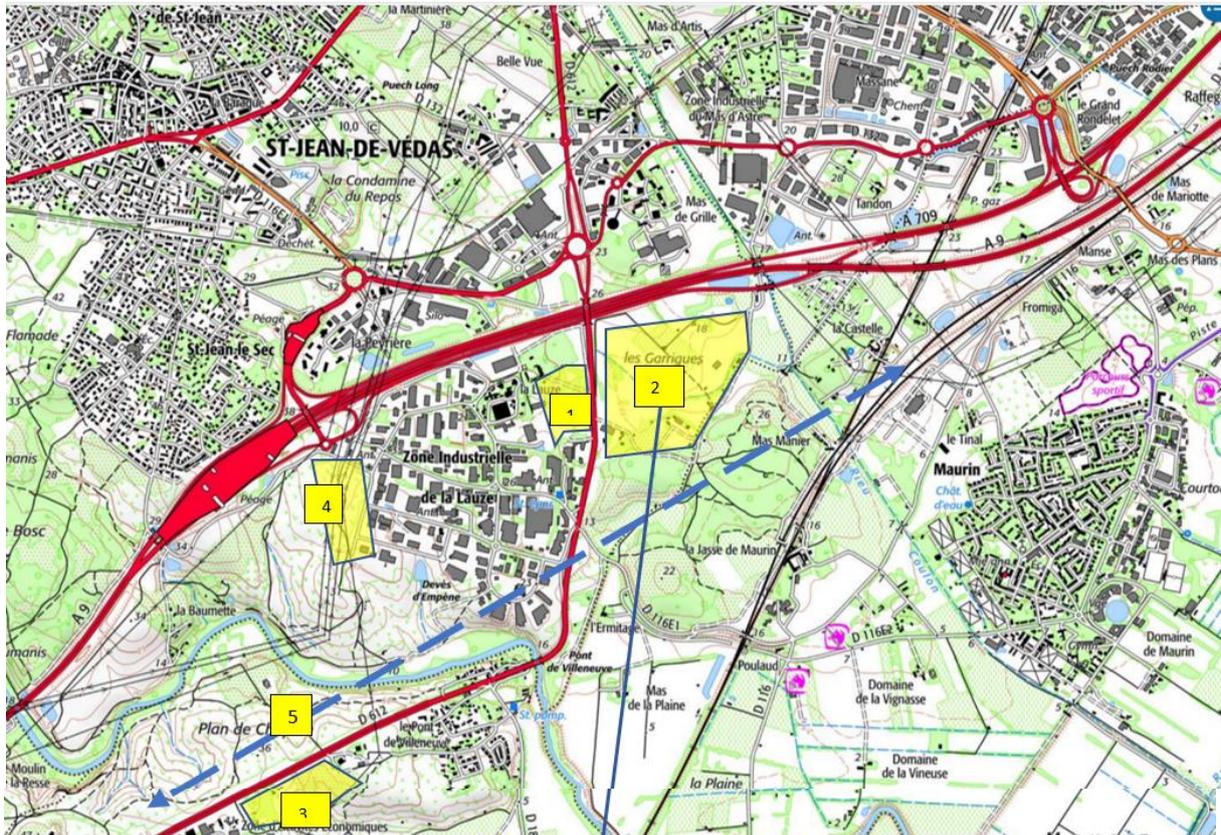
Compensations agricoles et environnementales (locales) : projets sur la commune de St Jean de Védas à inscrire dans le dossier : création de plusieurs Agri-Parcs ou projets agroécologiques, Protection du périmètre naturel Garrigue-Mosson (de valeur environnementale exceptionnelle, et fortement menacé par les projets d'infrastructure et l'urbanisation), financement d'actions pour un futur PAEN Plaine Ouest de Mtp, ...

Ces propositions et réflexions, non exhaustives, démontrent, s'il en était besoin, l'absence de remise en perspective d'un projet purement productiviste datant de plus de vingt ans, et en contradiction avec les exigences actuelles liées à l'urgence climatique, la protection de la nature, la préservation des sols nourriciers, la santé humaine ...



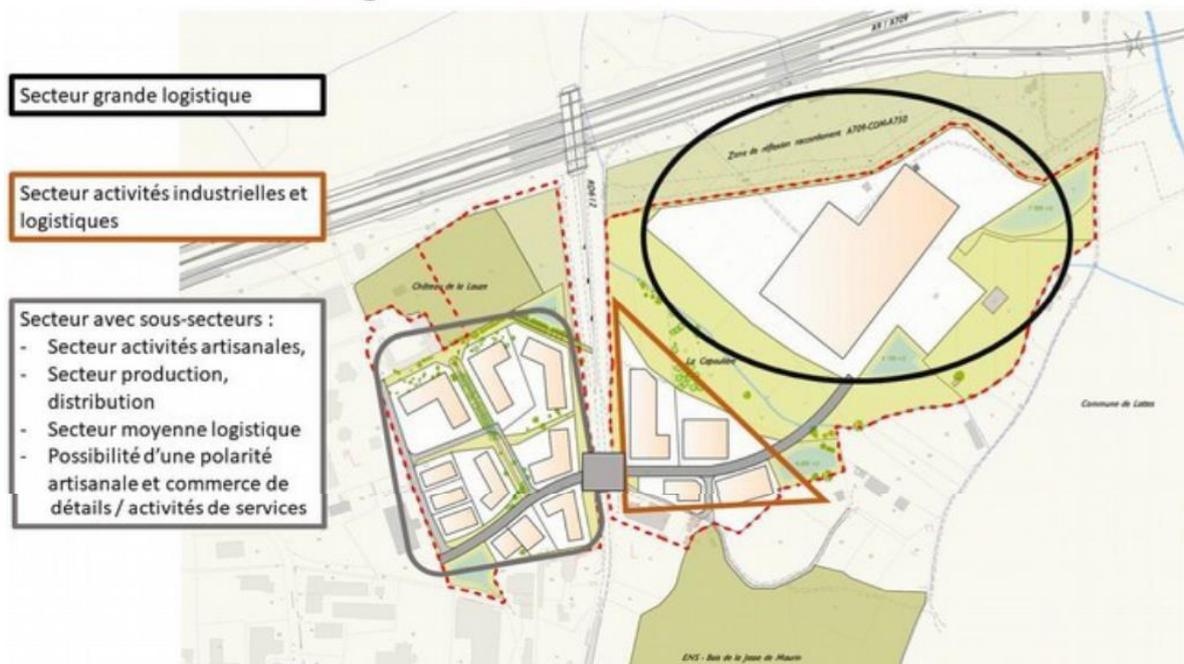
Contre-Proposition :

Relocaliser la Logistique du Projet Lauze-Est, sur le secteur entre A9 et A709, présente beaucoup d'avantages



Projets actuels au sud de St Jean de V (2022) : **1** = ZA Petite Lauze 7 ha ; **2** Lauze-Est 'Grande et Petite Logistique' 20 ha ; **3** ZAC Activité Charles Martel 7 ha ; **4** extension ZA Lauze 15 ha ; **5** = Future ligne LGV Mtp-Perpignan 10 ha

2 - Aménagement de la LAUZE-EST (schéma de 2018)



NB : le secteur 'Activités industrielles et logistiques' (Petite Lauze) ci-dessus a obtenu un permis d'aménager le 24 sept 2021
Ne figurent pas les emprises du COM (Contournement Ouest de Montpellier (COM) et de ses bretelles de liaison à l'A709

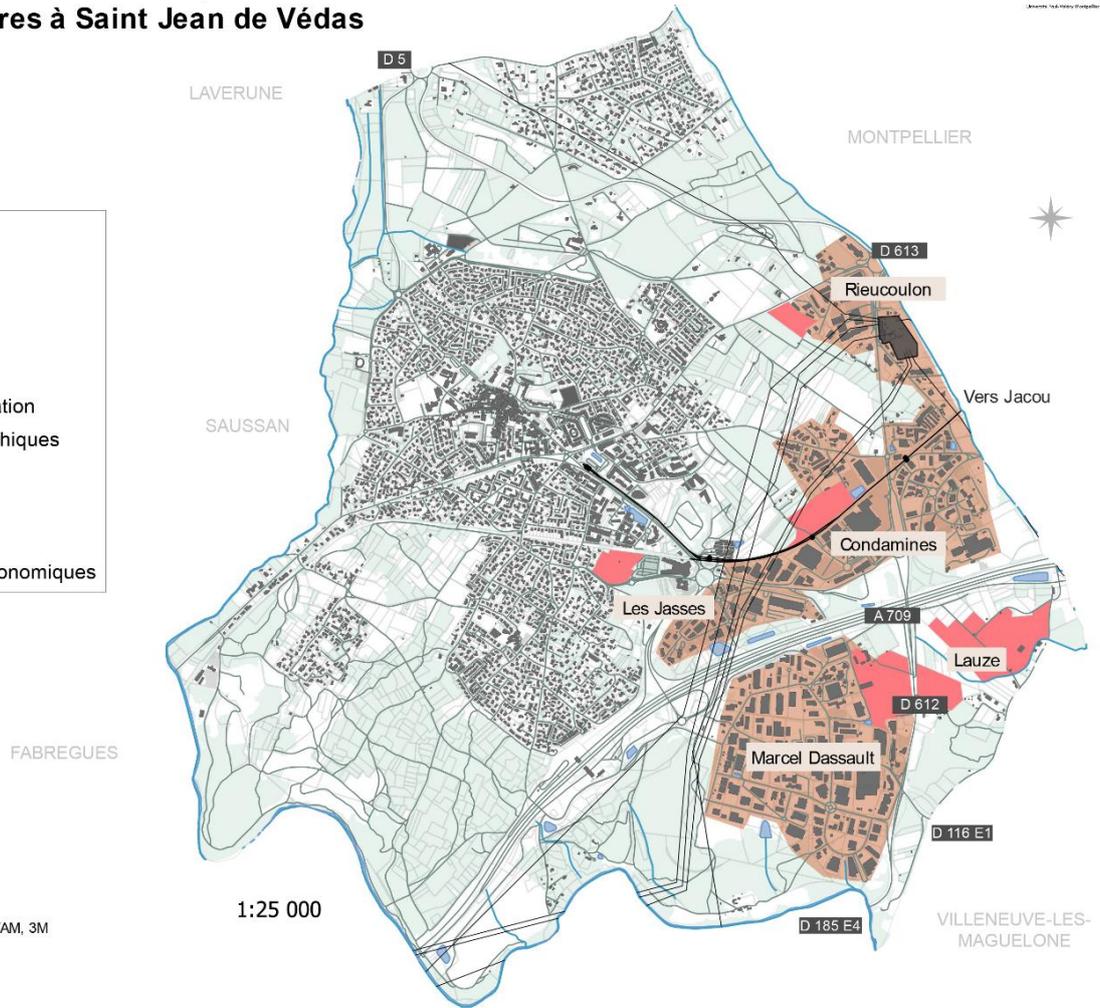
Aménagement de la LAUZE-EST

(2018, extrait du dossier de concertation publique)

Notes :

- 1- Le secteur 'Activités diverses' (Petite Lauze) à l'ouest de la RM612 a déjà reçu un permis d'aménager le 24 sept 2021, alors que l'Enquête Publique n'a pas encore eu lieu, et l'ensemble du projet non approuvé ! Est-ce une entorse à la procédure ?
- 2- Ne figurent pas au schéma l'emprise du COM (Contournement Ouest de Montpellier) et de ses bretelles de liaison à l'A709

Les zones d'activités économiques actuelles et futures à Saint Jean de Védas



Auteur : Laurie Bocanegra, 2023
Sources : BD Topo, Open Data 3M, TAM, 3M

La concentration des activités économiques au sud-est de la commune de St Jean de Védas,

Sur la commune de Saint Jean, si l'on y ajoute l'emprise des grandes infrastructures routières, les activités économiques occupent plus d'espaces que les secteurs d'habitation + services et équipements publics.

Elle se poursuit vers l'est sur Montpellier (Croix d'Argent, Tournezy, Prés d'Arène, Restanques, MIN,...), et vers le sud sur la commune de Villeneuve lès Maguelone (Charles Martel, Larzat)