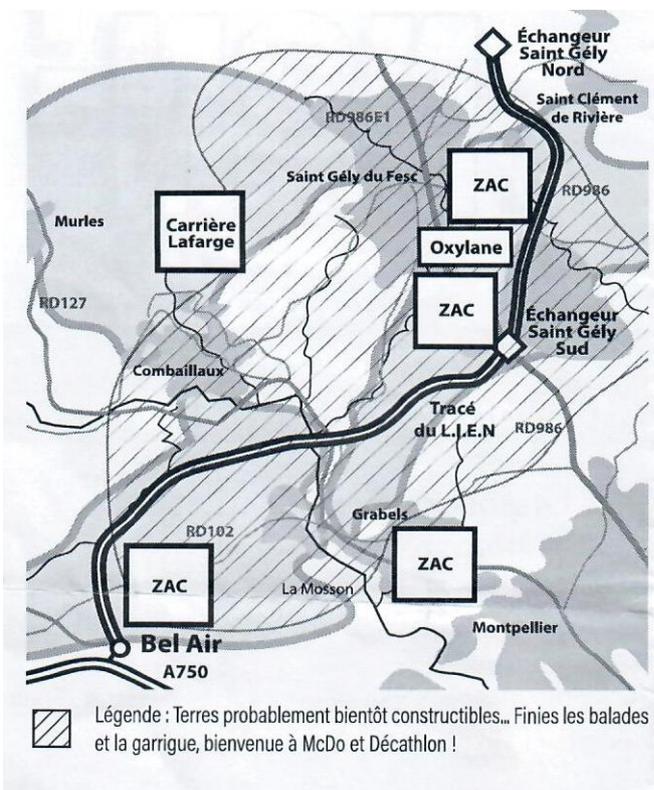


Ce qui se cache derrière le LIEN et tous ces projets routiers autour de Montpellier

Sources : SOS Oulala, en particulier l'intervention d'Anna, Romain et Vincent au camp climat d'Alternatiba cet été au Vigan + INSEE + Le numéro 43 de Contretemps (octobre 2019) sur les villes et la Métropolisation..

Intro : Les enjeux du L.I.E.N

**L.I.E.N. =
Liaison Intercantonale
d'Evitement Nord.**



Projet des années 80, dont le but affiché est de réduire les embouteillages des migrations pendulaires au nord de Montpellier. D'où le « *intercantonale* » = mignon, = local, petit....

Aujourd'hui, il manque 8km de routes pour le boucler. Alors, pourquoi pas ?

Ce que je vais montrer, c'est qu'il ne s'agit pas juste de « finir ces 8 km de route » (100 millions d'euros, quand même) qu'ils ne régleront pas le problème des embouteillages, sont un non-sens écologique, et surtout, que ces 8 km sont la tête de pont de :

- l' **urbanisation accrue** du nord de Montpellier, avec poursuite de l'étalement urbain, de nombreux projets immobiliers et la destruction de terres agricoles
- l'achèvement d'un réseau routier international nécessaire à l'accélération des échanges de marchandises par la route, réclamé par les lobbies routiers (volet « camions »)
- l'accentuation des effets de la métropolisation : Hypertrophie des métropoles, menace écologique, désertification des territoires ruraux, anémie des petites villes et naufrage de la démocratie.

Et oui, il y a tout ça dans ces 8km de route !

1) Sur le plan écologique, un non-sens.

Pour 8 km = 30 000 arbres arrachés, 2 sources d'eau potable polluées. Destruction du milieu de vie de 115 espèces protégées (loutre d'Europe, mésange à longue queue, lézards verts) .

Bétonisation: le département annonce 28 ha défrichés pour le tracé (9 ha terres agricoles + 19 ha zones naturelles). En réalité ce sera beaucoup plus que ça : Dans l'étude d'impact = 70 ha (30 ha agricoles + 40 ha naturelles). + les projets de ZAC, les terres coupées en deux et fermes enclavées... Probablement des centaines d'ha (cf Doc Sos Oulala).

77% de la population française veut du local pour se nourrir (sondage IPSOS 2019, pour Leclerc). Or, on détruit les terres agricoles autour des villes !

2) Urbanisation accrue et bétonisation

- augmentation des migrations pendulaires : la nouvelle route permet aux gens d'habiter plus loin, puisqu'ils se disent qu'ils ne mettront pas longtemps pour aller au boulot. On va voir fleurir les lotissements pavillonnaires.

- Création de nouvelles infrastructures autour : Des ZAC partout ! Ou des entrepôts géants... Qui dit ZAC, dit circulation des employés, des clients, des fournisseurs

Les schémas de cohérence territoriale et les documents de concertation publique l'indiquent :

- « Le parc d'activités Ecoparc Bel-Air à Vailhauquès s'étendra à terme sur une superficie d'environ 50 Hectares. Il se trouve à proximité directe de l'A750 et du futur dernier tronçon du LIEN qui relie l'A750 à l'A9 au nord de la ville de Montpellier [...] Le LIEN [...], génère des opportunités de développement économique plus importantes [...] et constitue des portes d'entrées du territoire depuis la Métropole de Montpellier » (CCGPSL, 2019).

- Sur le territoire de la Métropole, la zone d'activité du Mijoulan s'étendra sur 22ha et se développera la « polarité économique soumise à procédure spécifique » de la zone de Naussargues-Bel air (MMM,2019).

- Sur le territoire du Grand Pic Saint-Loup, l'exploitation de la carrière Granulats - Lafarge de Combaillaux actuellement en sommeil étendra ses capacités d'exploitation et de production dès que le LIEN entrera en fonction (Lafarge Granulats, 2016)

Cette carrière de Lafarge, située à un kilomètre d'un des futurs échangeurs du LIEN prévoit 160 A/R de camions par jour (1 camion toutes 9mn si c'est 24h/24).

Bref : Les transports sont le front pionnier de l'urbanisation (route mais aussi, train cf gare Sud de France et les projets urbains autour, ou, plus loin, la conquête de l'Ouest aux Etats-Unis, par le rail et les gares qui se construisent, avec les villes, le long de la ligne de chemin de fer....cf « Il était une fois dans l'Ouest »)

3) Le volet « camions » : achèvement d'un réseau routier international

<http://www.contournement-ouest-montpellier.fr/contexte/echelles-regionale-et-metropolitaine-156.html>



Le trafic international autoroutier s'effectuera pour partie par le Nord de Montpellier. Le futur L.I.E.N. fait partie d'un réseau, un méga-périphérique qui relie l'A9 à l'A750 par le nord. (+ Projets du COM et de la DEM)

Enjeux pour le transport routier : Les économies d'échelle ne sont pas possible sur les derniers km de livraison, il faut donc faire les gros entrepôts les plus proches des nœuds de communication pour réduire les coûts au max. Le projet **Amazon** de Fournès (sortie 23 de l'A9) s'inscrivait dans cette logique. Aujourd'hui, Amazon cherche un autre endroit...

La seule infrastructure que payent les camions, c'est l'autoroute. Or, l'A75 est gratuite ! C'est plus long pour aller en Espagne, mais c'est moins cher. Les entreprises de transport des pays de l'Est sont très demandeuses, par exemple, mais aussi celles de Hollande, d'Italie, d'Espagne...

Le transport par camion est très rentable : Progrès techniques énormes en termes de consommation et de taille , conditions de travail et de salaires très dégradées, avec la libéralisation, la concentration et le rachat des petits transporteurs par les grosses boîtes et la fin de la réglementation des prix du transport dans les années 80.

En résumé : Sur le plan des déplacements, une aggravation à moyen terme:

Cette route n'est pas faite pour régler le problème des embouteillages liés aux migrations pendulaires au nord de Montpellier, et elle ne le réglera pas.

Pourquoi ? Phénomène documenté par les géographes et urbanistes depuis plus de 40 ans, partout dans le monde : la saturation de la nouvelle route **prendra entre 3 et 10 ans**. (Ex : A750).

⇒ **Le trafic induit** (« le volume de trafic supplémentaire généré par la création ou l'amélioration d'une infrastructure de transport, quel que soit le mode de déplacement concerné : train, voiture, vélo, marche »...) :

Créer une nouvelle route, ça pousse les gens à la prendre, à passer par là (report d'itinéraire).

Le LIEN devient un « aspirateur » à trafic qui augmente l'empreinte carbone :

Les bassins d'activités économiques de Saint-Gély-du-Fesc, Saint-Clément- de- Rivière, Juvignac et Saint-Georges d'Orques une fois connectés au LIEN draineront les voitures en provenance de l'Ouest, du Nord, de l'Est et du centre de Montpellier, qui n'y seraient pas venues sinon.

+ urbanisation et réseau international, évoqués + haut.

A l'inverse, quand on réduit l'offre, ça réduit le trafic

Ex : À San-Francisco, à la suite de la fermeture de la Central Freeway en 1991, le trafic moyen journalier sur les axes périphériques a diminué de 22 %.

Le projet *Seoullo 7017*, à **Séoul** en Corée du Sud est l'un des exemples les plus connus (entre 2003 et 2008) : une immense **autoroute aérienne** de 14 voies, traversant le centre de la ville est devenue une **aire piétonne** aux larges dimensions, totalement **végétalisée**, qui a changé la vie des riverains et réduit le trafic, la pollution, etc...(développement des transports en commun, pistes cyclables, fermeture de 15 autres autoroutes urbaines etc ;...) Ils sont passés de 170 000 véhicules à 30 000 par jour sur le nouveau boulevard, la biodiversité est revenue (ex : 36 espèces d'oiseaux au lieu de 6), les températures moyennes en été ont baissé de 3%.

<https://inspire-clermontmetropole.fr/actualites/seoul-a-supprime-son-autoroute-urbaine/>

Shanghai, NY ferment aussi leurs autoroutes périphériques pour réduire le trafic. En France, Rouen l'abandonne

Projet qui est donc à rebours de la prise de conscience mondiale sur comment se déplacer dans les métropoles.

Un enjeux de santé publique

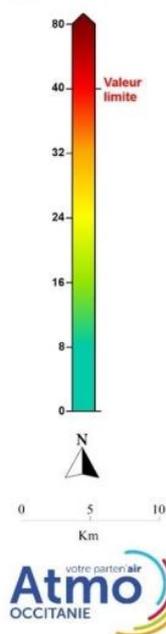
INSEE/ADEME: les chiffres de la pollution routière :

« Dans les plus grandes aires urbaines françaises, les seuils d'exposition au-delà desquels la pollution est considérée comme nuisible par l'organisation mondiale de la santé (OMS 2018) sont très souvent dépassés. En particulier, **la pollution de l'air issue du trafic automobile représente 80%** de la pollution liée aux transports (oxydes d'azote, particules et composés organiques volatils...)... Le trafic routier est émet 1/3 des gaz à effet serre en France. Or, la circulation routière augmente de 1,5% par an ». La carte ci-jointe est éclairante sur le rôle des routes dans la pollution de l'air dans l'aire urbaine de Montpellier.

Concentration en dioxyde d'azote dans l'aire urbaine de Montpellier (Source : Rapport de l'observatoire régional de la qualité de l'air, juin 2019 :

https://www.atmo-occitanie.org/sites/default/files/publications/2019-12/ETU_2019-57%20Eval_PPA_%20Montpellier_020719.pdf

Situation des NO₂ pour
la protection de la **santé**
(en µg/m³ - Moyenne annuelle)
2018



Les concentrations les plus élevées du territoire sont retrouvées majoritairement dans le voisinage d'axes supportant un trafic routier important, notamment le long des autoroutes A9 et A709, sur l'Avenue Pierre Mendès-France et l'Avenue de la liberté, où la **valeur limite annuelle pour la protection de la santé (40 µg/m³) n'est pas respectée**. Cette valeur limite annuelle est également dépassée sur Anatole France et Saint-Denis. Les niveaux de NO₂ peuvent être également sensiblement plus élevés le long de certains axes moins empruntés, mais dont la configuration étroite gêne la dispersion de la pollution ("rue canyon"), notamment au centre-ville de Montpellier (rue Anatole France).

5) Les routes, tête de pont de la métropolisation

Nouvel âge du capitalisme : Le capitalisme est confronté à une limitation expansive de par la mondialisation-même, et donc il a besoin de franchir un nouveau pallier intensif. (Makan Rafatjou, architecte et urbaniste, Président de l'Institut français d'Urbanisme).

Or, d'après le code de l'urbanisme, article 1 : « **le territoire est le bien commun de la nation** ». La mondialisation produit une offensive des marchés financiers, des multinationales du BTP, du commerce et des banques sur l'aménagement de ce bien commun qu'est le territoire : extension et privatisation des gares, ports et aéroports, privatisation des infrastructures de génie urbain (transports, eau assainissement, énergie) : La priorité donnée depuis des années par l'Etat, en France, à l'organisation institutionnelle des aires métropolitaines se situe dans cette logique (Loi MAPAM 2014 qui crée les métropoles en tant que « *espaces publics de coopération intercommunale* » de plus de 450 000 habitants, pour une aire urbaine de plus de 650 000 habitants).

La métropolisation est pensée selon un axe stratégique d'attractivité et de concurrence mondiale des territoires.

Makan Rafatdjou : « *Aujourd'hui, Les métropoles sont des machines de performances au service d'une concurrence acharnée et mortifère, seule justification de la multiplication de grands projets inutiles à toute autre finalité que la spéculation permanente et un tourisme planétaire ubérisant les villes Airbnb* ». Il parle même **d'impérialisme métropolitain**. (uniformisation et imposition de ce modèle partout dans le monde et partout sur le territoire, on y reviendra)

Les métropoles régionales comme MTP connaissent les mêmes logiques financières spéculatives et topophages (qui bouffe du territoire) et les mêmes vies urbaines chronophages, avec stress et embouteillages, même si c'est à une échelle plus petite.

+ **PB démocratique** : A l'échelle mondiale, les métropoles agissent comme acteurs indépendants des Etats. Pour les grands groupes, **la métropole** est une échelle beaucoup plus intéressante pour faire des profits que les Etats : beaucoup plus fluide, puisque le rapport de force des élus locaux est défavorable face aux grands groupes .

Ex : Paris : 10 milliards de Budget.

Unibail-Rodamco (le groupe qui a racheté une partie du quartier des halles = 540 milliards de chiffre d'affaires en 2019

Alors, Montpellier Méditerranée Métropole avec son budget de 1,254 milliards d'Euros, Delafosse n'est pas aussi puissant qu'il le croit....et dans les petites communes autour, on n'en parle même pas... (Ex : le maire de Combaillaux était content d'avoir négocié avec Lafarge une concession de 30 ans pour...10 000 euros/an)

Aujourd'hui les pouvoirs publics se dessaisissent volontairement de leur rôle de maître d'ouvrage au profit du secteur privé, qui devient progressivement l'acteur dominant (ex : nombreux PPP). Pire, on demande au secteur de l'immobilier d'imaginer la ville de demain, et non plus aux élus, et encore moins aux habitants. (Paris = une caricature de ce point de vue, avec l'opération « Réinventer paris » en 2014).

A ce problème démocratique s'ajoute une **Aggravation des inégalités sociales, de la gentrification et de la relégation**

Dans le centre de la métropole vivent les « **classes créatives** » (Richard Florida = population urbaine, mobile, qualifiée et connectée), qui pensent la ville pour elles-mêmes, avec une idéologie nouvelle de greenwashing capitaliste : « smart cities » toutes connectées *, on met des potagers sur les toits, des pistes cyclables, des tram, on peut se passer de voiture. Et on a un discours moderne qui valorise les « **mobilités** ». * voir l'extrait du manuel de 6^e Bordas sur « les villes de demain »

Titre du document : La ville du futur est une « smart city », une ville intelligente

<p>Administration intelligente Mairies, préfectures et services administratifs connectés par téléphones mobiles et plate forme Web</p>	
<p>Mobilité intelligente Véhicules connectés pour éviter les embouteillages</p>	
<p>Bâtiments intelligents Ils contrôlent la température et la qualité de l'air. Le jour et la nuit, ils gèrent les consommations d'électricité et de chauffage</p>	
<p>Surveillance intelligente Des caméras installées partout en ville surveillent la population</p>	
<p>Énergie et éclairage intelligents Les lampadaires s'allument automatiquement grâce à des capteurs si une voiture ou quelqu'un passe dans la rue</p>	
<p>Maisons intelligentes Le réfrigérateur connecté indique quels produits manquent ou la date de péremption. Le lave-linge connecté peut être déclenché à distance, il peut analyser la saleté du linge</p>	
<p>Services publics intelligents Systèmes de stationnement intelligents qui guident les véhicules vers les places de parking libres les plus proches</p>	
<p>Services de santé intelligents Ils permettent de transmettre les données de santé aux médecins en temps réel</p>	
<p>Citoyens intelligents Toujours connectés, les citoyens peuvent toujours être aidés par de nouvelles applications</p>	

Mais ces mobilités sont le plus souvent contraintes : vivre au centre est trop cher ! C'est la **mobilité forcée** qui caractérise la ville libérale. Donc, les classes populaires et moyennes sont repoussés de plus en plus loin en périphérie (cf crise des Gilets Jaunes : la France des périphéries et des ronds-points), avec ce qu'Alain Coulombel appelle l'« espace merdique » : ZAC, échangeurs, parkings, hangars géants : la « France moche » de Télérama en 2010. Saturation spatiale du « n'importe quoi, n'importe où ».

Quelques chiffres (source INSEE):

L'augmentation de la population dans l'aire urbaine de Montpellier entre 1990 et 2020

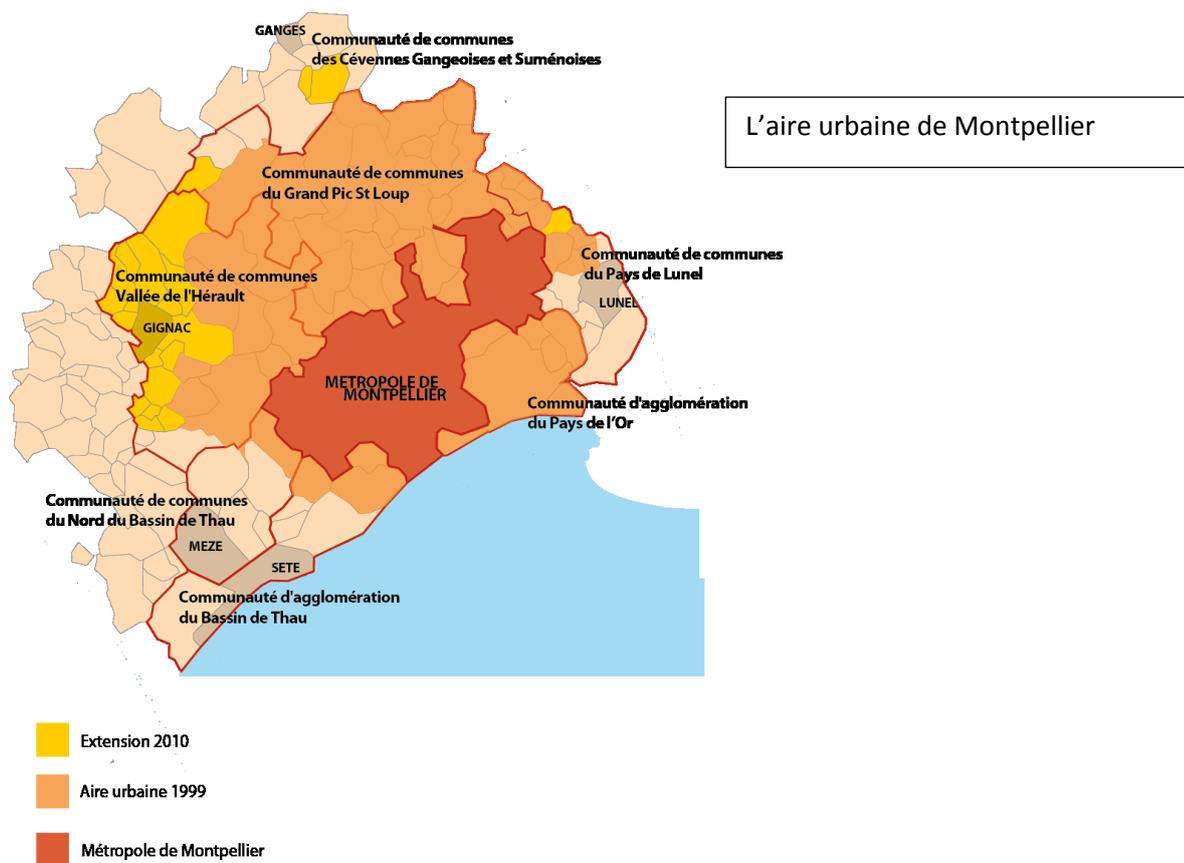
	Evolution 1990-2020	1990	2020
Ville de Montpellier	+ 38%	208 000 habitants	288 000 habitants
Agglomération (ville de Montpellier + banlieue)	+ 52%	316 000 habitants	481 000 habitants
Communes périurbaines	+ 275% (x 4)	72 000 habitants	270 000 habitants
Total aire urbaine *	+ 93%	388 000 habitants	750 000 habitants

Le modèle d'extension urbaine basé sur le zonage (habitat, loisirs, commerces, travail à des endroits différents) la zone pavillonnaire et l'automobile pour tout faire, développé depuis 50 ans en France est à bout de souffle. Les nuisances générées ne sont plus gérables. Or, fuite en avant des décideurs, qui continuent sur le même modèle ! Le L.I.E.N. incarne ce monde d'avant.

+ Modèle de développement de la métropole, conçue en termes de pôle, flux et réseaux. Le problème de la polarisation sur la métropole, c'est qu'on ne peut pas tout relier...Ce qui est relié est polarisé, le reste est à l'écart. Les villages hors du réseau = asséchés et en train de crever.

Ex : les effets de l'A 750 : outre la saturation aux heures de pointe, les villes le long de l'A750 se sont développées : Montarnaud, Gignac, les autres, plus éloignées périssent : Aniane, Saint-Jean de Fos, Le Pouget etc...(thème développé pendant les départementales).

Ou dans des villes + grosses et plus loin : anémie et pauvreté de villes comme le Vigan ou Ganges



Que faire ?

Face à la métropolisation, penser des écos-régions urbaines (italiens de l'Université de Bologne ou de Florence ont bcp réfléchi à ces questions, notamment sur les questions démocratiques. (cf Conférence à la Carmagnole en 2019)

Ex : Alberto Magnaghi

« L'implication citoyenne - notamment des plus pauvres - , la reprise en mains de leur espace de vie par les habitants est la clé de voûte de ce projet politique :

Il préconise un « retour au territoire », qu'il décline à travers une série de concepts, de moyens et d'objectifs : le territoire comme bien commun, la reterritorialisation, la conscience du lieu, l'auto-gouvernement du territoire, les cultures et les savoirs du territoire et du paysage comme « fondations cognitives de la biorégion », des centralités urbaines

polycentriques, des systèmes productifs locaux valorisant le patrimoine de la biorégion, la valorisation des ressources énergétiques locales pour l'autoproduction de la biorégion, des « pactes ville-campagne » jouant sur la multifonctionnalité agro-forestière, un fédéralisme participatif » auto-centrant le gouvernement et la production sociale, la « production sociale du paysage », une recomposition des savoirs visant l'autosoutenabilité de la biorégion... »

Beaucoup d'éléments ont été défendus dans la campagne des départementales du Printemps héraultais:

Rééquilibrage entre les territoires, relocalisation du travail, arrêt de l'étalement urbain (rénovation des logements délabrés des centres villes, densification urbaine avec construction de résidences avec jardins collectifs...)

- l'installation d'agriculteurs, circuits courts, marchés paysans

- **repenser les transports** : voies de bus réservées, fréquences régulières et augmentées, (Et pas ce que fait la métropole, qui réduit la place de la voiture en ville sans augmenter la fréquence des bus ou des tram et sans sécuriser ni connecter les pistes cyclables entre elles) minibus, navettes, aires de co-voiturages, pistes cyclables (par exemple pour que tous les collégiens de l'aire urbaine de Montpellier puissent aller en vélo au collège).

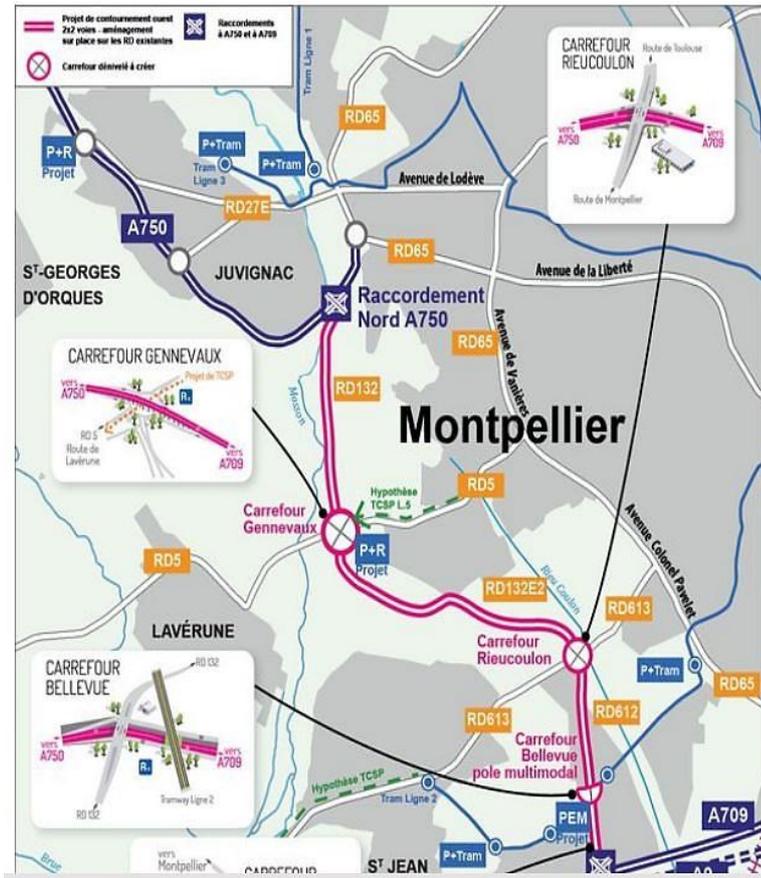
- Tram-train Lodève Montpellier (chiffré entre 250 et 400 millions d'Euros, et qui peut se faire le long de l'A750)

Pour conclure, on voit bien que les enjeux ne sont pas juste d'empêcher que soient achevées ces « 8km de routes ». Il s'agit d'enclencher une autre dynamique, démocratique, sociale, et environnementale. Il s'agit de redonner du sens au mot **habiter**.

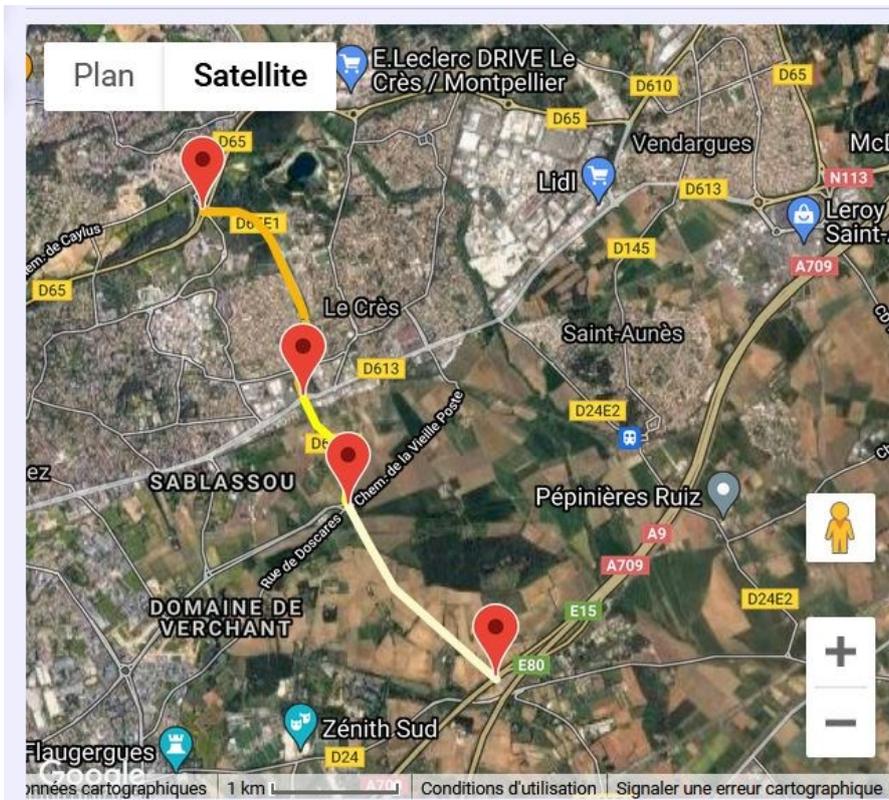
Il y a un gros travail de pédagogie politique à faire, auprès de la population, pour convaincre.

Samedi 20 novembre,

action militante, 11h, RDV sur le parking de l'intermarché de Saint-Gély
pour une rando et un pique-nique sur le tracé !



Le tracé du COM



Le Tracé de la DEM

Légende de la carte

- En orange** Tracé du Boulevard Est de Liaison (BEL) (D65^{E1}).
- En jaune** Tracé de la Déviation Est de Montpellier (DEM) (D65^{E1}).
- En jaune clair** Tracé de la Déviation Est de Montpellier (DEM) en projet.