

Saint Jean Environnement

Contribution écrite dans le cadre du débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc Languedocien

1.) QUI SOMMES NOUS ?

« Saint Jean Environnement » est une association locale de défense de l'environnement et du cadre de vie, agréée au titre:

- des articles L.121-8 et L.161-1 du code de l'urbanisme,
- de l'article 40 de la loi du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature,...

Nous sommes situés dans une ville moyenne, faisant partie de l'agglomération de Montpellier, à l'intersection de 2 nationales importantes, RN 112 (accès au littoral) et RN 113 (accès vers l'Espagne), et 2 autoroutes, l'A75 et l'A9.

Forts d'une bonne représentativité locale, nous intervenons comme partenaire d'institutions et instances décisionnaires en matière d'environnement et de cadre de vie.

Nous participons ainsi, depuis plus de vingt ans, à la réflexion sur les transports et l'aménagement du territoire de l'agglomération de Montpellier.

Pour cela, nous avons par exemple été amenés à faire des propositions :

- Sur la liaison A75 / A9
- Sur le tracé de la future ligne TGV
- Sur le dédoublement de l'autoroute A9
- Sur le contournement ouest de Montpellier
- Sur le SCOT
- Sur le tracé de la seconde ligne de tramway de Montpellier

C'est pourquoi, nous choisissons de centrer notre réflexion sur l'agglomération de Montpellier qui est notre cadre de vie quotidien.

Ces observations peuvent toutefois alimenter plus généralement le débat à l'échelle d'autres agglomérations ou bassins de vie.

En effet, ces propositions peuvent être transposées à d'autres types d'agglomérations.

2.) INTRODUCTION

- La région montpelliéraine est une région historiquement attractive, et par ailleurs, canal de transit naturel entre le Nord, le Sud-est et le Sud-ouest

- Conséquence du point précédent, nous assistons à une urbanisation galopante, amplifiée depuis plusieurs années par des campagnes de promotion.

- Région d'économie tertiaire, elle est toutefois très polluée essentiellement par le trafic routier et autoroutier (observation de pics d'ozone en 2005 et cause de 35 décès par an).

3.) CONSTATS ET PERCEPTIONS DU FONCTIONNEMENT ACTUEL

- Une urbanisation en progression constante (12 000 nouveaux habitants / an pour le seul département de l'Hérault) englobe peu à peu des axes routiers importants mis en place à une époque où ils étaient sensés être à l'extérieur des zones habitées. **Ces voies très polluées se trouvent actuellement en milieu urbain.**

- De plus, et par voie de conséquence, une pression foncière de plus en plus forte entraîne un **déplacement des zones résidentielles** vers une périphérie éloignée des villes, augmentant ainsi la demande de transports.

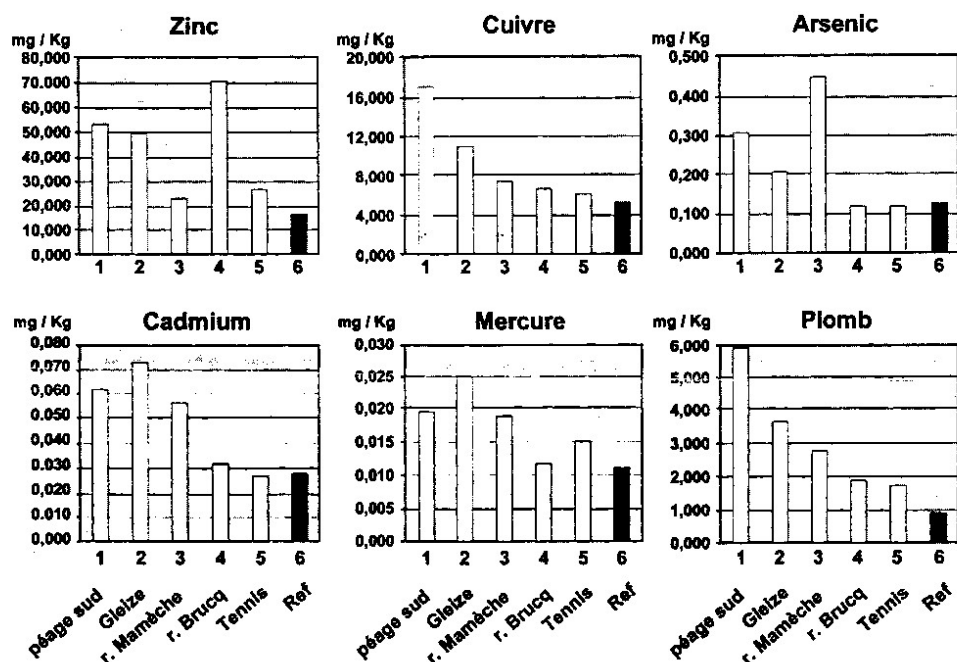
- Nous subissons ainsi les conséquences d'**une pollution** qui s'est aggravée au fil des ans. La preuve en est une étude basée sur les propriétés d'absorption du thym.

En novembre 2000, le laboratoire inter régional de la DGCCRF (Direction générale de la consommation, de la concurrence et de la répression des fraudes) a réalisé une étude dans plus de 50 sites d'une dizaine de départements, sur une plante bio - indicatrice de la pollution. En effet, le thym est une plante qui peut absorber ces éléments dans le sol et les accumuler durant plusieurs années.

Les résultats présentés ici concernent 6 sites choisis à St Jean de Védas sur proposition de l'association, en tenant compte de la topographie du terrain et de la situation par rapport au régime des vents : 5 sites près de l'autoroute et 1 site de référence éloigné dans la garrigue à 700 m au nord de l'autoroute.

Une forte pollution de l'atmosphère et des sols par l'Arsenic, le Cadmium, le Cuivre, le Mercure, le Plomb et le Zinc existe au voisinage de l'autoroute.

Les teneurs du thym en ces éléments traces sont en général beaucoup plus fortes près de l'autoroute qu'en pleine garrigue, à 700m (site « Réf. »). Par exemple, les teneurs en plomb sont 6 à 7 fois plus fortes sur le site « péage sud » que dans la garrigue.



Teneur des parties aériennes du thym (en mg/kg de matière sèche) en Arsenic, Cadmium, Cuivre, Mercure, Plomb et Zinc.

Ces mesures démontrent que la pollution liée à la circulation autoroutière est bien réelle et diminue lorsqu'on s'éloigne de l'autoroute.

Si ces résultats se trouvent confirmés, il deviendra dangereux, voire criminel, de construire la nouvelle autoroute A9 à côté de l'actuelle, comme le prévoit l'Etat.

- **En décembre 1999**, l'association Saint Jean Environnement a lancé une pétition contre le doublement du RD 132, destiné à la réalisation de la liaison entre l'autoroute A 750 et l'autoroute A9, qui a recueilli près de **1500 signatures**. Cette pétition a été transmise à la commission des droits des pétitions au parlement européen.

Les habitants refusent de subir les nuisances liées aux différents projets routiers et autoroutiers : doublement de l'A9, liaison A750 et A9, rabattements 112 et 113...En effet ces voies traverseront des quartiers déjà fortement urbanisés et mélangeront les flux locaux et de transit.

- Il existe **peu de parkings avec connexion multimodale** à l'entrée du grand Montpellier pour peu de transports complémentaires attractifs.

- **Il n'y a pas de véritable dissuasion** de l'utilisation de l'automobile ni d'incitation à l'utilisation des transports en commun ou des modes doux de transport.

- Il y a **peu de propositions de transports circulaires** ou diagonaux dans l'agglomération (par ex : des villages extérieurs vers les facultés).

4.) PROPOSITIONS

- Donner un coup d'arrêt à la politique du « tout voiture ».

- Mettre en place des mesures alternatives.

- Inviter aux changements de comportements en expliquant les enjeux et les inévitables contraintes.

- Eviter de créer de nouveaux axes de nuisances en milieu urbain.

- Prolonger les offres de transports en commun aux confins de l'agglomération montpelliéraine, ainsi que des parkings à l'amont des villages afin de limiter la circulation et les pollutions dans les zones urbanisées.

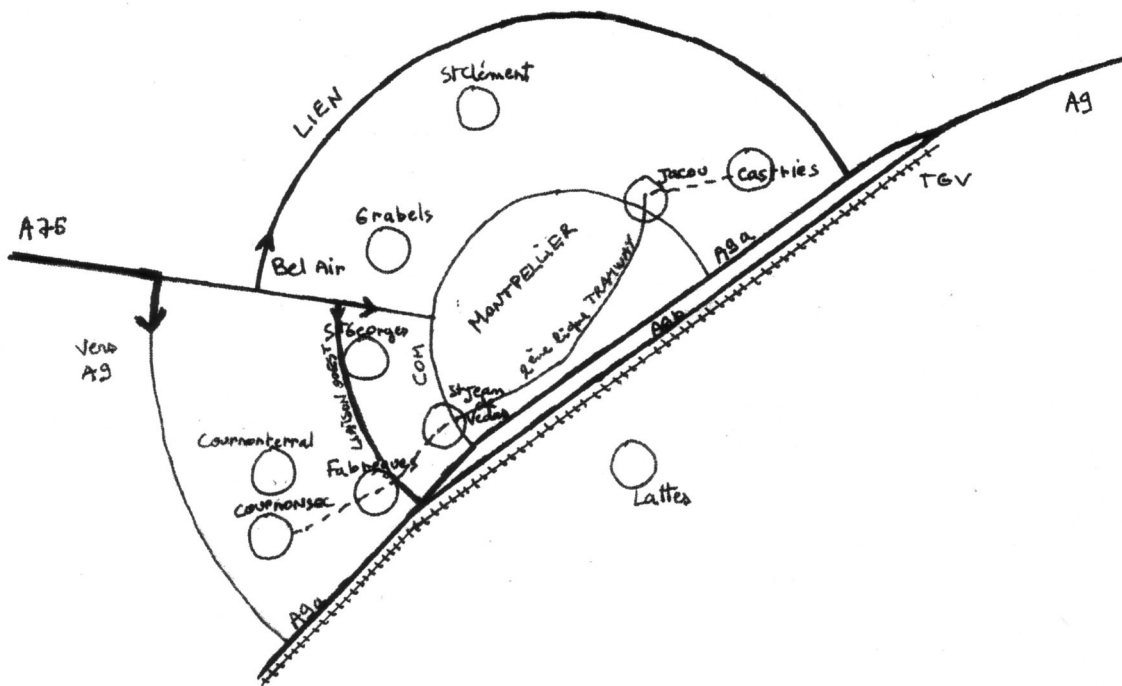
- Offrir des transports circulaires (en couronne) ou diagonaux dans l'agglomération

- Multiplier les fréquences de passage des transports publics avec de petites capacités donc plus souples.

- Envisager l'organisation de systèmes de navettes ou taxis collectifs avec des tarifications attractives.

- Mettre en place des transports en commun non polluants.

- Favoriser les modes doux de transport, avec la construction de véritables pistes cyclables sécurisées, complétées par des parkings (sécurisés) et des aménagements piétonniers.
- Supprimer le péage Montpellier Ouest comme à Montpellier Est, et plus généralement sur toutes les sorties et entrées de l'agglomération.
- Coupler à la future ligne T.G.V. une « annexe-déviaton » de l'autoroute A9 en 2x2 voies qui pourraient être réservées aux camions et limitée en vitesse, si l'Etat persiste dans sa volonté de créer une nouvelle autoroute.
- Séparer les flux de transit de l'A75 vers l'A9 des flux locaux par un barreau à l'écart des zones urbanisées, plus à l'Ouest de l'agglomération.
- Répartir les flux de circulation locale sur 3 itinéraires circulaires périphériques, dont 2 déjà existants : la L.I.E.N (liaison inter cantonale d'évitement Nord) à 2x1 voies, le C.O.M (Contournement Ouest de Montpellier) par le CD 132 à 2x1 voies et la future liaison intercommunale de l'ouest de l'agglomération en 2x1 voies (cf. dossier DDE de JUIN 1994, demain bien circuler au sud de l'agglomération de Montpellier).



5) CONCLUSIONS

Notre région est fortement concernée par les contraintes dues aux flux importants de circulation routiers/autoroutiers. Notre association soutient les propositions générales qui sont faites dans le cadre de cette concertation en matière de recherche sur les énergies alternatives et le développement du ferroulage, des transports fluviaux et maritimes...

Nous sommes d'accord avec l'Etat sur la notion de congestion et de sécurité, mais notre avis diverge sur les mesures à prendre.

Nous sommes conscients de l'importance que les changements climatiques dus à l'utilisation sans réserve de nos ressources énergétiques et la pollution qu'elle engendre, auront sur la santé des populations.

L'hypothèse à 20 ans doit tenir compte d'une réduction du trafic, d'une modification de l'énergie et de son coût, de la paupérisation de la population régionale.

Toutes les mesures doivent être envisagées pour respecter les engagements de Kyoto. La France en tant que zone de transit Nord/Sud, est **le carrefour européen obligé**, ce qui nécessite rigueur et exemplarité dans la recherche de solutions.

Le débat dépasse largement cette concertation, il s'agit d'une question de coût et de courage politique.

Nous réaffirmons et renforçons ce qui a été dit durant tout le débat par le public utilisateur et conscient, soit :

- Arrêter le « tout routier »
- Réaménager l'existant sans créer de nouvelles routes
- Développer le ferroutage à l'exemple de la Suisse et le meroutage (mission régionale)

ainsi que le fluvial

- Favoriser les transports en commun et notamment le ferroviaire (TER)
- Développer d'autres formes d'énergie non polluantes
- Repenser les espaces entre travail, habitat, et services

SAINT JEAN ENVIRONNEMENT 9 rue des lilas 34430 St Jean de Védas Tél : 04.67.27.52.13

Fax : 04.67.47.27.19

e-mail : sje.34@laposte.net

Internet : www.sje34.com