

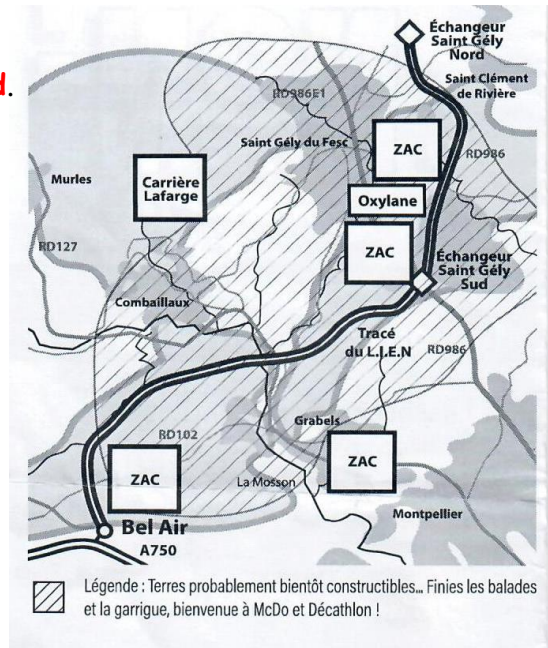
Delphine PETIT

L.I.E.N et métropolisation : Béton, Goudron, Pognon et relégation

Sources : le site du collectif SOS Oulala qui lutte contre le L.I.E.N. + Le numéro 43 de Contretemps (octobre 2019) sur les villes et la Métropolisation.. En particulier les articles de Guy Burgel, Makan Rafatdjou, Alain Coulombel et Pierre Pastourel

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

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



C'est un 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 ?

Or l'enjeu, 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'achèvement d'un réseau routier international nécessaire à l'accélération des échanges de marchandises par la route,
- l'**urbanisation accrue** du nord de Montpellier,
- 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 !

Je vais aller très vite sur les problèmes écologiques et le volet « routier », car c'est très documenté par SOS Oulala (site très bien fait)

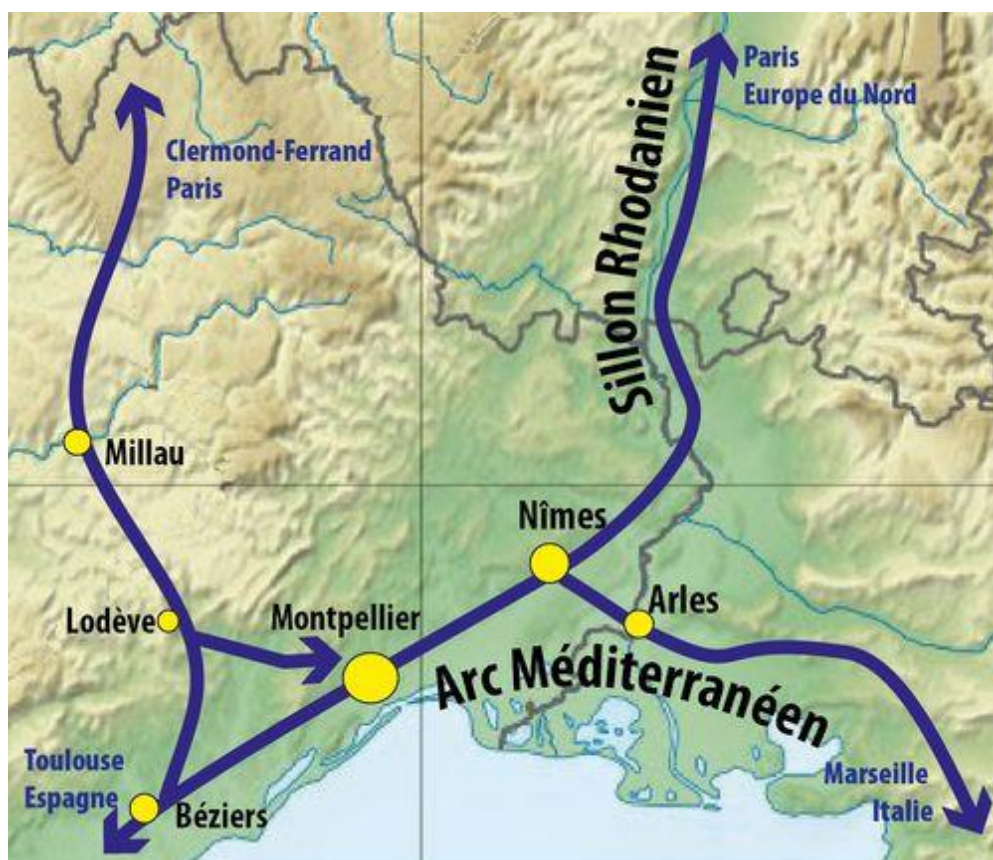
1) Un non-sens écologique

Pour 8 km = 30 000 arbres arrachés, 2 sources d'eau potable polluées. Destruction du milieu de vie de 136 espèces protégées (loutre d'Europe, mésange à longue queue) .

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

2) 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).

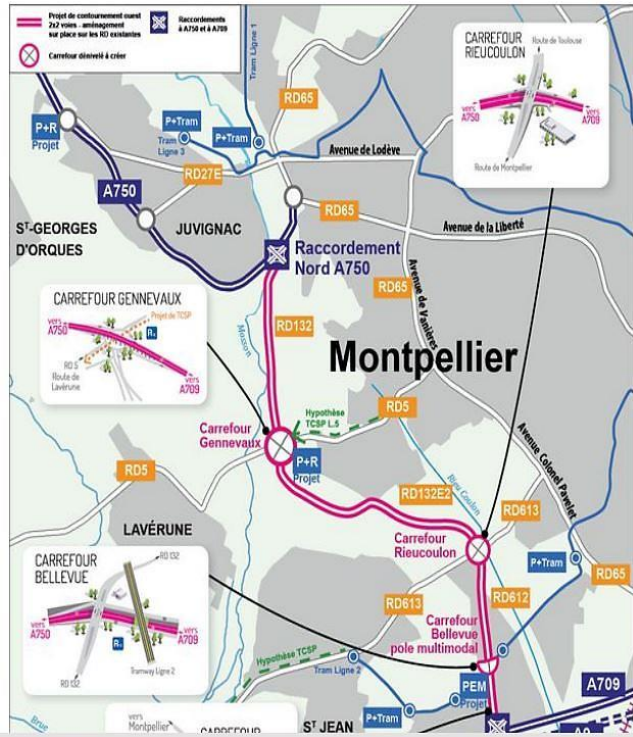
Enjeux pour le transport routier : Les économies d'échelle ne sont pas possible sur les derniers km de livraison, il faut donc faire les gros entrepôts les plus proches des nœuds de communication pour réduire les coûts au max.

Le projet **Amazon** de Fournès (sortie 23 de l'A9) s'inscrivait dans cette logique. Aujourd'hui, Amazon cherche un autre endroit...Gros entrepot logistique prévu dans la ZAC de la Lauze à St-Jean-de-Védas.

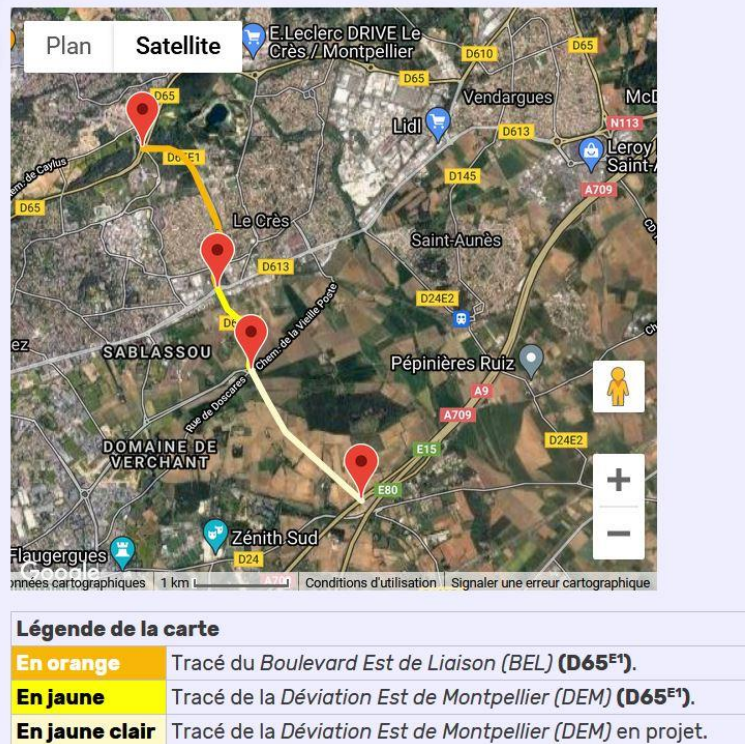
La seule infrastructure que payent les camions, c'est l'autoroute. Or, l'A75 est gratuite ! C'est plus long pour aller en Espagne, mais c'est moins cher. Les entreprises de transport des pays de l'Est sont très demandeuses, par exemple, mais aussi celles de Hollande, d'Italie, d'Espagne...

Le Com et la Dem bouclent le périphérique de contournement de Montpellier

Le tracé du COM



Le Tracé de la DEM



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 (cf ci-dessous)

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%.

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

3) Les routes, tête de pont de la métropolisation et de l'urbanisation

La métropolisation répond à un Nouvel âge du capitalisme : Le capitalisme est confronté à une limitation expansive de par la mondialisation-même, et donc il a besoin de franchir une 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 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: beaucoup plus fluide, puisque le rapport de force des élus locaux est défavorable face aux grands groupes, contrairement à l'Etat.

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 2023 de 1,57 milliards d'Euros, Delafosse n'est pas aussi puissant qu'il le croit....et dans les petites communes autour... Ex : le maire de Combaillaux était content d'avoir négocié avec Lafarge (redémarrage de la carrière) 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. **Pierre Pastourel** relève plusieurs leviers (les Vente en l'état du futur achèvement, les macro-lots) et

- les PPP (partenariats Publics/privés) Au début, réservés à des projets exceptionnels, mais se sont généralisés après la crise de 2008, pour répondre au désinvestissement public. (ex : Gare Sud de France à Montpellier)

Pire, on demande au secteur de l'immobilier **d'imaginer la ville de demain**, et non plus aux élus, et encore moins aux habitants. P.Pastourel : « Réinventer, l'autre mot pour libéraliser » L'opération « Réinventer Paris » en 2014 = une caricature de ce point de vue : 22 sites sont proposés à des acheteurs potentiels, « candidats », qui doivent proposer des projets « innovants ». Contournement de la loi régissant les commandes publiques, aucune transparence sur les critères de choix des projets retenus. $\frac{1}{2}$ millions d'euros de terrains publics ainsi cédés. Depuis, Toulouse et Angers s'y sont mises. Les collectivités vendent des terrains en échange de projets imaginés par des groupes privés pilotés par des banques, assureurs, investisseurs ou promoteurs

Face à ces énormes renoncements démocratiques, les opérations de « **naming** » ont l'air moins graves. Elles permettent à la municipalité de subventionner moins les clubs sportifs ou salles de spectacles Mais elles permettent surtout d'habituer les citoyens à la privatisation de leur espace public

- Stade Yves du Manoir devenu Altrad Stadium, puis GSL Stadium
- Piscine olympique d'Antigone devenue Angelotti
- Palais des Sports René-Bougnol devenu « FDI Stadium »

+ Le fait que les lotisseurs choisissent les noms de rues de leurs lotissement relève de cette dépossession et dépolitisation de l'espace public (ex : quartier des constellations à Juvignac : rue Jupiter ou Neptune).

Quand, le 8 mars, on rebaptise les noms de rues avec des noms de femmes révolutionnaires et/ou féministe, c'est parce que les noms de lieux sont politiques !

(cf Alain Damazio : auteur de science-fiction, la Zone du dehors ou les Furtifs, qui pousse très loin la privatisation des villes). Là, on y va !

Pour en revenir au LIEN : là aussi, une absence totale de démocratie. Projet porté par le département, qui passe en force. La ville de Grabels se bat depuis 10 ans contre le tracé et Le Conseil départemental s'assied sur le rapport de la MREA qui, mandatée par le conseil d'Etat (saisi par Grabels), dit que l'étude d'impact de la DREAL est à refaire et reprend une partie des arguments des opposants au projet. Mais Mesquida passe en force et les bulldozers ont commencé à défricher.

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), pensent la ville pour elles-mêmes. Ce concept de « classes créatives » est un peu contesté par ailleurs pour des bonnes raisons que je n'ai pas le temps de développer là, mais pour décrire ces populations qui décident la ville, il me semble très pertinent.

Développement d'une idéologie nouvelle de **greenwashing capitaliste** : « smart cities » toutes connectées, on met des potagers sur les toits, des pistes cyclables, des trams, on peut se passer de voiture.

Discours dominant qui infuse et semble très séduisant pour plein de gens. On le retrouve y compris dans les manuels scolaires.

Sur le chapitre de la « ville de demain » en 6^e : voilà ce qu'on trouve dans le manuel scolaire de 6^e de mon collègue (je précise que je ne l'ai pas choisi...). Notez bien la « surveillance intelligente »

Manuel Bordas, Histoire- géographie 6^e, page 167.

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

Administration intelligente Mairies, préfectures et services administratifs connectés par téléphones mobiles et plate forme Web	
Mobilité intelligente Véhicules connectés pour éviter les embouteillages	
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	
Surveillance intelligente Des caméras installées partout en ville surveillent la population	
Énergie et éclairage intelligents Les lampadaires s'allument automatiquement grâce à des capteurs si une voiture ou quelqu'un passe dans la rue	
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	
Services publics intelligents Systèmes de stationnement intelligents qui guident les véhicules vers les places de parking libres les plus proches	
Services de santé intelligents Ils permettent de transmettre les données de santé aux médecins en temps réel	
Citoyens intelligents Toujours connectés, les citoyens peuvent toujours être aidés par de nouvelles applications	

Les programmes de 2016 de 6^e encouragent à faire de la « prospective territoriale », sur cette question de la « ville de demain. Pb = les enseignants ne sont pas formés, et se rabattent donc sur les manuels. Et ce qu'on y trouve, c'est Vincent Callebaut (dans 7 manuels sur 8), l'agriculture urbaine et les smart-cities ! Je n'ai rien contre l'agriculture urbaine, mais faire croire qu'on peut nourrir les villes comme ça, c'est de l'escroquerie !

Manuel Bordas, Histoire- géographie 6^e, page 160.

11

La ville de demain

Comment imagines-tu ta ville de demain ?

Les villes accueillent de plus en plus d'habitants. En 2050, elles rassembleront 66 % de la population mondiale. Pour accueillir cette population croissante, les villes se transforment. En apprenant à mieux vivre ensemble et à moins polluer, les citoyens d'aujourd'hui construisent la ville de demain.

Pommiers, cerisiers
Ruches
Élevage de canards
Bureaux
Habitations
Chevaux
Vaches
Rizières, champignonnière

1 La ferme urbaine, une innovation pour la ville de demain

Vincent Callebaut a imaginé Dragonfly, un jardin urbain collé à l'île de Manhattan à New York. Cette tour immense superpose des étages pour l'élevage et des cultures. Elle assure ainsi la production de viande, de laitage, de volaille, d'œufs et même de poisson.

2 Des projets de villes flottantes et écologiques

Lilypad, elle imaginée par l'architecte Vincent Callebaut (2008), se déplace sur l'eau et produit plus d'énergie qu'elle n'en consomme.

Dans les programmes scolaires comme dans les discours politiques, on a un discours « moderne » qui valorise les « mobilités ».

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 mouvement des Gilets Jaunes : la France des périphéries et des ronds-points), Périphérie dans laquelle se trouve 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 ».

Conséquence : une Urbanisation galopante

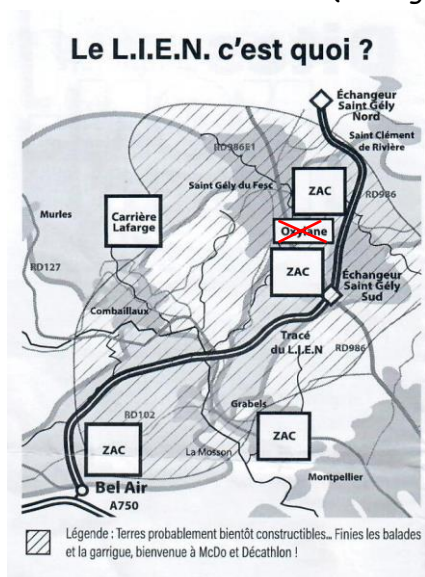
LIEN : Création de nouvelles infrastructures autour : Des ZAC partout ! Ou des entrepôts géants... Qui dit ZAC, dit circulation des employés, des clients, des fournisseurs donc augmentation du trafic.

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

Ex : « Le parc d'activités Ecomarc 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)



Oxylane = projet abandonné, victoire politique au bout de 5 ans de lutte. Ce n'est pas suite à une décision de Justice, mais la justice a permis de gagner du temps (5 ans), le temps que les assos fassent changer les mentalités, puisque c'est le nouveau conseil municipal qui a fini par abandonner le projet.

+ La nouvelle route va augmenter des migrations pendulaires : elle 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.

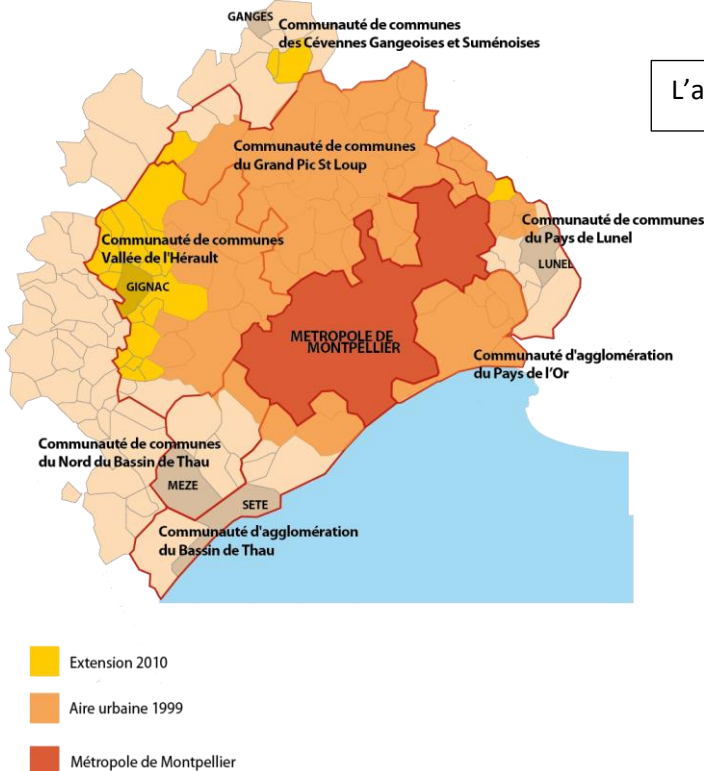
+ Une question : Vrai enjeu politique, la production agricole. La population française veut du local pour se nourrir. Or, on détruit les terres agricoles autour des villes !

Quelques chiffres (source INSEE) arrondis

L'augmentation de la population dans l'aire urbaine de Montpellier entre 1990 et 2022

	1990	2022	Evolution 1990-2022
Ville de Montpellier	208 000 habitants	300 000 habitants	+ 44%
Agglomération (ville de Montpellier + banlieue)	316 000 habitants	500 000 habitants	+ 58%
Communes périurbaines	72 000 habitants	300 000 habitants	+ 316% (X4)
Total aire urbaine	388 000 habitants	800 000 habitants	+ 106%

L'augmentation de la population des communes périurbaines en 30 ans, ce n'est pas juste qu'il y a de plus en plus d'habitants dans ces villages, c'est aussi qu'il y a de plus en plus de communes dans l'aire urbaine, c'est-à-dire polarisées par Montpellier (le périmètre de l'aire urbaine se définit comme suit : communes dont plus de 40% des habitants travaillent dans la métropole)



L'aire urbaine de Montpellier

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 périlissent : Saint-Jean de Fos, Le Pouget etc....

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 **biorégions urbaines** (italiens de l'Université de Bologne ou de Florence ont bcp réfléchi à ces questions, notamment sur les questions démocratiques.

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... »

Il y a des mesures qu'on peut mettre en place dans le cadre existant : arrêt de l'étalement urbain par la rénovation des logements délabrés des centres villes, densification urbaine avec construction de résidences avec jardins collectifs...,

- politique publique foncière d'achat de terre, pour installer des agriculteurs, + circuits courts, marchés paysans

- **repenser les transports** Des choses petites, comme par exemple que tous les collégiens puissent aller en vélo au collège, sur des pistes cyclables sécurisées, ce qui réduirait les trajets en voiture des parents, jusqu'à des projets beaucoup plus ambitieux, comme un tram-train Lodève-Montpellier (cf le collectif « Transportons-nous).

+ rupture avec l'ordre politique existant :

Penser les communs ou le commun comme principe politique, face à l'ordre capitaliste et à l'Etat libéral ou aux collectivités territoriales qui servent ce même ordre. Ce commun restitue le territoire à l'auto-gouvernement de ceux qui l'habitent, et croise donc les questions démocratiques, les questions sociales et environnementales.

Pour conclure,

- Sur le LIEN, on voit bien que les enjeux ne sont pas juste d'empêcher que soient achevées ces « 8km de routes ».
- Plus généralement, 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 et se réapproprier notre espace. **Cette implication des habitant.e.s - notamment des plus pauvres - , la reprise en mains de leur espace de vie, doit être centrale dans un projet politique émancipateur.**