

L'ECHO LOGIQUE

Le journal de Saint Jean Environnement

N° 31
Septembre
2024



Editorial

L'année 2024 nous apporte une très belle satisfaction, à la suite de notre signalement et après 10 ans de procédures judiciaires, les propriétaires de l'ex- « Casse Léro » jouxtant la Mosson en zone inondable disposent de six mois pour remettre en l'état ces terrains et les rendre à la nature.

Forts de cette victoire, nous continuons à œuvrer au quotidien pour défendre la qualité de vie des védasiens en nous intéressant à moult sujets environnementaux. De la qualité de l'eau (et des interrogations sur les PFAS), à la gestion des déchets (les réduire ou les brûler ?) en passant par la question des mobilités (plus ou moins de Gaz à Effet de Serre (GES) et de pollution atmosphérique ?) et en se posant la question de la préservation d'une ceinture verte composée d'espaces naturels ou agricoles pour ne pas transformer Saint Jean de Védas en un quartier de la Métropole bordé d'autoroutes à vocation de transit routier national et international.

Nous agissons en toute indépendance, notre seule source de financement étant vos adhésions et vos dons, nous vous engageons à venir nous soutenir encore plus nombreux. Notre site et nos e-lettres vous permettent de vous tenir parfaitement au courant de notre engagement au service de tous afin d'améliorer vos conditions de vie.

Au XXI siècle, le siècle du défi climatique et de la préservation de la biodiversité, les questions environnementales ne peuvent plus être bradées sur l'autel de l'économie mais doivent être prises à bras le corps au niveau européen et national et également au niveau local. Les citoyens et consommateurs que nous sommes disposons de leviers d'action, à nous de les mobiliser.

Philippe HIPPERT - Président de SJE

Visitez notre site internet : <https://www.st-jean-environnement.fr>

Les Brèves

- Saint Jean Environnement est engagé avec la maison de la nature et le Conservatoire des Espaces Naturels sur un travail de rénovation du parcours nature en garrigue.

- A l'occasion de l'enquête parcellaire sur le Contournement Ouest de Montpellier, du 15 avril au 2 mai 2024, les riverains impactés et mécontents se sont constitués en association. Ils ont toutes les raisons de contester, auprès du Tribunal Administratif, l'arrêté de cessibilité du préfet.

Contact : adrivers34@gmail.com

- L'extension de la Lauze est une grave atteinte à notre couronne verte agricole et naturelle. Lire l'article sur notre site :

<https://www.st-jean-environnement.fr/urbanisme/la-lauze-est/>

Sommaire

- Actu en Photo + Brèves	1
- Les polluants éternels	2
- Les mobilités actives	3
- Le SERM, le COM ou les 2 ?	4
- Le traitement des déchets	6
- La casse LERO	8
- Les rendez-vous	8

Actu en Photo



Les travaux d'ouverture de la Lauze au rond-point de l'autoroute A709 nous inquiètent fortement. Si l'accès facilité vers la Lauze peut s'envisager, la sortie directe de la Lauze nous fait craindre un inévitable flux de voitures traversant Saint Jean le Sec pour éviter les bouchons de la route de Sète et du rond-point de Carrefour. Relier la zone de la Lauze à l'autoroute est une chose. Mais conserver l'accès à la rue du Mas de Magret entrainera inexorablement un fort trafic automobile dans ce quartier résidentiel et viendra augmenter encore plus celui de la rue des Jasses, de la rue de la Gare et de la rue Gratien Boyer pour rejoindre Fabrègues. Cet accès doit rester fermé.

Les polluants éternels ou PFAS

A quoi servent-ils ?

Derrière l'acronyme PFAS, prononcez "pifasse", se dissimulent plusieurs milliers de composés chimiques. Ces substances artificielles, synthétisées en laboratoire à partir d'hydrocarbures, présentent des liaisons chimiques carbone fluor très stables. Antiadhésives, imperméabilisantes, antitaches, ignifuges, elles sont massivement utilisées, depuis les années 1950, par les industriels. On les utilise dans les textiles (Gore tex), les emballages alimentaires, les ustensiles de cuisine (Tefal), les joints, vannes, batteries, mousses anti incendies, les cosmétiques, les peintures, les détergents, les médicaments et les pesticides.

Où les trouve-t-on ?

L'industrie des PFAS connaît un développement sans limite et peu contrôlé. On estime la production annuelle de PFAS en Europe à plus de 100 000 tonnes sur 20 sites de production dont 5 en France. Les PFAS appartiennent à la catégorie des polluants organiques persistants (POP), on les retrouve dans la nature via les rejets industriels et domestiques, les déchets mal recyclés, etc. Comme ils mettent plusieurs siècles, voire des millénaires, à se dégrader, ils s'accumulent dans l'eau, les sols et l'air. Ils voyagent jusque dans les fonds océaniques et les régions arctiques. La dissémination se fait par l'eau potable, les végétaux, l'alimentation (poissons), l'air, pollué par les centrales d'incinération ou les activités professionnelles.

Et dans l'Hérault ?

Dans la cartographie interactive publiée par le quotidien français « Le Monde », 10 sites sont contaminés dans l'Hérault dont cinq à des niveaux dangereux. Ils présentent des concentrations de PFAS entre 500 à 600 nanogrammes par litre. Il s'agit du Vidourle au niveau de Marsillargues (574,8), du Lez à Lattes (574), du Pallas à Mèze (566), de la Mosson à Villeneuve-lès-Maguelone/Lattes (559,3) et du Salaison à Mauguio (537,4).

Quelles conséquences sanitaires ?

La communauté scientifique manifeste une grande préoccupation au niveau de la santé. Les PFAS provoqueraient des problèmes hépatiques, favoriseraient certains cancers, seraient des perturbateurs endocriniens et impacteraient le système immunitaire. A ce jour, il est impossible d'être plus précis sur l'effet des PFAS car on manque d'études sur la quantité toxique selon le type de molécules et selon la durée d'exposition.

L'enquête Estéban de l'INSERM menée en France en 2014-2016 sur une cohorte d'environ 1000 personnes a montré que tous les individus étaient contaminés par les 17 PFAS recherchés.

Quelle réglementation ?

Pour l'eau potable et les eaux souterraines, à l'heure actuelle, le PFOA et le PFOS sont réglementés et depuis l'arrêté du 26 avril 2022, 20 PFAS sont contrôlés. Pour les eaux de surfaces, la réglementation s'appliquera à partir de janvier 2026. L'Europe impose un taux de 100 ng/l à respecter pour la somme des PFAS.

Afin de mieux connaître la contribution liée aux sites industriels en activité, l'arrêté ministériel du 20 juin 2023 impose à plusieurs milliers d'établissements industriels de rechercher l'éventuelle présence de PFAS dans leurs rejets vers les cours d'eau.

Les premiers résultats sont disponibles sur le site de la Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement (DREAL).

Le 4 avril 2024, une loi a été votée à l'Assemblée nationale, en première lecture, interdisant la fabrication, l'importation et la vente de tout produit cosmétique, fart (utilisé pour les skis) ou textile d'habillement contenant des PFAS sauf pour les vêtements de protection pour certains professionnels de la sécurité (les pompiers par exemple). Le fabricant SEB continuera à produire ses ustensiles de cuisine sous la marque Tefal !

Que faire ?

Peu de laboratoires sont accrédités pour la recherche de ces PFAS, c'est un gros handicap. Il faut remonter à la source de la pollution et établir une réglementation plus stricte au niveau des sites industriels pour éviter les rejets polluants que l'on va retrouver dans le sol, l'alimentation, l'eau et l'air.

En 2023, 5 pays (Allemagne, Suède, Pays-Bas, Norvège, Danemark) ont déposé un projet d'interdiction de PFAS en Europe ; la France soutient le projet.

Il est conseillé de consommer le plus possible une alimentation bio de proximité.

La qualité de l'eau est une préoccupation majeure de notre association et nous préconisons la mise en place d'analyses pour évaluer la teneur en PFAS sans attendre janvier 2026, au sortir de l'usine de potabilisation de Fabrègues traitant l'eau du Bas Rhône qui alimente une majorité de Védasiens.

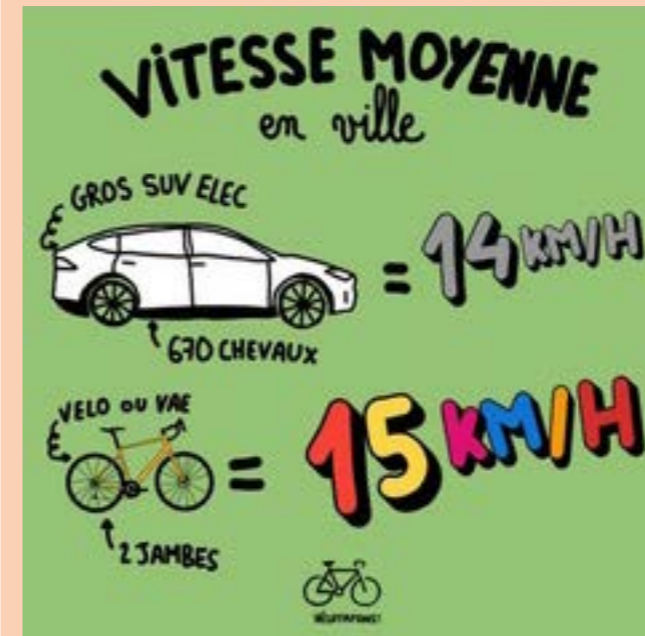
Martine THOMAS et Michel MAGUET

Les mobilités actives

La part des transports sur les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) représente 30 % en France et les voitures particulières 66,4% des transports (Source 2021 ministère de l'écologie et de la cohésion des territoires).

Pour éviter au maximum d'utiliser sa voiture, l'offre modale n'est donc pas vaine, chaque fois qu'on peut marcher, faire du vélo, emprunter un transport en commun ou même covoiturer ; on contribue directement à la baisse des émissions de GES.

De plus, la marche et le vélo sont bons pour la santé et le portefeuille.



L'idée est de créer un cercle vertueux, plus les usagers de mobilités actives (marche, vélo) seront nombreux, plus les pouvoirs politiques développeront les réseaux marchables (trottoirs et voies vertes) et les réseaux cyclables (pistes cyclables, bandes cyclables et voies vertes) inter connectés et sécurisés. Et plus les réseaux se développeront, plus les piétons et les cyclistes seront nombreux.

A Saint Jean de Védas, les trottoirs s'améliorent progressivement par une mise en conformité aux normes Personnes à Mobilités Réduites (PMR)

L'accès à Montpellier par le seul chemin de Bugarel ne suffit pas, nous attendons des aménagements cyclables sur la M613, chemin le plus direct vers la Comédie, et nous nous impatientons de voir la réalisation de la voie verte (Montpellier-Fabrègues) via l'ancienne voie de chemin de fer.



L'accès vers la mer ne fait l'objet d'aucun plan d'aménagement, au contraire l'extension de la Lauze et l'ouverture de la Lauze au rond-point de l'autoroute A709 va augmenter notablement le nombre de véhicules sur la rue du Mas de Magret et par extension à Saint Jean le Sec sans aucun aménagement cyclable sécurisé et continu.

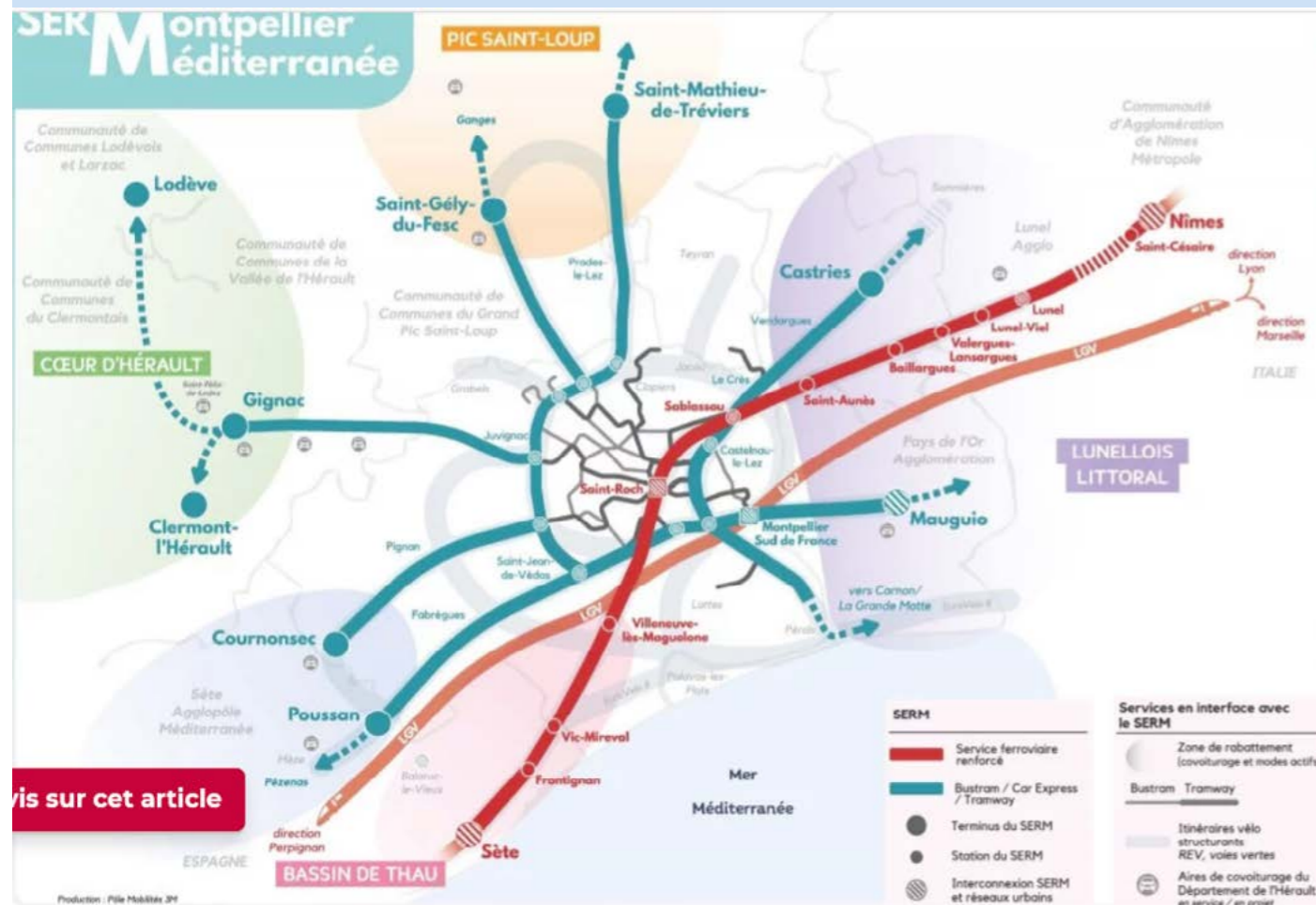
Nous parlons là d'enjeux importants et vitaux d'une politique réductrice en GES, en pollution atmosphérique et de diminution du recours aux hydrocarbures, d'une politique du XXI siècle et non du XXème siècle pour faire face aux enjeux du réchauffement climatique.

Philippe HIPPERT



Le SERM, le COM, ou les deux ?

Le schéma ci-dessous ne montre pas les grands axes et projets routiers et autoroutiers A9, A709, COM, DEM, LIEN, qui structurent aujourd'hui l'essentiel des déplacements.



Le Service Express Régional Métropolitain (SERM) désigne l'ensemble des futures infrastructures multimodales de déplacements collectifs à l'échelle d'une Métropole. Le schéma, ci-dessus, ne fait pas apparaître les grands axes routiers ! Il met en évidence le retard pris par notre territoire dans le développement de ses infrastructures de mobilité collectives périurbaines et interurbaines.

Nos élus semblent découvrir les vertus des transports collectifs et des intermodalités pour desservir le périurbain et tenter de résorber l'empilement quotidien des voitures aux entrées de la ville. Ils ont, depuis 50 ans, étendu la ville sur sa couronne agricole et viticole et ses espaces naturels en éludant la question des encombrements routiers pour entrer en ville. La seule réponse a été d'élargir les routes et d'envisager des périphériques routiers (le dédoublement de l'A9, achevé en 2017, le LIEN en cours d'achèvement, le Contournement Ouest de Montpellier (COM) en préparation, la Déviation Est de Montpellier (DEM) en projet). Mais cette recette montre ses effets néfastes. De plus, le COM n'a rien d'un contournement, il traverse la ville qui s'étend et se densifie. On ne connaît aucune grande ville

n'ayant pas son périphérique paralysé aux heures de pointe, et saturé le reste de la journée. Cela démontre que lorsque l'on élargit ou multiplie les voies routières, les congestions réapparaissent en quelques années. L'offre routière encourage les usagers à utiliser davantage leur véhicule, à habiter ou travailler plus loin. Le temps gagné, est réinvesti dans des destinations de plus en plus éloignées. Le retour des congestions implique un nombre beaucoup plus élevé de véhicules sur de plus longues distances et multiplie fortement les pertes de temps, contrairement à ce l'on essaye de faire croire aux usagers qui s'impatientent dans les embouteillages. Les élargissements et constructions de routes nouvelles génèrent un gâchis économique et humain démesuré ; et un surcroît d'Émission de Gaz à Effet de Serre (GES), malgré la proportion grandissante de véhicules électriques. Ils concernent en outre les populations éloignées du centre, avec une proportion importante de ménages aux revenus modestes. Hélas, les communes périphériques n'ont pas bénéficié des mêmes attentions. Pour la desserte des extensions urbaines en transport collectif, il

faudrait passer à des véhicules moins capacitaires que le tram, desservant des stations plus éloignées les unes des autres, tout en gardant une vitesse et un cadencement attractifs. Les Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) ou Bus Tram tentent de répondre à ce besoin. Mais le transfert du Tram au Bus Tram, constitue une rupture pour les usagers du quotidien dont les horaires sont contraints. Prolonger les lignes de tram aurait été préférable mais aurait nécessité des investissements plus lourds, avec risque de sous-utilisation sur les derniers tronçons des lignes.

Le concept de SERM (ou de Réseau Express Régional) est devenu d'actualité pour nos grandes Métropoles, qui souhaitent rattraper les retards en création de nouvelles infrastructures. On ne peut plus continuer à investir indéfiniment dans la route et les transports individuels. En plus de l'étalement urbain sur les espaces agricoles et naturels, c'est la question des consommations énergétiques et du réchauffement climatique qui pousse à accélérer ces projets. C'est un réveil bien tardif, et bien douloureux pour les territoires de Nîmes-Montpellier-Sète, face au mur d'investissements à prévoir pour combler soixante années d'insuffisance en aménagement de transports collectifs, et l'abandon de l'étoile ferroviaire de Montpellier, au profit de la route et de la voiture individuelle.

L'intermodalité performante est le mot clé de la réussite du SERM, c'est devenu une évidence. Hélas c'est trop tard, pour le terminus en construction de la nouvelle ligne 5 du tramway. On s'est contenté de simples parkings d'échange en surface. C'est une bonne occasion perdue de n'avoir pas intégré les intermodalités « COM-routes-tram-bus tram-voiture-vélo » ; et une grande perte pour l'attractivité et la fréquentation de cette ligne, résultat d'une fragmentation inopérante des maîtrises d'ouvrage (état, Métropole).

Le virage politique est enfin amorcé. Montpellier et ses intercommunalités voisines sont à la remorque des autres grandes zones urbaines françaises, dans la formulation d'un programme de SERM. L'État n'est pas riche, il pourrait y avoir de la concurrence pour accéder aux aides, et seuls les projets les plus porteurs bénéficieront d'une part des 700 M€ que l'État aurait mis de côté.

Dans ce contexte de remise en question des solutions routières, appartenant définitivement au passé, on peut s'étonner de l'obstination de nos élus locaux à soutenir ce projet de COM, à caractère autoroutier du siècle dernier. Il va encore grossir le flux des véhicules, non seulement sur

l'itinéraire nord-sud de 6 km, mais aussi sur l'A709. Malgré le doublement de l'A9, l'A709 est déjà saturée aux heures de pointe. Qu'en sera-t-il lorsque le flux additionnel de véhicules venant du COM, aura grandi de 30 ou 40 000 voitures et camions par jour ? Le projet de COM actuel doit être arrêté immédiatement (1). Il est inutile de poursuivre les études, et de procéder aux acquisitions foncières. Il est encore temps de repenser le COM sur de nouvelles hypothèses.

Le COM n'est pas seulement un projet destiné à fluidifier le trafic local, qui représente à lui seul 90% des flux actuels de véhicules. Il a surtout pour vocation de parachever une continuité autoroutière entre les deux grands axes A75 et A9. Le COM est le chaînon manquant pour libérer les flux grandissants de transit autoroutier, marchandise et tourisme, descendant vers la Méditerranée et l'Italie, venant du Nord de l'Europe et de l'Ouest de la France, sans traverser l'Île de France et la Vallée du Rhône, itinéraires déjà saturés et coûteux en péages. D'autres projets autoroutiers sont engagés par ailleurs sur cet axe (A133 contournant l'est de Rouen, et A154-A120 entre Dreux et le nord d'Orléans et contournant Chartres). Ainsi les transports internationaux pourront relier les ports de Rotterdam et du Havre à ceux de Marseille et de Gênes en évitant Paris et la vallée du Rhône. En faisant circuler au cœur de la Métropole, une cohorte grandissante de poids-lourds de 44 tonnes et des millions de touristes, sur des itinéraires devant être conçus pour rester des boulevards urbains apaisés, au milieu de la Zone à Faible Émission (ZFE) instituée par la loi sur les mobilités de décembre 2019.

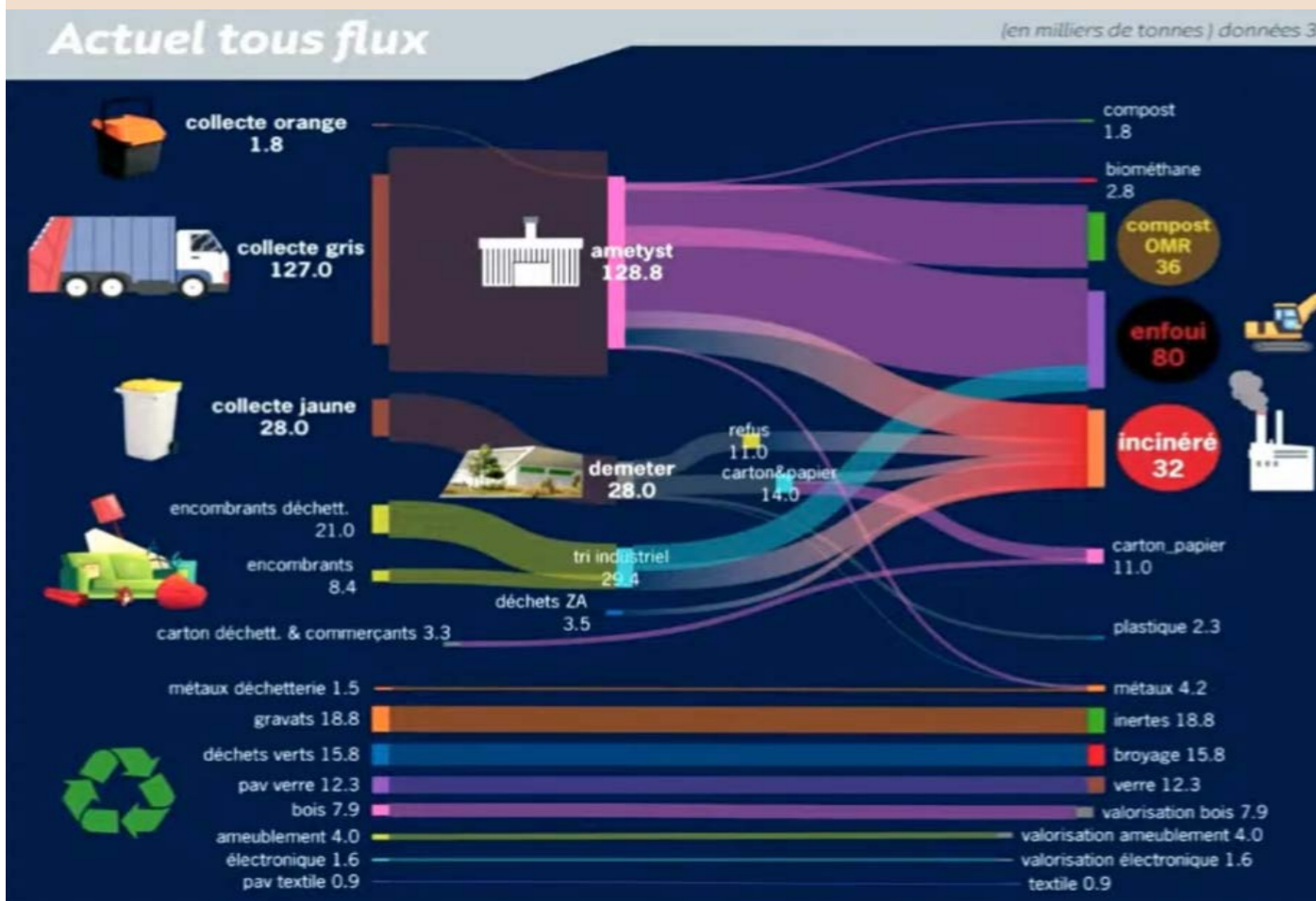
En poursuivant ce projet de COM autoroutier, surdimensionné et dévastateur pour l'environnement, nos élus locaux n'ont pas pris la mesure du désastre annoncé pour les habitants de Saint Jean de Védas qui n'échapperont pas à l'augmentation du nombre de véhicules cherchant à éviter les futurs bouchons. De plus, le COM n'est pas relié à la route de Sète et donc à la Lauze et avec l'ouverture de la Lauze au rond-point de l'autoroute A709, on offre un formidable itinéraire de délestage par la rue du Mas de Magret et Saint Jean le Sec.

Bernard LAPORTE

(1) Sans attendre fin 2024, les décisions de justice, suite aux recours déposés au Conseil d'Etat, à la Chambre Administrative d'Appel de Toulouse, et au Tribunal Administratif de Paris, par des associations et usagers de l'A9. Le couperet tombera bientôt, il faut s'y préparer et travailler sur des solutions alternatives en cohérence avec les projets SERM...

Le traitement des déchets : un désastre environnemental

Situation actuelle du traitement des déchets dans la Métropole :



Historique :

Pendant longtemps, on a enfoui nos déchets pour pas cher, 6€ la tonne au Thôt de Lattes (décharge ne devant pas dépasser initialement 2,50m mais qui mesurait 32m lors de son arrêt définitif en 2006...).

En 2008, Amétyst, l'usine de Tri Mécanique Méthanisation, a ouvert. Construite par Vinci environnement et exploitée par Suez, elle s'est avérée être un gouffre financier maintes fois dénoncé par la Cour des Comptes. Il faut au moins 8 000t de bio déchets triés à la source pour un bon fonctionnement. Or 40 % des déchets des bacs gris sont des bio déchets non triés. Seule la ligne déchets gris a fonctionné jusqu'en 2020. On le constate sur l'infographie.

Et en 2019, le casier de Castries, dernier centre d'enfouissement ouvert sur notre territoire, a fermé.

Les conséquences :

Les déchets non valorisables des communes de la Métropole sont envoyés à Nîmes, Lunel Viel, Sète, Bellegarde ou encore dans le Tarn et le Tarn et Garonne. Nous « exportons » donc 110 millions de tonnes de déchets par an (80t + 32t enfouies ou incinérées ailleurs) via 4 500 camions par an. Et les 36 000t de compost produit par l'usine Amétyst seront interdits à la vente d'ici 2 ans car il contient du plastique.

Cela nous coûte très cher :

Nous sommes dans une impasse. La stratégie zéro déchet votée en 2022 n'a pas pu être mise en place. À l'heure actuelle, tous les habitants ne sont pas en capacité de trier leurs bio déchets. La loi imposait qu'au 1er janvier 2024 chaque citoyen ait une solution. Aujourd'hui, il n'y a que 60 points d'apport volontaire dans la Métropole. L'objectif de 1 700 à 2 000 ne sera atteint qu'en 2026. Et les composteurs partagés ne sont qu'au nombre de 40.

En attendant, le budget déchets de la Métropole

2024 est de 130 millions en 2024 alors qu'il était de 88 millions en 2019, soit 48% d'augmentation. Résultat : une seconde augmentation, depuis 2020, de la taxe des ordures ménagères de 2,27 points et l'arrêt de la collecte dans les zones d'activité de Saint-Jean-de-Védas, Vendargues et Villeneuve-lès-Maguelone dans un premier temps (gain de 8 millions d'euros à terme).

Les enjeux environnementaux et économiques :

Lors du conseil de Métropole du 2 avril 2024, l'adoption de la délibération sur l'exploitation du service public de traitement des déchets a donné lieu à de vifs débats sur le périmètre du service et sa gestion.

En question, la création d'une unité CSR (combustible solides résiduels) au sein d'Amétyst, autrement dit un four qui, en brûlant, une partie des déchets, crée de la chaleur ou de l'électricité. C'est hautement valorisé mais c'est du CO2 fossile et des déchets ultimes.

Les défenseurs de ce projet mettent en avant le fait que nous sommes la seule Métropole à externaliser le traitement de nos déchets, que c'est immoral et que le coût est faramineux.

Les opposants estiment que ce choix va nous conduire, comme le choix d'Amétyst et du tri mécano biologique en 2008, à ne pas favoriser le tri à la source par les citoyens, seule solution permettant de réduire notre tonnage de déchets. Actuellement, on ne traite que 2,7kg de bio déchets par habitant et par an contre 100kg à Milan par exemple. Le coût de cette unité est évalué à 80 millions HT donc il apparaît difficile d'imaginer en parallèle une politique zéro déchet avec de réels moyens.

Dans l'une comme dans l'autre solution, 55 000t de déchets à minima seront toujours exportés (le CSR serait plafonné à 45 000t et tous les déchets ne sont pas brûlables).

La question de fond est : est-ce que l'on croit dans le citoyen en l'informant, en l'accompagnant et en lui donnant les moyens de trier à la source ou est-ce qu'on privilégie la solution industrielle ?

La collecte des ordures ménagères à Saint Jean de Védas :

En 2023, les jours et horaires de collecte ont changé une première fois avec des dysfonctionnements les premières semaines. L'inconvénient du ramassage

en pleine journée était d'avoir les bacs sur les trottoirs jusqu'au soir (entrave des trottoirs, poubelles renversées par le vent, repérage facile pour les cambriolages...)

Depuis mars 2024, nous sommes repassés en régie. Ce sont donc des agents de la Métropole et non plus la société Nicollin qui effectue les tournées. Si les heures de ramassage sont plus appropriées, de nombreux védasiens se sont retrouvés sans collecte pendant un bon moment.

Un nouvel appel d'offre va prochainement avoir lieu, avec un nouveau cahier des charges. Re-changement en perspective...

Et des bacs d'apports volontaires pour les bio déchets, comme les containers à verre ou à textiles, doivent être installés sur chaque commune.

La collecte des déchets dans les Zones d'Activité Économiques (ZAE) à Saint Jean de Védas

Nous avons de nombreuses ZAE sur notre territoire : Z.I La Lauze, P.A.E du Rieucoulon, Z.A.C de la Condamine, Parc Jean Monnet, Z.A Coteaux et Z.A.C du Mas de Grille. La législation impose aux professionnels d'être responsables du traitement de leurs activités économiques. Ils doivent trier actuellement via 7 flux : papier, métal, plastique, verre, bois, fraction minérale et plâtre. A partir de 2025 s'ajouteront 2 catégories: le textile et les bio déchets.

Le service public métropolitain collectait les déchets de ces zones dans les bacs gris et jaunes. Mi-février 2024, les professionnels de Saint-Jean ont reçu un courrier annonçant la fin du ramassage au 18 mars et l'obligation d'avoir recours à des prestataires privés tout en continuant à payer la taxe d'enlèvement d'ordures ménagères. Notre ville est « pilote » avec Vendargues et Villeneuve-lès-Maguelone.

La mise en œuvre brutale de l'application de la loi, sans concertation et sans calendrier donné aux commerçants et professionnels va à l'encontre des objectifs environnementaux. Les bacs sont restés pendant plus d'un mois, non ramassés, sans que ce soit les acteurs économiques qui les remplissent... Le spectacle des ordures entassées et livrées aux 4 vents n'est pas tolérable.

Emmanuelle MYSSONA

Résultat du procès pour la fermeture de la casse LERO

Dès le 14 février 2015, notre association Saint Jean Environnement (SJE) alertait le Procureur de la République sur l'effraction d'une zone inondable du Plan de Protection des Risques d'Inondation (PPRI) de la Mosson .

En 2015, la Mairie de Saint Jean de Védas et l'Association Saint Jean Environnement ont chacune engagé des poursuites à l'encontre des propriétaires de la parcelle où se sont développées des installations permanentes et des activités industrielles ou commerciales, enfreignant les dispositions du Plan Local d'Urbanisme (PLU) pour ce qui concerne les zones inondables proche de la rivière La Mosson (zone Naturelle inondable avec risque d'aléa fort rouge) et faisant peser des risques sur l'environnement et les milieux aquatiques, les recommandations stipulées dans le PPRI n'étant pas respectées.



Le 17 janvier 2019, le Tribunal Correctionnel a condamné les propriétaires à évacuer les lieux dans un délai de six mois et à restituer le périmètre occupé à son état naturel d'origine. Le jugement s'appuie sur l'illégalité d'une occupation permanente d'espaces en zone inondable à haut risque.

Les propriétaires ayant fait appel du jugement, les activités se sont poursuivies jusqu'à aujourd'hui, et rien ne laisse présager qu'il y ait des préparatifs de départ.

Le 18 avril 2023 nous avons interpellé la municipalité de Saint Jean de Védas sur la problématique de la remise en état de cette zone, sur le constat d'une dégradation et occupation illégale d'une autre zone contigüe.

La mairie nous a indiqué avoir effectué un constat d'occupation illégale par la police municipale et attendre le jugement en cours d'appel.

Nous constatons que la zone des 500 mètres des deux côtés du site « LERO » comprend des espaces de loisirs et depuis peu une zone humide sur l'emplacement de l'ancienne pépinière Pivot. Des travaux sont en cours pour restaurer six hectares de prairies alluviales afin de favoriser une meilleure biodiversité, améliorer la qualité hydro morphique de la rivière et permettre un meilleur écoulement. Le site « LERO » reste donc une aberration dans l'objectif de la Commission Locale de l'Eau (CLE) qui s'est donné pour mission de restaurer la mobilité de la Mosson.

Le 25 mars 2024, les propriétaires du site se sont désistés devant la cour d'appel de Montpellier. Ainsi le jugement du 17 janvier 2019 s'applique et les propriétaires disposent de 6 mois pour l'exécuter. A compter du 25 septembre 2024, une amende forfaitaire de 100 € s'appliquera par jour de retard.

Nous demandons que le site « LERO » soit libéré de toute occupation avec évacuation de tous les dépôts de matériels et démolition des constructions et de leurs fondations. Le terrain doit être remis en son état naturel d'origine sans clôtures, revêtements des sols et remblais enlevés et avec reboisement et dépollution des sols (voir le profil altimétrique) *Philippe HIPPERT*



Les rendez-vous

Vélorution avec Vélocité
Dimanche 22 septembre 2024

Conférence Emmanuel Munch (urbaniste)

« On ne peut plus valoriser les transports en s'appuyant sur des théories héritées des trente glorieuses ». Continuer de croire que la construction de nouvelles autoroutes génère un gain de temps relève d'un « tour de passe-passe » démenti par les observations, souligne l'urbaniste.

Vendredi 11 octobre 2024

Assemblée Générale de Saint Jean Environnement
Ouverte à tous, en novembre ou décembre 2024

Site internet : www.st-jean-environnement.fr

Mail : sjean.env@gmail.com - Tel: 06 85 65 46 70

Les partenariats :

- AutreCOM <https://autrecom.jimdosite.com>

- Collectif Ceinture Verte <https://ccvm.jimdosite.com>

- France Nature Environnement <https://fne-ocmed.fr>