

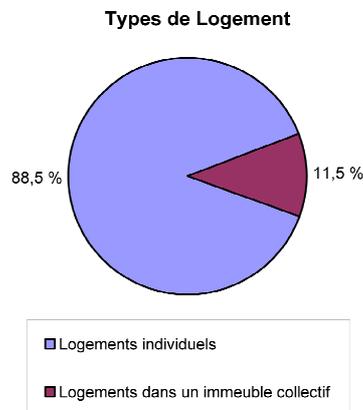
2.9 Le patrimoine bâti

2.9.1 Données générales

Le parc de logements de la commune de Saint-Jean-de-Védas est constitué, pour sa très grande majorité (94,5 %) de Résidences Principales.

Types de logement	1999	%	Evolution de 1990 à 1999
Total	3058	100,0 %	58,3 %
dont Résidences principales	2890	94,50%	57,20%
dont Résidences secondaires	49	1,60%	75,00%
dont Logements occasionnels	14	0,50%	0,00%
dont Logements vacants	105	3,90%	105,90%

Ces résidences sont en majorité des logements individuels :



Ce parc est relativement récent : plus d'un logement sur trois a été achevé après 1990.

Le nombre de pièces et le niveau d'équipement de ces logements sont élevés : 2 254 résidences principales sont constituées d'au moins quatre pièces (ce qui représente 78 % de ces logements), mais le nombre de logements de 1 et 2 pièces est en augmentation depuis le recensement de 1990.

Toujours pour la catégorie des résidences principales, il reste 5 logements sans baignoire ni douche, mais plus du quart possède 2 salles d'eau. Le chauffage central équipe plus de 86 % et le gaz est la source d'énergie la plus utilisée, depuis 1990, supplantant le mazout et l'électricité.

Souvent consommateur d'espace, 83 % des résidences principales possèdent un garage.

Concernant l'état des logements, seulement 92 logements sont répertoriés indignes en 2003, soit 3% du parc privé total.

Epoque d'achèvement	1999	%	Evolution de 1990 à 1999
avant 1949	266	9,2 %	9,5 %
1949 à 1974	705	24,4 %	-0,4 %
1975 à 1989	883	30,6 %	-0,6 %
1990 ou après	1 036	35,8 %	///
Total	2 890	100,0 %	57,2 %

Concernant le **logement social**, le parc HLM existant semble insuffisant pour répondre aux besoins des personnes en difficulté. C'est donc le parc privé de logements qui joue le rôle d'accueil de ces personnes, lesquelles peuvent être parfois logées dans un logement inconfortable, voire indécent.

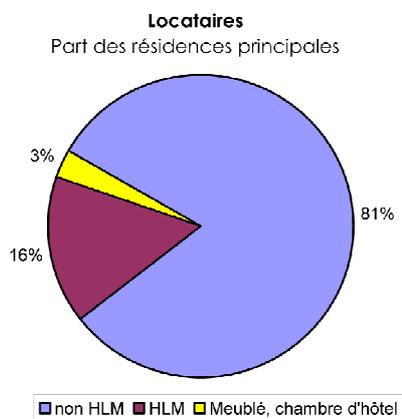
La commune devra par son projet urbain répondre à ce double objectif de production de logements sociaux dans les extensions mais aussi favoriser la réhabilitation dans le tissu existant de logements vacants ou indignes. Cet enjeu de réhabilitation relève également des orientations du Programme Local de l'Habitat de la Communauté d'agglomération de Montpellier. Un outil communautaire de réhabilitation des logements privés pourrait être lancée dans les années à venir.

2.9.2 Statut d'occupation

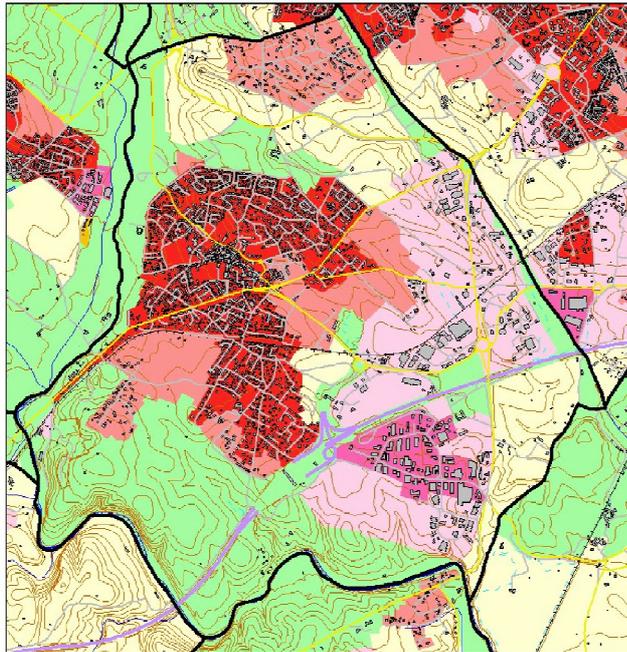
Une très forte majorité des védasiens est propriétaire de son logement :

Résidences principales selon le statut d'occupation	Logements			Nombre de personnes 1999
	1999		Evolution de 1990 à 1999	
	Nombre	%		
Total	2 890	100,0 %	57,2 %	7 956
Propriétaires	2 122	73,4 %	47,1 %	6 015
Locataires	665	23,0 %	130,1 %	1 720
dont Logement non HLM	540	18,7 %	95,7 %	1 417
dont Logement HLM	104	3,6 %	///	266
dont Meublé, chambre d'hôtel	21	0,7 %	61,5 %	37
Logés gratuitement	103	3,6 %	-3,7 %	221

La répartition des locataires, en résidence principale, montre une proportion majoritaire de locataires en Habitation à Loyer Modéré.



2.9.3 Programme Local de l'Habitat (Source : Montpellier Agglomération)



ST JEAN DE VEDAS

Zonage du P.L.U. (11/2002)

- zones agricoles
- zones d'activités existantes
- zones d'activités futures
- zones d'habitat existantes
- zones d'habitat futures
- zones naturelles
- zones naturelles avec habitat
- zones touristiques ou de loisirs

2.9.3.1 Diagnostic du PLH (sources : PLH approuvé en mai 2007)

Le Programme Local de l'Habitat modifié énonce la politique de l'habitat de l'Agglomération pour la période de 6 ans 2007- 2012. Il prend ainsi le relais du PLH initial approuvé le 21 décembre 2004, et lance une nouvelle dynamique.

En s'appuyant sur un diagnostic actualisé, le PLH propose tout d'abord d'amplifier l'effort de production, afin de répondre à la dynamique démographique croissante de l'agglomération, et de réaliser l'effort de rattrapage nécessaire sur certains segments du parc comme le logement étudiant.

En 2006, le taux de logements sociaux s'élevait à **4,1 % soit 129 logements**. Le taux de ménages non imposables était de 34% en 2005 contre 49% au niveau de l'agglomération.

Le PLH a été territorialisé par secteurs géographiques en concertation avec les communes de l'agglomération.

Saint Jean de Védas appartient au secteur « Plaine Ouest » dont les caractéristiques et enjeux sont les suivants :

- 7 communes (Cournonsec, Cournonterral, Fabrègues, Lavérune, Pignan, Saint Jean de Védas et Saussan)
- Superficie de 11 800 ha pour 31 000 habitants et 3,9% de logements sociaux.
- Les développements urbains de ce secteur sont organisés autour du principe de préservation de l'intégrité paysagère de cette plaine caractérisée par de vastes terroirs agricoles que le SCOT entend maintenir et valoriser.
- Les extensions urbaines de Saussan et Lavérune sont quant à elles particulièrement contenues afin d'éviter les logiques de conurbation et préserver les corridors agricoles.
- Le développement urbain est également déterminé par la ligne 2 du tramway qui desservira le site majeur d'urbanisation de Roque Fraïsse à Saint-Jean-de-Védas, et son prolongement à terme en direction de Paulhan.

2.9.3.2 Objectifs du PLH 2007-2012

Le Programme Local de l'Habitat (PLH), approuvé en mai 2007, fixe un objectif de production annuelle moyen de 5 000 logements neufs pour la période 2007-2012, dont 1 625 en logements sociaux, permettant de définir une répartition équilibrée et diversifiée de la production de logement sur l'ensemble du territoire de l'Agglomération.

Les principes généraux du PLH en matière de production de logement locatif social et d'accès à la propriété abordable sont les suivants; chaque commune s'engage ainsi à produire :

Un minimum de 25% de locatifs sociaux parmi les logements familiaux produits

annuellement, qui seront répartis de la manière suivante :

- au moins 20% de logements très sociaux (PLAI)
- au maximum 20% de logements sociaux intermédiaires (PLS)
- et environ 60% de logements sociaux ordinaires (PLUS)

Un minimum de 20% de logements en accession à la propriété abordable, c'est-à-dire de prix inférieur de 25% à 50% aux prix du marché.

Aux 25% de logements locatifs sociaux « familiaux » s'ajouteront les logements et hébergements spécifiques destinés aux étudiants ainsi qu'aux personnes âgées dépendantes (EHPAD).

Les logements étudiants ainsi que les logements ou hébergements à destination des personnes défavorisées (résidences sociales notamment) seront implantés de préférence dans les communes du cœur de l'agglomération directement desservies par les transports publics, et à proximité des équipements et des services.

Objectifs de productions de logements du secteur Plaine Ouest :

- 2 520 logements entre 2007 et 2012 soit 420 logements par an

Orientations du développement résidentiel de Saint Jean de Védas :

La commune de Saint Jean de Védas se fixe un objectif de production de **130 logements par an**, soit au total 780 logements sur la durée du PLH.

A court et moyen terme, plusieurs petites opérations sont programmées, dont le site de la cave coopérative / Foyer rural pour un potentiel d'environ 80 logements défini dans le cadre d'une étude urbaine.

L'essentiel de la production reposera sur la ZAC Roque Fraïsse, pour un programme résidentiel d'environ 1900 logements dont environ 30% de logements sociaux.

2.10 Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE)

2.10.1 Généralités

La procédure d'établissement d'un Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE), a été mise en place à partir de 1992, faisant suite à une procédure de Contrat de Rivière qui n'a pas abouti ; cette procédure concerne les 43 communes du bassin versant superficiel des étangs palavasiens, soit un territoire de 536 km² dont les deux principaux cours d'eau sont le Lez et la Mosson¹,

Ce périmètre a été approuvé par arrêté préfectoral le 28 septembre 1994. Il représente 12 % de la surface du département de l'Hérault et concerne 42 % de sa population.

La richesse aquifère superficielle et souterraine de ce périmètre est importante, du fait de la nature karstique de ce territoire : les sources du Lez couvrent environ 75 % des besoins en eau de consommation, et les forages environ 10 %.

Une CLE² composée de 48 membres (Arrêté Préfectoral du 21 février 2000) a adopté le document du SAGE proprement dit, le 13 mars 2003, et le Préfet de l'Hérault l'a approuvé par arrêté le 29 juillet 2003.

L'ensemble des opérations programmées représente un budget de 230 à 300 millions d'euros, dont près de la moitié pour la lutte contre la pollution.

2.10.2 Interactions avec la révision du POS

L'orientation fondamentale N°2 du SAGE concerne la réduction du risque d'inondation. Parmi les actions préconisées sur le bassin versant en zone urbaine, on retiendra :

La mise en oeuvre, lors de la révision du POS, d'une réglementation par la définition :

- de « zones où des mesures doivent être prises pour limiter l'imperméabilisation des sols et pour assurer la maîtrise du débit et de l'écoulement des eaux pluviales »³.
- de « zones où il est nécessaire de prévoir des installations pour assurer la collecte, le stockage éventuel et, en tant que besoin, le traitement des eaux pluviales et de ruissellement [...] »⁴.

La réalisation d'un schéma d'assainissement pluvial basé sur :

- Une analyse de la situation existante (évaluation des COS par secteur, étude du réseau pluvial, analyse du ruissellement superficiel, etc.).
- La proposition de solutions qui prennent en compte les perspectives de développement urbain (limitation de l'imperméabilisation des sols, facilitation des écoulements pluviaux, etc.).
- La proposition, le cas échéant, de zones de stockage des eaux de pluie ou de dispositifs régulateurs (bassins d'orage, chaussées filtrantes, rétention à la parcelle, etc.)⁵.

2.10.3 Le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI)

2.10.3.1 Généralités

Prescrit en octobre 2000, le PPRNI de la commune de Saint-Jean-de-Védas a été établi par le service urbanisme de la Direction Départementale de l'Équipement du Département de l'Hérault. L'enquête publique ayant avalisé le projet¹⁹, le PPRNI de la « Basse Vallée de la Mosson » (réunissant les communes de Saint-Jean-de-Védas, Lavérune et Villeneuve les Maguelone) a été approuvé par Arrêté Préfectoral n°2 002.01.737, le 18 février 2002.

¹ Auxquels il faut rajouter le segment territorial du Canal du Rhône à Sète.

² Commission Local de L'Eau

³ Loi sur l'eau du 3 janvier 1992, Article 35

⁴ Ibid

⁵ Pour tous les projets d'urbanisation de superficie supérieure à 1 ha, prenant pour référence une analyse des écoulements superficiels en cas de pluie exceptionnelle, sur une période de retour supérieure à dix ans.

Extrait du rapport de présentation : Analyse du risque au niveau communal⁶

« La commune de Saint-Jean-de-Védas est limitée à l'Ouest par la Mosson et à l'Est par le Rieucoulon, secteur en cours d'urbanisation.

Ces deux cours d'eau ont fait l'objet d'une modélisation hydraulique.

La **Mosson**, située en limite ouest de la commune, et limitrophe avec la commune de Lavérune. Son champ d'inondation, comme pour la commune de Lavérune est essentiellement rural, à l'exception du secteur situé en bordure de la R.N. 113, du Mas de Tourterel et d'un bâtiment industriel situé en rive droite.

Le débit centennal retenu pour la modélisation a été estimé à 400 m³/s et les vitesses sont supérieures à 0,50 m/s, au niveau du Mas de Tourterel (Commune de Lavérune).

Le lit mineur est endigué sur pratiquement tout le secteur. Cependant, sa capacité (entre 15 et 30 m³/s) est faible au regard du débit de projet, et plus de 90 % des eaux de crue transitent en lit majeur.

Au niveau du Mas de Tourterel (Commune de Lavérune), de nombreux murs protègent les propriétés riveraines en bordure de la route de St Jean de Védas à Lavérune. Beaucoup sont perpendiculaires au sens d'écoulement des eaux, et gênent la propagation des crues; néanmoins, leur hauteur d'environ un mètre est insuffisante pour protéger les habitations contre une crue de type centennal.

Les hauteurs d'eau observées lors des crues historiques sont inférieures à 1,50 m. La crue de 1933 est la plus forte crue observée sur le secteur.

Le **Rieucoulon**, situé en limite Est de la commune [, limitrophe avec Montpellier].

Son lit mineur est endigué sur de nombreux secteurs à une cote supérieure à celle de la crue centennale ; toutefois, il est encombré sur tout le linéaire, sauf au niveau des bâtiments EDF et municipaux où il est bien entretenu.

Son lit majeur est occupé par des vignes et prairies sur la quasi totalité du linéaire.

Les ponts de l'autoroute, de la SNCF et celui situé immédiatement à l'amont sur un chemin rural qui est submergé pour la crue centennale, surélèvent la ligne d'eau d'environ un mètre, et aggravent les inondations en amont.

Les principaux sites sur lesquels des enjeux ont été identifiés sur le secteur sont:

- Trois bâtiments et une station d'épuration au lieu-dit du Mas d'Artis.
- Un entrepôt de transformateurs appartenant à EDF et les services techniques municipaux situés en rive gauche.
- Un pylône EDF haute tension situé dans le lit mineur du Rieucoulon. Il est vrai que ce pylône est protégé par un mur déflecteur en béton qui est submergé en cas de crue centennale avec des vitesses supérieures à 1 m/s, ce qui est suffisant pour provoquer une érosion de sa zone d'ancrage.

Une modélisation hydraulique a été effectuée afin de définir avec précision les limites de la zone inondable [à l'occurrence centennale].

Le débit pris en compte pour la modélisation par le bureau d'étude SAA varie de 22m³/s au niveau du premier profil à 52 m³/s au niveau du dernier profil. L'étude réalisée par BRL en janvier 2001 dans le cadre des infrastructures Ouest de Montpellier, a mis en évidence une sous-estimation des débits précités qui varient de 52m³/s à 82 m³/s. La définition des zones inondables du Rieucoulon sera donc établie sur la base de l'étude de BRL.

Une zone inondable Bp (cf. plus bas) a par ailleurs été reportée sur le territoire de la commune de Saint-Jean-de-Védas, en bordure d'un fossé qui débute au droit de la RD 132 jusqu'à la zone commerciale du Rieucoulon. Ce fossé semble recueillir les eaux pluviales de l'ensemble de la zone urbanisée de St Jean de Védas. Il est très encombré par manque d'entretien, et afin de protéger la zone commerciale, une zone d'expansion de crue naturelle a été délimitée sur le plan.

⁶ PPRI p21 et 22

L'urbanisation de ce secteur ne pourra être envisagée qu'après réalisation d'une étude hydraulique qui déterminera les mesures compensatoires à mettre en œuvre afin de limiter le risque d'inondation. »

Extrait du rapport de présentation : Traduction réglementaire⁷

« (...) Trois types de zones ont été définies sur la commune de Saint Jean de Védas :

Sont classées en zones rouges **R⁸** :

- Les champs d'inondation non urbanisés de la Mosson et du Rieucoulon submergés par une hauteur d'eau supérieure à 0,50m pour la crue centennale.
- Aucune utilisation ou occupation nouvelle du sol n'est autorisée dans cette zone, de façon à ne pas aggraver les conséquences d'une crue.

Sont classées en zones **BU⁹**

- Une zone urbanisée en bordure de la RN 113 située dans le champ d'inondation de la Mosson et sur laquelle la hauteur d'eau en crue centennale est inférieure à 0,50 m.
- Une zone urbanisée proche de la voie ferrée, dans le champ d'inondation du Rieucoulon, et sur laquelle la hauteur d'eau en crue centennale est inférieure à 0,50m.

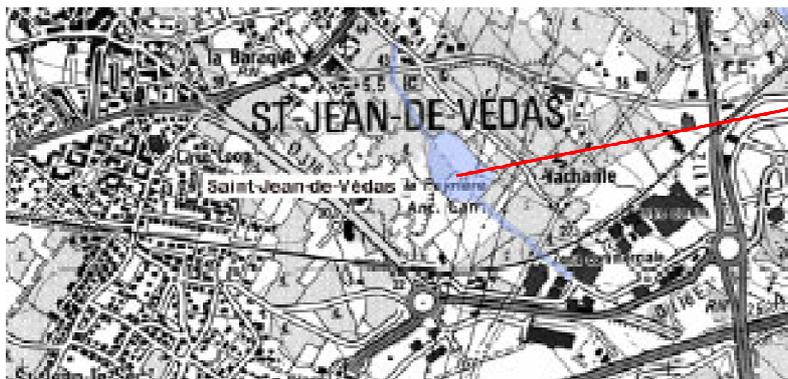
Sont classés en zones **BN¹⁰** :

- Les secteurs naturels limitrophes des zones R, sur lesquels la hauteur d'eau en crue centennale est inférieure à 0,50m et la vitesse inférieure à 0,50m/s

Est classé en zone Bleue **Bp** :

- Le secteur naturel au lieu dit "Lous Coutaux" non directement soumis aux crues de cours d'eau, mais susceptible de subir des désordres liés au ruissellement pluvial, en cas de précipitations localisées importantes. Une étude hydraulique devra préciser les conditions d'urbanisation de la zone et prévoir les aménagements éventuels nécessaires afin d'améliorer la situation et de réduire le risque d'inondation sur l'ensemble du secteur et sur la zone commerciale située à l'aval. »

Figure 16 : Situation de la zone Bp désigné par le PPR Inondations¹¹.



Zone Bp

Extrait du règlement : Zone Bleue Bp

« Zone Bleue Bp : Correspond aux zones inondables naturelles soumises à un risque de ruissellement pluvial, définies sur la commune de Saint-Jean-de-Védas.

Objectif : Eviter l'aggravation du phénomène d'inondation.

⁷ PPR Documents graphiques p. 24 et 25.

⁸ Zones Rouges Naturelles

⁹ Zones Bleues Urbanisées

¹⁰ Zones Bleues Naturelles

¹¹ Source : service cartographique IGN/DIREN-LR

Clauses réglementaires :

- Sont interdits :
 - Tous travaux de quelque nature qu'ils soient, à l'exception de ceux visés au paragraphe ci-dessous, intitulé « Sont admis ».
- Sont Admis :
 - Toute construction ou urbanisation nouvelle qu'après réalisation d'une étude hydraulique qui devra préciser les conditions d'urbanisation de la zone et définir les mesures compensatoires à mettre en œuvre afin d'améliorer la situation et de réduire le risque d'inondation sur l'ensemble du secteur.
 - Les constructions autorisées devront caler la sous-face du premier plancher aménagé au minimum, à 50 cm au dessus du terrain naturel. »

2.11 Zones Agricoles

Plus de 50 % de la surface communale est occupée par des éléments bâtis ou des infrastructures. Les zones végétalisées se répartissent de la façon suivante :

Nomenclature	Surface (ha)	% surface communale
Total Roches nues	6,56	0,50%
Total Territoires agricoles	214,45	16,23%
Total Zones boisées feuillus dominants	25,58	1,94%
Total Zones boisées résineux dominants	14,44	1,09%
Total Zones peu ou pas végétalisées	81,51	6,17%
Total Zones végétalisées non boisées	285,61	21,62%
Total communale	628,15	47,55%

Source : BDFRANCE (INSEE).

Avertissement : la source de données utilisée pour cette analyse (BD AGRESTE), n'a pas été spécifiquement réalisée sur le territoire védasien. De plus, ces données comportent des champs non renseignés, du fait des réglementations sur le secret statistique imposé par la CNIL. Ces données statistiques ne concernent que les exploitations dont le siège social se trouve sur le territoire de Saint-Jean-de-Védas. Ceci implique que les résultats présentés ici peuvent prendre en compte des parcelles extra-communales, exploitées par des entreprises védasiennes. A priori, on peut estimer que cela concerne une surface de l'ordre de 27 ha ne prennent pas en compte des parcelles sises sur le territoire védasien, mais exploitées par des entreprises agricoles extra-communales.

Les résultats de l'analyse du recensement agricole de 2000, ne permettent pas d'appréhender les tendances récentes et les besoins des exploitants agricoles de la commune. Une enquête complémentaire a donc été réalisée auprès des 22 exploitants agricoles connus par les services municipaux. Cette approche qualitative vient compléter l'analyse statistique notamment sur les perspectives d'évolution de chaque exploitation (évolution des pratiques / des bâtiments d'exploitation) et sur les difficultés rencontrées.

2.11.1 Données générales

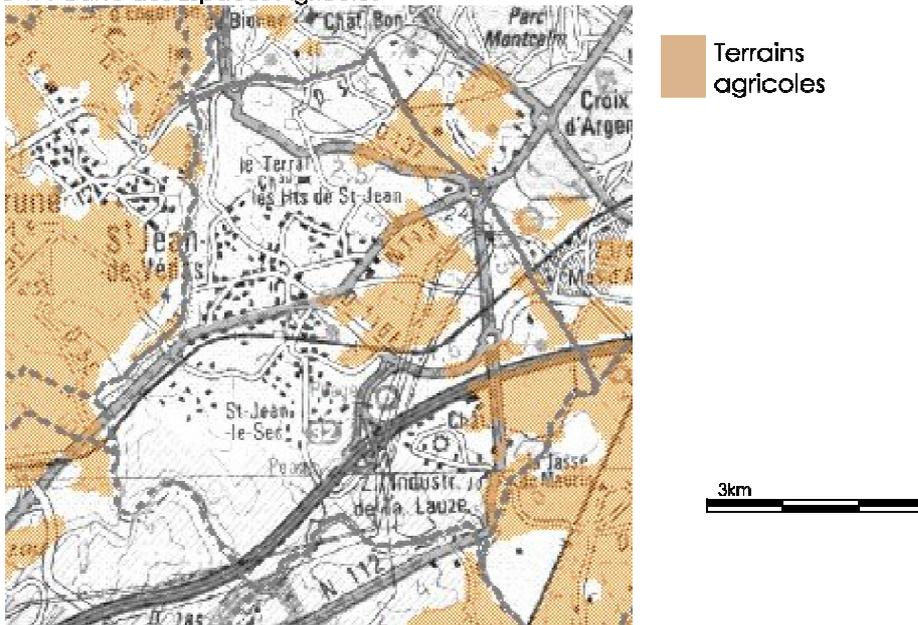
2.11.1.1 Surface Agricole Utilisée (SAU)

Au dernier recensement agricole de l'année 2000, la SAU de la commune de Saint-Jean-de-Védas représentait une surface de 187 ha. D'environ 800 ha en 1950, ce chiffre n'était plus que de 462 ha au recensement de 1979 et de 181 ha en 1988.

Année	SAU (ha)	% communale
1950	~ 800	~ 62 %
1979	462	35,87 %
1988	181	14,05 %
2000	187	14,52 %

Source : BD AGRESTE RAG 2000

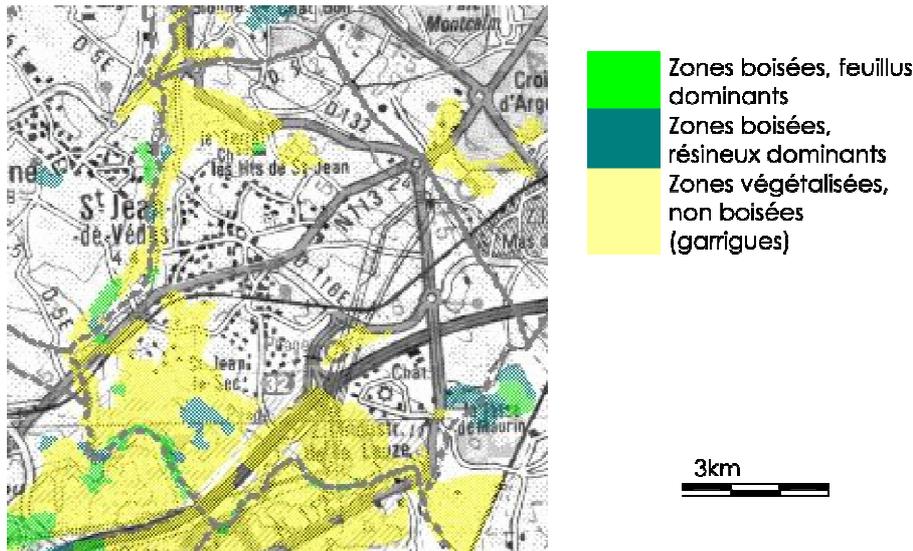
Figure 17: Carte des Espaces Agricoles



Source : SCot Agglo Montpellier (SCET) / DIREN-LR 1999.

Malgré le phénomène de diminution du nombre des exploitations agricoles (cf. ci-après), la SAU augmente (+3,31 %) alors que la tendance départementale et régionale est à la baisse (respectivement -3,4 % et -3,8 %). Toutefois, pour les raisons énoncées en avertissement, l'augmentation de SAU observée entre 1988 et 2000 n'est pas forcément significative.

Figure 18 : Carte des Espaces Forestiers (extrait BD France simplifiée)



Source : SCoT Agglo Montpellier (SCET) / DIREN-LR 1999.

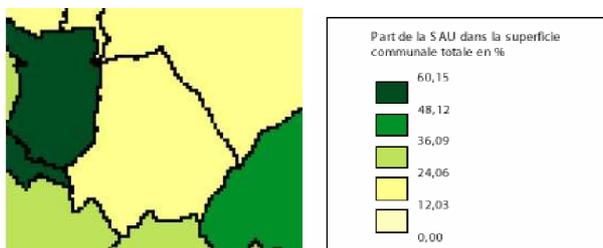
Figure 19: Part de la superficie agricole utile (SAU) dans la superficie communale totale dans l'Agglomération montpelliéraine en 2000 (Extrait : Commune de Saint-Jean-de-Védas).

2.11.1.2 Exploitations agricoles

Le nombre d'exploitations agricoles est en baisse continue : il n'y avait plus que 20 exploitations ayant leur siège social sur la commune de Saint-Jean-de-Védas au dernier recensement de l'année 2000, dont quatre seulement sont professionnelles. La variation, entre les recensements de 1988 et 2000, représente une baisse de plus de 65 %, pour un taux de seulement -34,7 % pour l'ensemble du département de l'Hérault, -36,4 % au niveau régional et de -34,7 % au niveau national.

Exploitations	1979	1988	2000	Δ_{79-88}	Δ_{88-00}
Professionnelles	21	9	4	-57,14%	-55,56%
Autres	96	54	18	-43,75%	-66,67%
Total	116	63	22	-45,69%	-65,08%

Source : BD AGRESTE RAG 2000



Source : Diagnostic du SCOT MASCOT - RGA - 2000 CAO : SCET - JUIN 2003

Les exploitations agricoles professionnelles de Saint-Jean-de-Védas ne représentent que 4 unités (soit 18 % des 22 exploitations védasiennes), la proportion étant de 33 % au niveau de l'agglomération de Montpellier, de 39 % au niveau du département de l'Hérault et de 49,5 % au niveau de la région Languedoc-Roussillon.

2.11.1.3 SAU moyenne par exploitation

L'augmentation de la SAU (+3,31 %) conjuguée à la diminution du nombre d'exploitations, entraîne une hausse de près de 96 % de la SAU moyenne par exploitation, laquelle atteint 8,50 ha / exploitation.

	1979	1988	2000
Exploitations	116	63	22
SAU (ha)	462	181	187
SAU _{moy} /Expl (ha)	3,98	2,87	8,50

Source : BD AGRESTE RAG 2000

Si ce phénomène est généralisé à l'ensemble de la région (+51 %) et du département (+48 %), la valeur de cette SAU moyenne par exploitation pour Saint-Jean-de-Védas reste très en dessous des valeurs régionale (22,4 ha) et départementale (13 ha).

Il faut de plus pondérer cette valeur moyenne par le fait que 5 exploitations, sur les 22 que compte la commune, présentent une SAU de plus de 10 ha, dont 3 font plus de 20 ha.

Exploitations		1979	1988	2000
10 ha et plus	Nb	15	4	5
	SAU _{moy}	18	22	31
20 ha et plus	Nb	c	c	3
35 ha et plus	Nb	c	c	c

Source : BD AGRESTE RAG 2000

Malgré l'absence de données statistiques complètes, et même si ces exploitations cultivent des terrains extérieurs au territoire védasien, ces chiffres démontrent que l'activité agricole de la commune se répartie entre 4 exploitations professionnelles et une exploitation d'un autre statut qui occupent au moins 150 ha, soit plus de 80 % de la SAU védasienne, et 18 exploitations réparties sur environ 40 ha, soit une SAU_{moy/expl} de l'ordre de 2 ha.

Au niveau des statuts, il est important de remarquer que 20 des 22 exploitations agricoles de Saint-Jean-de-Védas sont des exploitations individuelles, ce qui implique que 2 au moins des exploitations professionnelles sont des entreprises individuelles.

	1979	1988	2000
Exploitations individuelles	115	61	20
Toutes exploitations	117	63	22
Exploitations professionnelles	21	9	4
Autres exploitations	96	54	18

Source : BD AGRESTE RAG 2000

Il faut également noter ici, les variations des superficies en fermage, entre les RA26 de 1979 et de 2000, qui ont augmenté de 77 ha et 110 ha, mais qui ne concernent plus que 4 exploitations contre 7 en 1979. Ce phénomène correspond à un agrandissement des structures existantes, et non à l'installation de nouveaux agriculteurs, comme dans le reste du département.

2.11.1.4 Population agricole

La population agricole de Saint-Jean-de-Védas est en déclin, comme partout en France. Soit du fait des valeurs faibles, soit du fait de sa situation géographique proche d'une grande agglomération, cette baisse de la population agricole est beaucoup plus importante qu'au niveau régional ou départemental (-38 %).

Population Agricole Familiale	1979	1988	2000	79/88	88/00
Population totale	349	147	63	-57,88%	-57,14%
Pop. active sur exploitation	169	79	30	-53,25%	-62,03%

Source : BD AGRESTE RAG 2000

Comparée à l'ensemble de la population védasienne (8 056 habitants en 1999), la population agricole familiale ne représente plus qu'environ 0,8 %. En 1979 et 1988, ce taux était respectivement de l'ordre 9 % et 3 %.

A titre comparatif, au niveau départemental en 2000, la population agricole familiale représentait 4,5 %. En 1988, ce taux était de 8,1 % et en 1955 de plus de 30 %. Saint-Jean-de-Védas a donc vu sa population agricole décroître plus rapidement que le reste du département conséquence mathématique de l'augmentation croissante des soldes naturels et migratoires.

Quant à l'âge moyen des agriculteurs védasiens, la tendance est au rajeunissement, mais ce phénomène n'est pas dû à un réel renouvellement, mais plutôt à la diminution importante des agriculteurs chefs d'exploitation ou co-exploitants de plus de 55 ans.

Chefs et co-exploitants	1979	1988	2000
Moins de 40 ans	5	5	c
40 à moins de 55 ans	37	10	c
55 ans et plus	75	48	12
Total	117	63	24

Source : BD AGRESTE RAG 2000

2.11.1.5 Agriculture et emploi

Une Unité de Travail Annuel (UTA) est une valeur qui équivaut au travail d'une personne occupée à temps complet pendant un an. Cette notion est importante car l'agriculture est une activité qui fait souvent appel à de la main d'oeuvre de façon saisonnière. Il ne faut donc pas confondre les effectifs d'une entreprise agricole (Ex : effectif de la population agricole familiale) et le nombre d'UTA. Les données de la Base de Données AGRESTE ne sont d'ailleurs pas toujours claires sur ce sujet.

Pour Saint-Jean-de-Védas, les données sont :

	1979	1988	2000
UTA familiales	44	34	13
UTA salariés	22	10	13
UTA main d'oeuvre occasionnelle	12	3	8
UTA totales (y c. ETA-CUMA)	66	44	26

Source : BD AGRESTE RAG 2000

Ces valeurs indiquent que le secteur agricole n'est plus une source importante d'emploi, phénomène résultant d'une importante mécanisation, surtout dans le cas des exploitations vitivinicoles. Seuls le maraîchage et l'arboriculture pourraient être une source d'emplois, mais les périodes très courtes de récoltes et la faible représentation de ces secteurs sur la commune de Saint-Jean-de-Védas, comme cela sera montré plus loin, se traduit par un faible nombre d'UTA.

Ces propos sont corroborés par le rapprochement entre le nombre d'UTA et le nombre d'exploitations ou la valeur de la SAU :

	1979	1988	2000
Exploitations	116	63	22
SAU (ha)	462	181	187
UTA totales (y c. ETA-CUMA)	66	44	26
UTA_{moy} par exploitation	0,57	0,70	1,18
UTA_{moy} par hectare	0,14	0,24	0,14

Source : BD AGRESTE RAG 2000

L'augmentation de la SAU moyenne par exploitation s'est traduite par une augmentation des UTA par exploitation, pondéré par une mécanisation plus performante et plus spécialisée (viticulture), ce qui se traduit par un nombre faible et à peu près constant d'UTA à l'hectare.

	1979	1988	2000
Exploitations	116	63	22
SAU (ha)	462	181	187
Tracteurs	41	17	12
Tracteurs par exploitation	0,35	0,27	0,55
Nb moyen d'hectares par tracteur	11,27	10,65	15,58

Source : BD AGRESTE RAG 2000

Comme nous le verrons plus loin, ces résultats concernent surtout l'activité viticole védasienne qui, avec une organisation en coopérative, présente un niveau moyen en matière de mécanisation.

2.11.2 Analyse sectorielle

Au dernier recensement agricole de l'année 2000, la répartition sectorielle de l'activité agricole était :

	Exploitations	SAU
Total	22	187
dont Viticulture	13	92
dont Maraîchage	5	2
dont Arboriculture	3	7
dont Grandes Cultures	8	37
dont Elevage	5	49

Source : BD AGRESTE RAG 2000

On peut d'ores et déjà faire plusieurs observations :

Plus de la moitié des exploitations védasienne ont une activité viticole.

L'activité agricole védasienne dominante est la viticulture.

Plus de la moitié des exploitations védasienne interagissent dans au moins deux secteurs d'activité agricole.

2.11.2.1 Secteur Viticole.

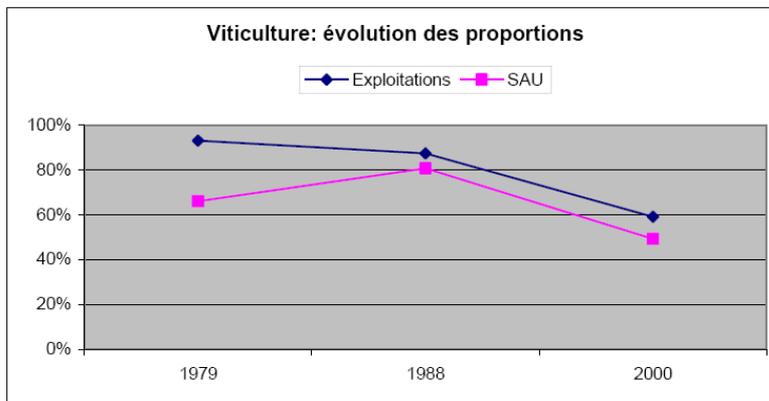
Généralités

Le vignoble védasien a fortement diminué depuis le RA1979 :

Viticulture	1979	1988	2000	79/88	88/00
Exploitations	108	55	13	- 49,07%	- 76,36%
SAU_{vigne} (ha)	305	146	92	- 52,13%	- 36,99%
SAU_{moy}/Expl (ha)	2,82	2,65	7,08	- 6,00%	+ 166,60%

Source : BD AGRESTE RAG 2000

Comparées aux évolutions des valeurs communales, on obtient les proportions suivantes :



Source : BD AGRESTE RAG 2000

Cette figure illustre clairement le phénomène de regroupement des terrains viticoles dans des exploitations dont le nombre diminue, entre 1979 et 1988, puis durant la dernière période intercensitaire, une diminution générale de l'activité qui se traduit par la disparition d'exploitation et des vignes qui y étaient rattachées. Cette réduction du vignoble védasien trouve son origine

dans les mesures gouvernementales de diminution de la production vinicole par l'arrachage des vignes (primé ou non). Au niveau régional, cette Prime d'Abandon Définitif (PAD) a conduit à une diminution de 31 % du vignoble entre 1984 et 1997 (Galas et al, 2001).

Entre les RA de 1988 et de 2000, la diminution des surfaces viticoles correspond à une diminution de presque 37 %, pour seulement 17 % au niveau du département.

Approche Qualitative

La production viticole védasienne n'a pas bénéficié de la reconversion qualitative du vignoble régional : aucune parcelle n'est rattachée à une Appellation d'Origine Contrôlée (AOC). La production se reparti donc de la façon suivante :

Appellation	SAU (ha)
Vin de Pays	73
Vin de Table	17
Raisin de Table non AOC	1

Source : BD AGRESTE RAG 2000

La répartition des 10 principaux cépages est la suivante :

Cépages	Superficie (ha) ²⁸
CARIGNAN NOIR	30
MERLOT NOIR	13
CABERNET SAUVIGNON NOIR	9
GRENACHE NOIR	8
CINSAUT NOIR	7
ARAMON NOIR	4
CHARDONNAY BLANC	4
ALICANTE BOUSCHET NOIR	3
SAUVIGNON BLANC	3
MUSCATS PETITS GRAINS BLANC	2

Source : BD AGRESTE RAG 2000

Avec 36 % de Carignan noir, le cépage traditionnel est encore majoritaire sur la commune. Les nouveaux cépages tels que le Merlot noir et le Cabernet Sauvignon représentent 26,5 % du vignoble.

Âge des vignes	Superficie (ha) ¹
Moins de 10 ans	22
10 à moins de 20 ans	7
20 à moins de 30 ans	24
30 ans et plus	37

Source : BD AGRESTE RAG 2000

Le tableau ci-dessus illustre le « temps mort » des années 80 et la reprise récente de l'activité. Le vignoble védasien est vieillissant et la faible surface de cépages âgés de 10 à 20 ans peut provoquer une irrégularité de la qualité de la production vinicole. Notons ici que sur les 92 ha de vignes, 81 ha sont vendangés à la machine, ce qui implique un nombre faible d'UTA pour ce secteur (6 UTA_{fam.} + 7 UTA_{salarié} = 13 UTA)

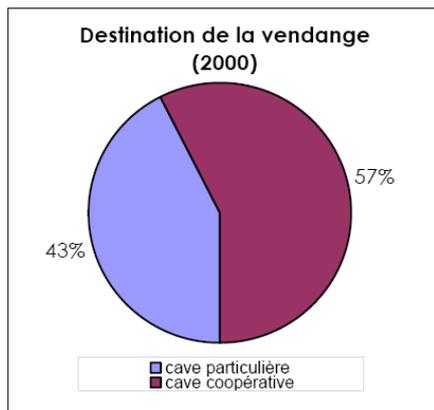
Approche Quantitative

La production vinicole totale de Saint-Jean-de-Védas pour l'année 2000 a été de 5 410 hectolitres.

	Exploitations	Volume (hl)
Total	12	5 410
dont vin de pays	8	2 800
dont vin de table	8	2 537

Source : BD AGRESTE RAG 2000

Cette vendange est vinifiée principalement dans une coopérative qui regroupe 10 exploitations.



Source : BD AGRESTE RAG 2000

2.11.2.2 Maraîchage et arboriculture

La commune de Saint-Jean-de-Védas compte 26 ha de terrains irrigables, sur lesquels 24 sont irrigués. Les 5 exploitations qui les cultivent n'ayant pas voulu diffuser l'information quant aux surfaces et à la production de ces secteurs, il n'est pas possible de décrire plus en avant ces secteurs.

Toutefois, avec 7 ha de vergers (6 espèces), on peut supposer que les 17 ha irrigués le sont pour du maraîchage.

Remarquons simplement que la commune voisine de Mauguio est la commune de l'Hérault qui présente un pourcentage majoritaire de sa SAU dédiée au maraîchage. En proportion, ce secteur est très peu représenté à Saint-Jean-de-Védas.

2.11.2.3 Grandes Cultures

Les données disponibles sont là aussi insuffisantes pour renseigner sur ce secteur. La SAU des grandes cultures est de 35 ha, dont 11 ha sont dédiés aux céréales ; cela représente environ 20 % de la SAU de Saint-Jean-de-Védas, ce qui est une proportion comparable à celle de l'ensemble des communes de l'Agglomération.

2.11.2.4 Elevage

Saint-Jean-de-Védas se distingue par sa part de SAU dédié à l'élevage (plus de 26 % contre seulement 2,6 % pour l'ensemble de l'Agglomération). Ce ne sont pas les 113 volailles mais les 18 équidés et les 39 ovins qui occupent 49 ha de la SAU communale.

2.11.2.5 Analyse des pratiques agricoles : dynamique et évolution

Cette analyse des pratiques agricoles a été réalisée sur la base d'entretiens auprès des exploitants agricoles de Saint Jean de Védas. Ces entretiens ont été réalisés d'après une liste de 22 exploitants agricoles fournie par les services municipaux :

- 18 exploitants ou retraités agricoles ont été contactés
- 4 personnes n'ont pas pu être contactées

La chambre d'agriculture a également été associée à cette approche agricole et nous a permis de compléter cette liste notamment pour les exploitants de vergers : un nouvel exploitant et l'Ecolothèque (n'a pas le statut d'exploitant agricole) ont pu être identifiés.

La vocation du bâti agricole

Parmi les cinq exploitants à titre principal en 2007, 2 ont leur siège d'exploitation dans le village en bordure du centre ancien (Rue G. Clemenceau). Ces deux exploitations viticoles rencontrent des difficultés liées à certains aménagements de voiries qui gênent les accès des camions de livraisons et le passage des engins agricoles. Tout a fait conscient de la nécessité de faciliter les déplacements piétons dans le centre de Saint Jean de Védas, ces exploitants souhaiteraient néanmoins qu'un itinéraire et des aménagements soient étudiés pour faciliter la desserte de leur exploitation. Ces difficultés sont fréquemment rencontrées dans l'Hérault par les viticulteurs en milieu urbain.

Le domaine le Claud est l'une de ses deux exploitations situées à proximité du centre ancien. Ce domaine est d'un intérêt patrimonial de première importance compte tenu de sa situation, du groupement de bâti mais aussi de sa qualité paysagère au cœur du tissu urbain.



Les trois autres exploitations principales en dehors du village ont un intérêt architectural et patrimonial moindre. Il s'agit des Ecuries de la Jonquasse qui sont situées en contrebas de la zone industrielle de la Lauze, à proximité de la Mosson.



Cet ensemble est composé d'une maison d'habitation et de bâtiments d'exploitation qui se résument à une dizaine de box pour les chevaux.

La deuxième exploitation est celle d'un arboriculteur dont le siège d'exploitation est situé au nord de la commune, à proximité du Terral. L'exploitation comprend une maison d'habitation et quelques constructions du type serres. Les constructions ne présentent pas d'intérêt particulier, en revanche l'allée menant aux bâtiments est d'un intérêt paysager.



La troisième exploitation est celle d'un viticulteur possédant son habitation et un bâtiment d'exploitation au sud-est du territoire communal, en bordure de l'autoroute

(voir carte de localisation)

D'après les entretiens menés, aucun des exploitants agricoles n'envisagent la création de nouveaux bâtiments d'exploitation à court terme.

Besoins et perspectives de développement des exploitations agricoles

Les 17 personnes contactées se répartissent de la manière suivante :

Les viticulteurs

- 4 sont d'anciens viticulteurs à la retraite qui ont arrachés car ils ne trouvaient pas de repreneurs et possèdent encore environ 1,5 ha de vignes sur la commune. Ces retraités viticulteurs sont propriétaires pour certains, de parcelles situées à proximité immédiate de constructions et souhaiteraient les voir devenir urbanisables (secteurs de l'ancienne gare).
- 5 personnes sont des pluri-actifs à la retraite ou en activité qui n'exploitent plus de vignes à Saint Jean de Védas.
- 3 exploitations viticoles perdurent à Saint Jean de Védas. Elles exploitent respectivement 4 ha, 15 ha et 50 ha sur le territoire communal. Ces exploitants sont propriétaires de la majorité des terres qu'ils exploitent. En revanche, leur statut varie : deux exploitations sont gérées à titre individuel et la plus importante a le statut de SCEA. Les pratiques agricoles se diversifient ponctuellement pour les deux plus petites exploitations qui produisent des céréales. La SCEA cultive 1 ha de vergers mais produit essentiellement des vins de pays (Pays d'Oc et Collines de la Moure). Aucun des trois exploitants n'envisage la diversification de son activité vers l'hébergement, en revanche la vente directe des produits s'effectue déjà au domaine le Claud. Une démarche de circuit court est envisagée si le statut et le montage juridique sont compatibles avec l'activité d'agriculteur.

Les apiculteurs

- Sur les trois apiculteurs recensés à Saint Jean de Védas, deux sont pluri-actifs (ne vivent pas de cette activité). L'un des deux apiculteurs a ces ruches et sa miellerie à Saint Jean le Sec à côté de son habitation personnelle. Le siège d'exploitation au cœur d'un quartier résidentiel ne lui permet pas de s'agrandir. L'activité d'apiculteur nécessite beaucoup d'espace et le coût du foncier à Saint Jean de Védas ne lui permet pas d'acheter. Il va donc être contraint de déménager certainement en zone rurale. L'autre apiculteur pluri-actif est jeune, il n'a pas ses ruches sur la commune (Pignan et Baillargues où il est locataire) mais il a une miellerie à Saint Jean de Védas. Il souhaiterait regrouper voire développer son activité (habitation et atelier de transformation) à Saint Jean de Védas mais il ne trouve pas de terrain à vendre à l'écart des zones urbanisées. Le troisième apiculteur est à la retraite et va bientôt cesser son activité.

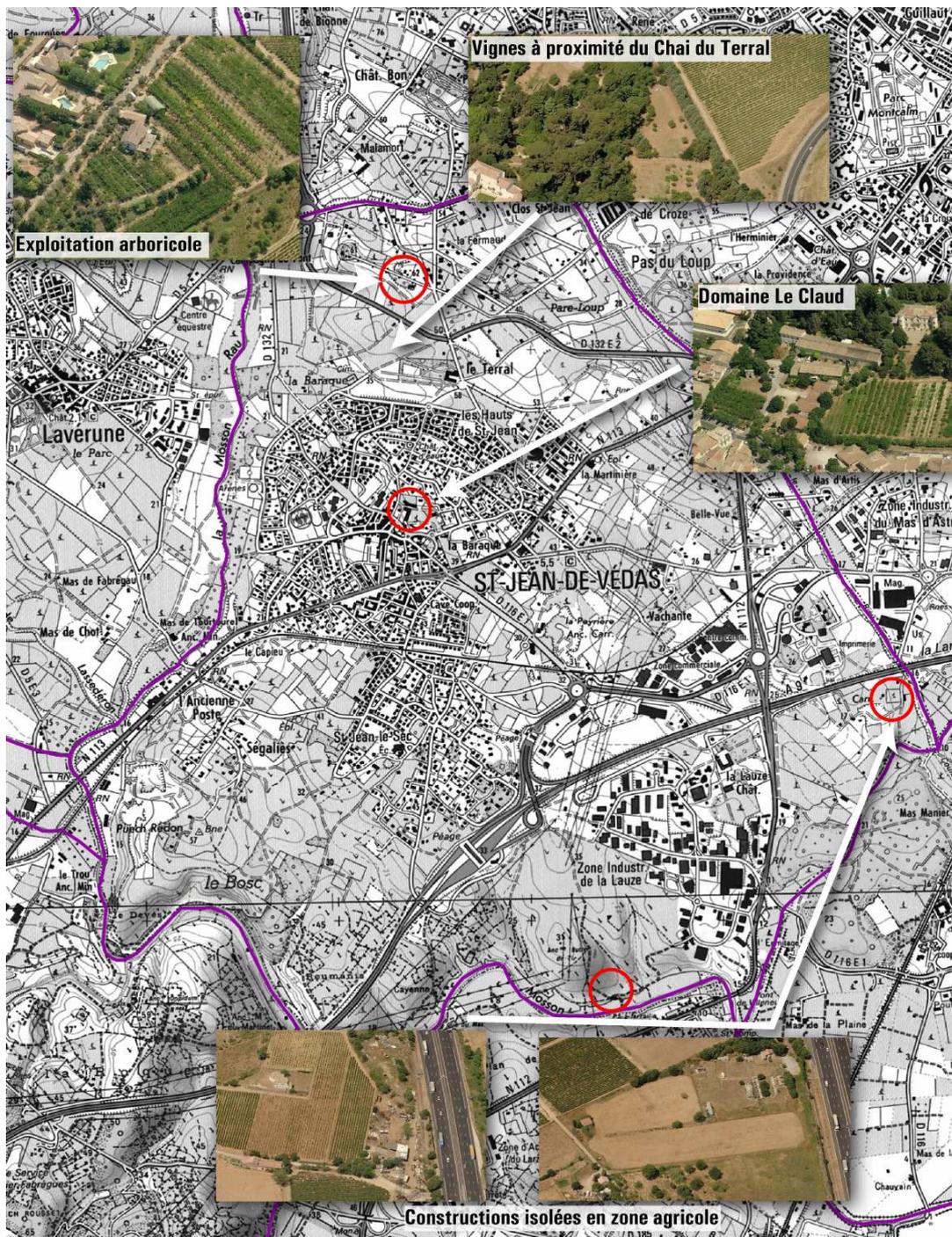
Les arboriculteurs

- Un seul arboriculteur est recensé à Saint Jean de Védas, il est jeune et va prendre le statut de SCEA en 2008. Il vient de reprendre environ 7 ha de vergers sur la commune où il cultive les pommes, les cerises et les prunes. Ce jeune agriculteur emploie un salarié et il aimerait développer commercialement son activité. Il envisage de créer un système de circuit court qui lui permettrait de compléter son activité (vente de fruit, légumes et autres produits du terroir issus de communes de l'Hérault). Actuellement, il organise des ventes directes aux vergers ou sur son siège d'exploitation. Ce projet pourrait être commun avec l'exploitation viticole du Domaine Le Claud. Afin d'améliorer la qualité de ces produits, il envisage d'investir dans une petite structure de stockage et dans un nouveau système d'irrigation.

L'éleveur / centre équestre

- Un centre équestre (la Jonquasse) est localisé sur la commune en bord de Mosson. Il s'agit d'une activité à titre principale pour un exploitant installé depuis 5 ans. L'activité est essentiellement de dressage, de pensionnat pour chevaux et d'élevage. Ce jeune exploitant n'envisage pas de projet à court terme mais il souhaiterait pouvoir devenir propriétaire.

Carte de localisation des principaux sièges d'exploitations



2.12 Voiries, Déplacements et Transports

2.12.1 Dossier de Voirie de l'Agglomération de Montpellier¹².

La circulaire conjointe de la direction des routes et de la direction de l'architecture et de l'urbanisme du 15 novembre 1991 a engagé l'Etat et les collectivités locales à réfléchir, au travers de la procédure d'élaboration des "dossiers de voirie d'agglomération" (D.V.A.), à une politique des déplacements à long terme, pour définir, dans une démarche partenariale, les réseaux structurants des agglomérations de plus de 20 000 habitants, à l'horizon de 25- 30 ans. Les deux réflexions (DVA et PDU), menées sur un territoire identique, se sont donc enrichies l'une l'autre et ont trouvé, dans leur complémentarité, force et cohérence.

Le projet de rocade de contournement ouest proposé s'appuie en grande partie sur la RD 132. Au-delà de cette fonction de contournement, cet axe devra permettre d'assurer la continuité du réseau autoroutier entre l'A750 et l'A9 via l'A700¹³.

Aujourd'hui l'itinéraire qui assure médiocrement ces fonctions est la RD 132 où les phénomènes de congestion sont très fréquents. Les caractéristiques actuelles de la voie sont peu homogènes: à l'arrivée de l'A750, la RD 132 est à 2x2 voies, mais, à partir du croisement avec la RD5 elle n'a plus que 7 m de large... Au sud du carrefour du Rieucoulon, l'accès à l'A9 se fait par deux itinéraires qui traversent des zones d'activités: la RD 612 jusqu'à l'échangeur payant de Saint-Jean-de-Védas où la RD 132 sinuant à travers la Z.A. Garosud jusqu'à l'échangeur gratuit du Grand-Rondelet.

Les flux recensés sur cet axe, déjà importants aujourd'hui (entre 25 000 et 30 000 véhicules par jour) devraient s'accroître avec l'augmentation conjuguée du trafic nord-sud et ouest-est, induite par la réalisation de l'A750 et le développement démographique du secteur Ouest. La mise hors péage de l'échangeur de Saint-Jean-de-Védas à l'occasion du doublement de l'A9, va accentuer la demande sur cet itinéraire.

Le choix d'un tracé est soumis à des contraintes urbaines et environnementales, mais aussi à la nécessité de capter au maximum les flux de l'agglomération. Ainsi, le poids dominant des trafics à destination de la ville centre et de sa périphérie immédiate rend inefficace une voie trop éloignée du coeur de l'agglomération. Le projet d'une liaison A750-A9 sur tracé neuf entre Bel-Air et Fabrègues a été, de ce fait, abandonné : les impacts financiers et environnementaux auraient été trop importants au regard d'un trafic modeste qui n'aurait pas allégé significativement la RD132. A l'inverse, le tracé un moment envisagé à l'Est de la RD132, apparaît trop proche de la ville dense pour pouvoir jouer le rôle de contournement à fort trafic.

La RD132 est donc apparu comme l'axe le mieux approprié pour constituer le contournement Ouest.

A ce titre, des aménagements devront être réalisés, pour : fluidifier le trafic, par une mise en 2x2 voies sur tout le linéaire et par l'aménagement de carrefours dénivelés. Les pénétrantes (A750, RD5, RD613, RN112) s'y grefferont de manière optimisée.

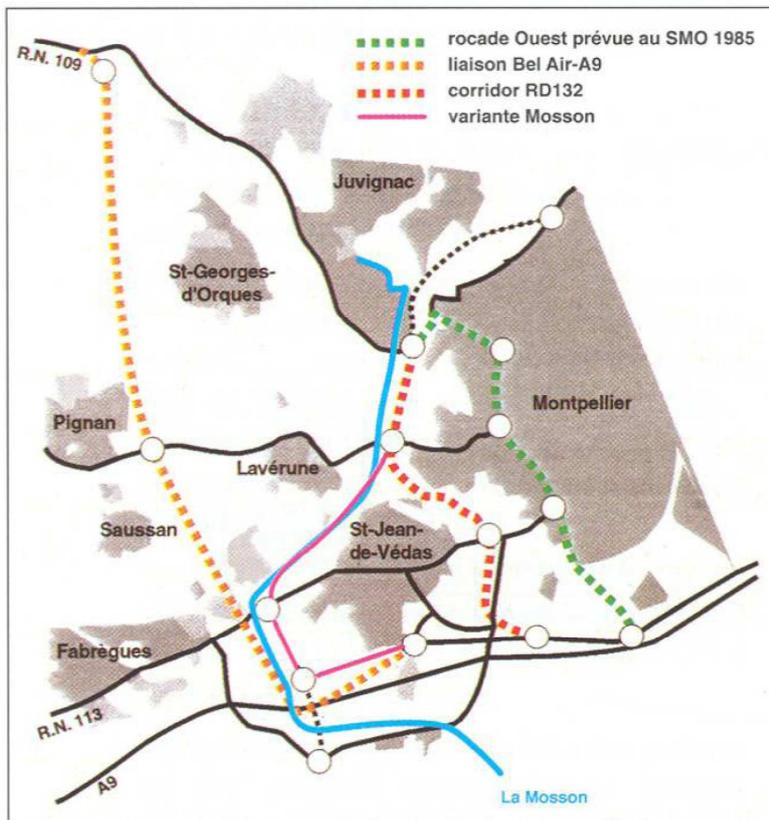
Améliorer la lisibilité de l'axe depuis le giratoire du Rieucoulon jusqu'à l'A700 par l'aménagement de la RD612 en 2x2 voies avec rétablissement des dessertes riveraines par contre allées. Le choix du tracé repose essentiellement sur les options retenues en matière d'urbanisme et d'articulation des réseaux. La variante qui consistait à emprunter le lit du Rieucoulon a été abandonnée pour raison environnementale.

Bien insérer l'infrastructure dans son environnement, par des aménagements visant à diminuer les nuisances notamment à proximité des secteurs bâtis.

Préserver dès aujourd'hui les capacités d'évolution de l'itinéraire, ce secteur étant soumis à une importante pression urbaine.

¹² Source : PDE de l'Hérault, dossier de concertation, septembre 2000.

¹³ Le territoire communal est également concerné par l'autoroute A9 actuelle, et future A700 de contournement Sud, une fois le doublement de l'autoroute réalisée et dédiée uniquement au trafic de transit extérieur à l'agglomération de Montpellier.



Rocade ouest de Montpellier :
les différentes options de tracés étudiés

Source : DDE

Figure 20: Les variantes prévues à l'origine.

2.12.2 Le Plan de Déplacements Urbains (PDU approuvé le 23 décembre 2002)

Le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération de Montpellier porte sur un périmètre d'étude de 48 communes, incluant, conformément à la demande de l'Etat, les 42 communes du Dossier de Voirie de l'Agglomération (DVA) auxquelles avaient été rajoutées 6 communes incluses dans le projet de périmètre de la Communauté d'Agglomération de Montpellier d'alors. Le Plan de Déplacements Urbains arrête, à une échéance de 10 ans, l'organisation des déplacements et des transports de personnes et de marchandises, dans le Périmètre des Transports Urbains (PTU) de la Communauté d'Agglomération de Montpellier.

Le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération de Montpellier a fait l'objet d'un diagnostic approfondi qui a permis de tirer les conclusions suivantes :

L'aire d'étude du Plan de Déplacements Urbains a fait l'objet, notamment sur la période 1990-1999, d'une croissance démographique forte (38% sur 20 ans et 17% sur 1990-1999, soit plus 64 000 habitants) et soutenue, accompagnée parallèlement d'une progression des emplois (16% soit plus 23 000).

La localisation des emplois et la poursuite du développement urbain dispersé sur l'ensemble de l'aire d'étude du Plan de Déplacements Urbains ont accentué la mobilité des actifs (plus 37,5% de migrations alternantes domicile - travail entre 1990 et 1999).

En termes de mode de déplacements, il persiste une prédominance, voire une hégémonie de la voiture particulière en matière de migrations domicile - travail (RGP INSEE 1999) avec 73% pour l'aire d'étude du PDU (85% sans Montpellier). Pour les vélos, le pourcentage reste très faible.

Le réseau principal des voiries - réseaux national et départemental- reste mal hiérarchisé et incomplet, notamment pour ce qui concerne le réseau des voiries de contournement.

Le réseau de transports en commun a fait l'objet d'une amélioration conséquente avec la mise en service de la première ligne de tramway et des rabattements des lignes de bus dans le cadre d'une restructuration du réseau.

La saturation du réseau ferroviaire, le sous-dimensionnement de la gare et sa difficulté d'accès impliquent des réponses appropriées en vue de constituer à terme un véritable pôle multimodal des déplacements pour Montpellier et son agglomération.

La constitution d'un réseau de trois lignes de tramway représente la colonne vertébrale du système de déplacements futurs susceptible de modifier la répartition des modes de déplacements.

Les éléments du diagnostic ont permis de définir les orientations des scénarios envisageables du Plan de Déplacements Urbains car il est l'occasion d'envisager l'organisation des déplacements et des transports dans le cadre du développement durable de l'agglomération à l'échelle d'une véritable métropole, dont l'impact a déjà largement dépassé les contours de l'espace aggloméré.

Les propositions du Plan de Déplacements Urbains ont été fondées sur 3 principes fondamentaux et comportent 10 axes stratégiques. Ces trois principes sont les suivants:

- A. Valorisation durable et différenciée de l'ensemble du territoire
- B. Affirmation du droit à la mobilité pour tous dans les meilleures conditions de sécurité
- C. Evolution diversifiée de l'offre de transport

Trois scénarios ont ainsi été établis en prenant en compte les constats du diagnostic, les prévisions de croissance démographique formulées par l'INSEE et les objectifs poursuivis dans le cadre de l'élaboration du PDU, tels que précédemment rappelés.

Le scénario dit « maîtrisé » a été privilégié, basé sur la recherche d'un développement équilibré reposant sur une équitable répartition des hommes et des emplois sur le territoire de l'agglomération, sur la mise en oeuvre d'une politique volontariste pour les modes de transport et les moyens de déplacements, afin de permettre une diminution des nuisances et une valorisation de l'environnement.

La population de l'aire d'étude du Plan de Déplacements Urbains - 428000 habitants en 2001 - est prévue à 510000 habitants pour 2010. Le nombre d'emplois supplémentaires estimé, pour la même échéance, est de 30 000 (en 2001, 168000 emplois existaient sur l'aire d'étude du Plan de Déplacements Urbains - RGP INSEE 1999).

Le scénario privilégié sur lequel est donc basé le projet du Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération de Montpellier a développé les actions susceptibles de répondre aux axes stratégiques du PDU.

Ces actions ont également été déclinées sur 10 ans :

- l'organisation des territoires pour une meilleure maîtrise des flux de déplacements d'une part, et d'autre part, dans l'attente du SCOT, des orientations préférentielles pour les nouveaux secteurs d'urbanisation en cohérence avec la desserte, par la préconisation des transports collectifs existants et projetés (tramway, bus, trains). Enfin, le confortement des pôles d'équilibre de l'agglomération.
- Le renforcement de l'offre globale de transports en commun constitue le deuxième axe qui développera des actions pour 1^e réseau des transports collectifs urbains à partir du réseau de trois lignes de tramway.
- Le développement des modes doux de déplacements (vélos, marche à pied). Pour la marche à pied, une action spécifique sera engagée avec toutes les communes de l'agglomération pour améliorer les secteurs réservés aux piétons, pour un meilleur partage de la voirie.
- Le renforcement de la sécurité dans les transports, déjà largement développée sur le réseau TAM (tramway et bus).
- Dans le respect des objectifs développés par la Loi SRU, un cinquième axe stratégique s'inscrit dans deux directions pour répondre à l'équité sociale et territoriale à rechercher dans la mise en oeuvre du Plan de Déplacements Urbains :
 - La première action repose sur la déclinaison territoriale de la répartition de la croissance démographique et économique et des conditions de sa maîtrise avec le renforcement conséquent de l'offre et de la desserte par les transports collectifs.
 - La seconde action du Grand Projet de Ville de Montpellier, concerne plus particulièrement la desserte des territoires prioritaires de la politique de la Ville, dont les cinq quartiers du Grand Projet de Ville.
- Le transport et les livraisons de marchandises font l'objet à eux seuls, d'un axe stratégique.
- Idem pour la prise en compte des nuisances et des pollutions.
- La prise en compte de l'Environnement, de la protection des sites et des paysages naturels et urbains, en vue de maintenir, voire d'améliorer la qualité de vie, notamment dans les espaces urbains.

Il s'agit de favoriser le développement durable de l'agglomération en s'appuyant sur le modèle d'un développement urbain maîtrisé impliquant une volonté collective affichée, des actions concertées dans les domaines des transports et des déplacements, ainsi que dans les domaines de l'urbanisme et de l'aménagement.

Le Plan de Déplacements Urbains permet de développer les thématiques d'actions qui concernent toutes les communes de l'agglomération dans ces domaines, communes bientôt impliquées par le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) en relation avec leurs Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), afin d'aboutir à un développement social et spatial équilibré du territoire de l'agglomération.

2.12.3 2^{ème} Ligne de Tramway

Le tracé Saint-Jean-de-Védas / Montpellier / Castenau-le-Lez / Le Crès / Jacou trace un axe de transports en commun nord-est/sud-ouest complémentaire de celui de la première ligne (nord-ouest/sud-est).

Le tracé dessert des communes et quartiers importants en population et des zones d'activité économique denses.

Il installe 4 pôles d'échange aux stations St-Jean-le-Sec, Sabines, Notre Dame de Sablassou et Georges Pompidou, à proximité du contournement de l'agglomération, complétés par 5 parkings de proximité.

Le tracé démarre au centre du nouveau coeur du village, entre centre ancien et ZAC de l'Ortet, en bordure de RN 112. En descendant l'avenue de Librilla, le tramway desservira la piscine Amphitrite, qui vient d'être inaugurée, et bientôt, la nouvelle gendarmerie. Puis ce sera la station de l'ancienne carrière de la Peyrière et de Saint-Jean-le-Sec : Le tracé prévoit un parking d'échanges à proximité de la sortie de l'autoroute A9, et accueillera ultérieurement les déviations des RN112 et RN113. Ce parking d'échanges stratégique et très attractif pour toute la partie sud et ouest de l'agglomération et du département

Le tracé retenu traverse des zones d'emploi qui sont porteuses de développement économique (ZAC Devès de la Condamine).



Figure 21 : TAM2 à Saint-Jean-de-Védas.

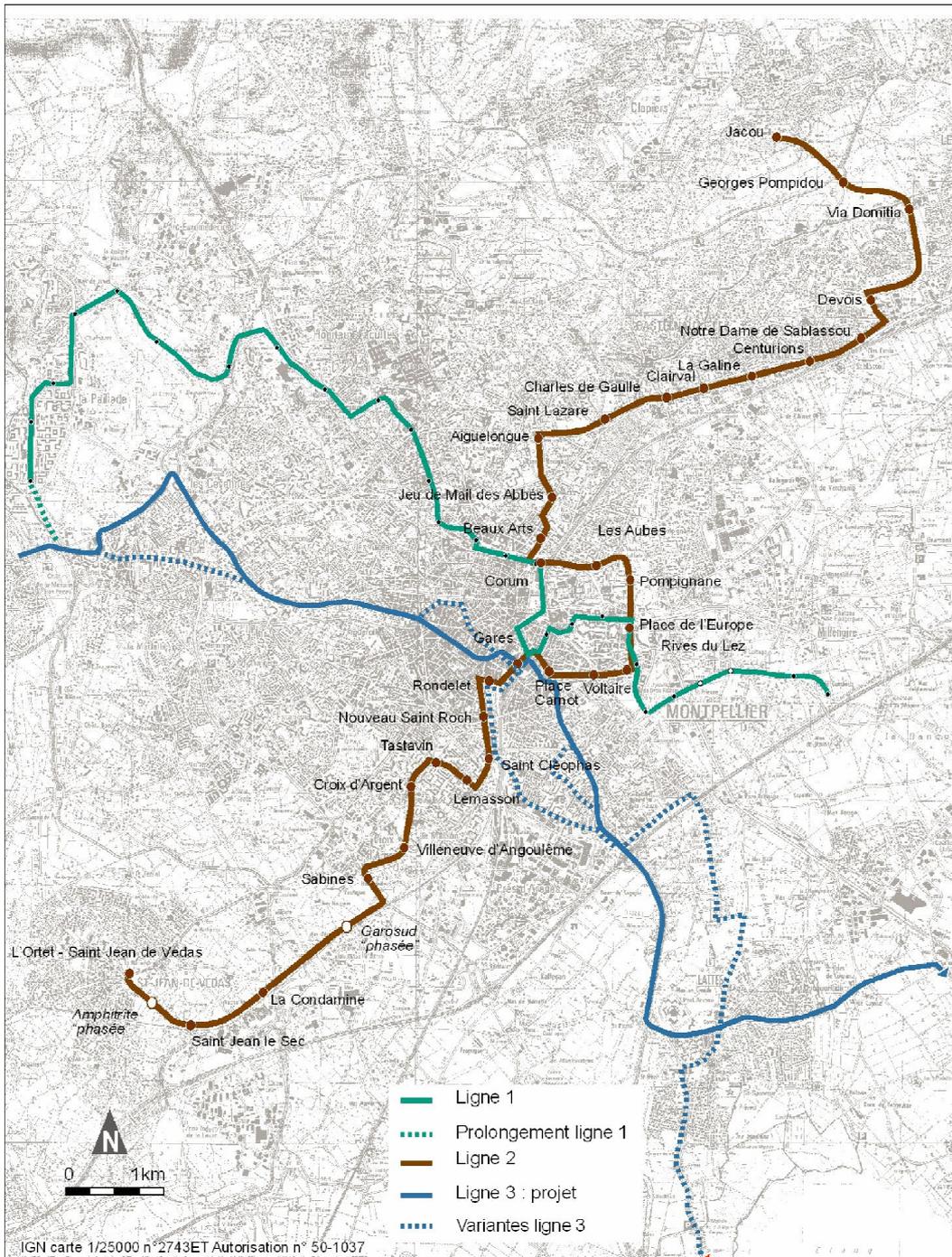


Figure 22: Les trois lignes de Tramway TAM

Synthèse

Le positionnement de la commune de Saint-Jean-de-Védas, son appartenance au cœur d'agglomération et son rôle important en matière d'emplois, lui confèrent une situation stratégique par rapport au fonctionnement urbain de l'agglomération, avec les contournements Ouest et Sud (cf. DVA) et la 2^{ème} ligne de tramway (cf. PDU), sans oublier les dispositifs de rabattements projetés des RN112 et RN 113 sur la future A9.

2.12.4 Etude urbaine globale liée au projet de Contournement Ouest de l'Agglomération de Montpellier, Etude « Porte Ouest »

Le projet de voirie de contournement Ouest de Montpellier, placé sous la maîtrise d'ouvrage de l'Etat, constitue à la fois:

- la liaison entre l' A750 et la future A700
- et un maillon du système urbain de contournement de l'agglomération.

Il correspond aux engagements exprimés dans le Dossier de Voirie d'Agglomération, approuvé par décision ministérielle du 3 mai 2002, et dans le Plan des Déplacements Urbains, approuvé par délibération du 23 décembre 2002, consistant à organiser le contournement de Montpellier afin de permettre le délestage et la requalification des voiries traversant le cœur de l'agglomération au profit, notamment, des transports collectifs et des autres modes de déplacements.

Il fait l'objet d'une étude d'insertion paysagère, confiée au cabinet Panerai en septembre 2002, dont les conclusions devront permettre d'éclairer les choix de tracé, d'insertion et de conception d'ensemble au regard des enjeux environnementaux et urbains des sites traversés.

Dans le cadre de l'expérimentation engagée par la Direction des Routes du Ministère de l'Equipement en matière de « conception intégrée des projets routiers en milieu urbain », la Direction Départementale de l'Equipement de l'Hérault et Montpellier Agglomération ont convenu d'un partenariat visant à définir, en cohérence,

- un scénario d'aménagement du contournement Ouest de l'agglomération de Montpellier
- et des orientations d'aménagement des territoires concernés par ce projet de voirie.

Au-delà des questions relatives à l'insertion environnementale et urbaine de la voie étudiées dans le cadre de l'étude Panerai, les partenaires ont souhaité étudier, de manière globale et à l'échelle de la « Porte Ouest » de l'agglomération:

- la définition d'un plan de déplacements de secteur dont le contournement Ouest peut être le catalyseur ;
- la définition d'une charte d'aménagement du système urbain de contournement de Montpellier dont le contournement Ouest va constituer un des maillons structurants;
- la définition d'orientations générales et de préconisations détaillées
- permettant d'organiser et de planifier, de manière cohérente et globale, l'interface entre le contournement Ouest et son environnement naturel ou urbain,
- et pouvant être traduites dans les documents de planification locaux (SCOT et PLU).

Source : Cahier des clauses particulières de l'étude engagée par l'Agglomération de Montpellier, en mai 2004, et confiée à Patrick DUGUET (Architecte à Paris) en application de la convention précitée.

La Délibération du Conseil Municipal du 7 novembre 2002 avait émis un avis favorable à la demande que l'Etat avait sollicité, concernant l'opération routière de contournement Ouest de Montpellier, « afin que les adaptations des projets routiers et de leur environnement soient mieux traités ».

Le conseil municipal du 8 juin 2004 a émis un « vœu » auprès des services de l'Etat pour la réalisation d'urgence des études de conception de l'infrastructure proprement dite, ainsi que des études d'intégration pour l'aménagement des abords de ce contournement. Ce vœu a été motivé par les besoins urgents de la commune de réguler le trafic sur son territoire, ainsi que de diminuer les nuisances de bruit et de pollution des riverains.

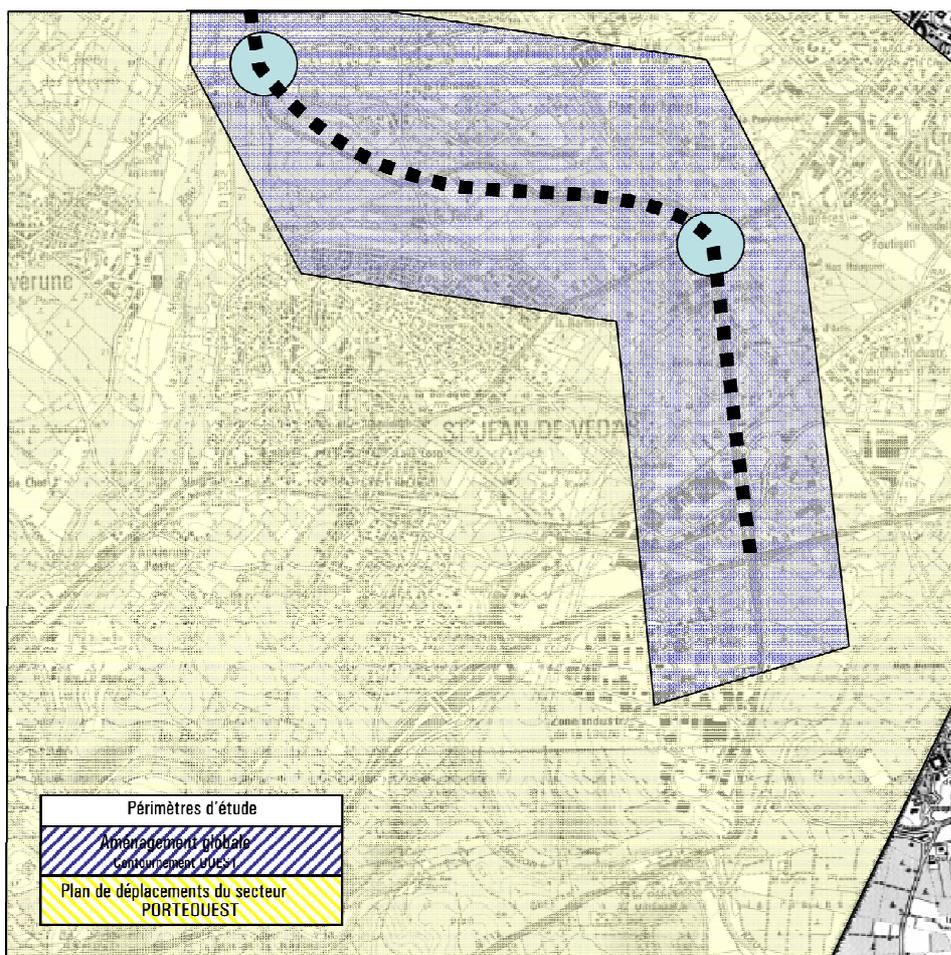


Figure 23 : Périmètre d'étude du contournement ouest.

Les différentes variantes du tracé du COM ont fait l'objet d'une concertation en 2004. La variante retenue a été celle de l'aménagement de la route de Sète.

Suite à une étude « Porte Ouest » engagée par l'Agglomération de Montpellier, en mai 2004, et confiée à Patrick DUGUET, puis concertation en 2005, le principe d'un aménagement « en tranchée » avec passage sous le carrefour du Mas de Grille et sous la ligne 2 du tramway et restant en rive droite du Rieucoulon a été retenu.

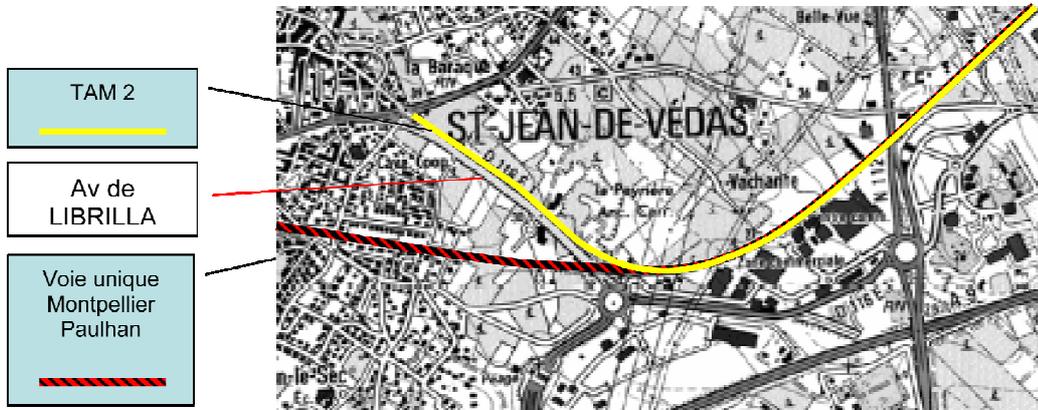
En 2007, une nouvelle concertation publique a été l'occasion de définir une nouvelle variante. Les évolutions du projet portent essentiellement sur le tracé des voies annexes et contre-allées. La prochaine étape pour le projet Etat du COM est l'approbation de l'avant-projet sommaire

Une nouvelle étude urbaine, « Contournement Ouest de Montpellier, Aménagement de la Porte de Sète », engagée par l'agglomération de Montpellier, est en cours. Il s'agit de préciser les aménagements urbains liés au contournement Ouest de Montpellier au niveau de la Porte de Sète, c'est-à-dire, depuis le carrefour du Mas de Grille jusqu'au carrefour de la ligne 2 du Tramway.

2.13 Les contraintes liées aux infrastructures

2.13.1 Lignes ferroviaires

Il n'y a actuellement aucune activité ferroviaire sur le territoire védasien. Toutefois, des projets, à plus ou moins long terme, imposent aujourd'hui une prise en compte importante de ces servitudes.



2.13.1.1 Voie Montpellier - Paulhan.

Inexploitée depuis plusieurs années, cette voie ferrée revient au devant de l'actualité du fait de la construction de la seconde ligne de tramway de l'agglomération de Montpellier (2004-2006) ; celle-ci en empruntera en effet un long segment, de l'avenue du Colonel PAVELET au rond point de la Peyrière, avant de suivre l'avenue de LIBRILLA (RD 116E1) jusqu'au carrefour de la RD 613¹⁴.

2.13.1.2 Ligne Montpellier - Frontignan.

Cette voie de chemin de fer est exploitée pour le transport des personnes et des marchandises (Axe : Vallée du Rhône – Barcelone). Cette infrastructure n'est pas physiquement sur le territoire védasien, et son périmètre réglementé¹⁵ n'empiète pas sur la commune.

2.13.1.3 Ligne à Grande Vitesse

La ligne LGV a été qualifiée de projet d'intérêt général par arrêté préfectoral du 23 décembre 2000. Un emplacement réservé au bénéfice de RFF doit être inscrit au PLU.

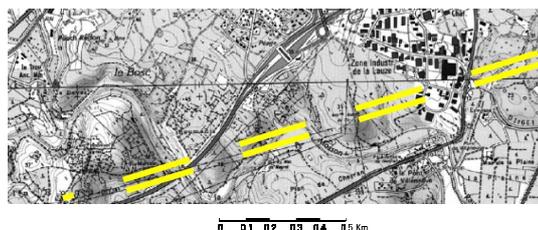
Le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 a énoncé son ambition pour la politique des transports. Parmi les 50 Grands Projets définis par ce comité, on en trouve 8 de lignes nouvelles à grande vitesse (TGV), dont la ligne TGV Catalogne – Italie, (Perpignan – Figueras, contournement de Nîmes et Montpellier, TGV vers PACA et Nice).

Une enquête d'Utilité Publique s'est déroulée du 4 novembre au 18 décembre 2003 pour le contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier. Le rapport a été rendu le 22 mars 2004, avec un avis favorable et des réserves.

Supprimé : !

¹⁴ Des possibilités d'extensions de ce réseau vers la communes de Fabrègues et de Courbonsec, sont envisagées à terme, ce qui impliquera la mise en place d'un périmètre d'étude.

¹⁵ Dans le cadre des Lois sur les nuisances sonores et des risques liés au transport de matière dangereuses.



2.13.2 Routes et Autoroutes

2.13.2.1 Autoroute A9

Le territoire communal de Saint-Jean-de-Védas est traversé dans son quart SUD-OUEST par l'autoroute A9. Une station de péage fait suite au tronçon EST « gratuit » du contournement SUD de Montpellier. Un arrêté préfectoral le classe en catégorie 1 dans le cadre de la réglementation sur les nuisances liées au bruit des infrastructures autoroutières. Ce classement définit à ce titre un périmètre de 300 mètres de chaque côté. D'autre part, cette portion d'autoroute rentre également dans le cadre de la réglementation sur le transport de matières dangereuses.

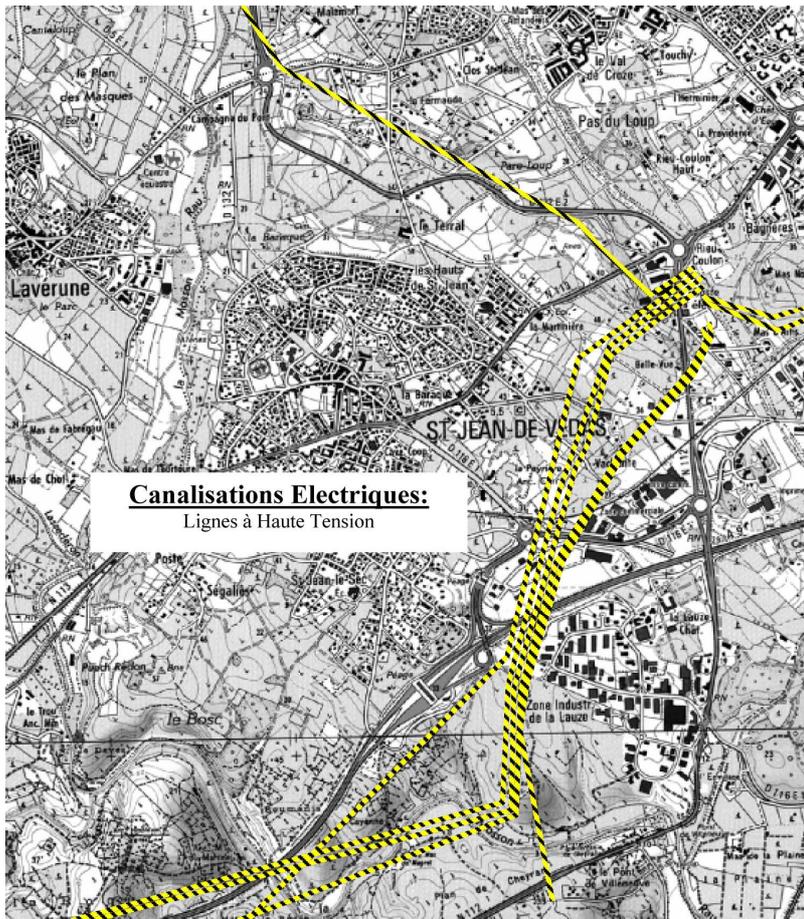
2.13.2.2 Routes Nationales et Départementales

De par leur nature ou de la fréquentation dont elles font l'objet, les RN 112 et 113, ainsi que la RD 5, sont classées en catégorie 3 (périmètre de 100 mètres de chaque côté) dans le cadre de la réglementation sur les nuisances liées au bruit. Les deux axes nationaux font également l'objet d'un classement dans le cadre de la réglementation sur le transport de matières dangereuses.

2.13.3 LHT

On dénombre 6 lignes à haute tension de 63 kV et 5 de 225 kV qui présentent toutes une servitude (I3) accompagnée d'une mesure d'inscription dans un couloir, respectivement, de 60 et 80 mètres.

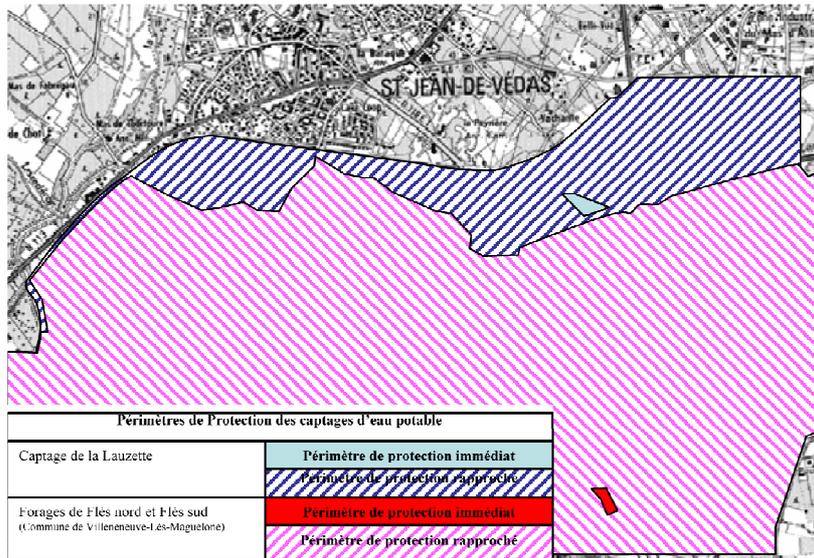
I3	Servitudes relatives à l'établissement de canalisations électriques	LHT Balaruc-Montpellier 225kV	DUP	Inscription d'un couloir 80 m.
I3		Ligne Aéro-souterraine 225kV Montpellier-Peyrou 2	DUP	Inscription d'un couloir 60 m.
I3		Ligne 225kV Montpellier-St Christol	DUP	Inscription d'un couloir 80 m.
I3		Ligne 225kV Montpellier-Tamareau 1 et 2	DUP	Inscription d'un couloir 80 m.
I3		Ligne Aéro-souterraine 63kV Balaruc-Montpellier-Gardiolo	DUP	Inscription d'un couloir 60 m.
I3		Ligne Aéro-souterraine 63kV Castelneau-Montpellier-Pastourel-Fréjorgues	DUP	Inscription d'un couloir 60 m.
I3		Ligne 63kV Mireval-Montpellier	DUP	Inscription d'un couloir 60 m.
I3		Ligne 63kV Montpellier-Quatre Seigneurs	DUP	Inscription d'un couloir 60 m.
I3		Ligne 63kV Montpellier-Saumade-Fréjorgues	DUP	Inscription d'un couloir 60 m.
I3		Ligne Aéro-souterraine 63kV Montpellier-Peyrou	DUP	Inscription d'un couloir 60 m.



2.13.4 Autres contraintes

2.13.4.1 Canalisation de Gaz naturel

Une canalisation de transport et de distribution de gaz naturel dessert la commune de Saint-Jean-de-Védas : il s'agit du gazoduc DN 200, qui est l'artère Montpellier – Béziers. Cette infrastructure fait l'objet d'une servitude¹⁶ (I3) de 4m. à droite et 2m. à gauche dans le sens Montpellier vers Béziers. Cette servitude dépend du COS de la commune : pour Saint-Jean-de-Védas il est appliqué un coefficient COS < 0,4 ce qui classe cette commune en catégorie B, ce qui contraint à déclarer toute urbanisation nouvelle à moins de 100m. de la canalisation.



2.13.4.2 Servitudes d'utilité Publiques relatives aux communications téléphoniques et télégraphiques.

Cette servitude concerne l'établissement, l'entretien et le fonctionnement des lignes et installations de télécommunications.

Cette servitude concerne plus particulièrement :
La fibre optique Vendargues – Vauvert.

Le câble interurbain souterrain Le Pontet(Avignon) - Le Perthus, dont fait l'objet l'arrêté ministériel N°5945 du 25 octobre 1989 du Ministère des Postes, des Télécommunications et de l'Espace (JO du 9 novembre 1989).

Le trajet de ces artères est tangent aux limites communales, dans la zone du Pont de Villeneuve, au Sud de la ZAC de la Lauze.

2.13.4.3 Protection des captages d'eau potable.

Il n'y a actuellement qu'un seul captage exploité, sur le territoire védasien, toutefois la proximité des captages de Flès Nord et Sud (Commune de Villeneuve-les-Maguelone) implique le débordement du périmètre de protection rapproché. On notera que ce périmètre reste inclus au périmètre de protection du captage de « Lou Garrigou ». Enfin, le PAC¹⁷ fait état de la nécessité de définir un périmètre de protection pour le forage de la Lauzette, lors de l'élaboration du PLU.

¹⁶ Arrêté du 11/05/70 ; Circulaire 73-100 du 12/06/70 ; Décret 91-1147 du 14/10/47.

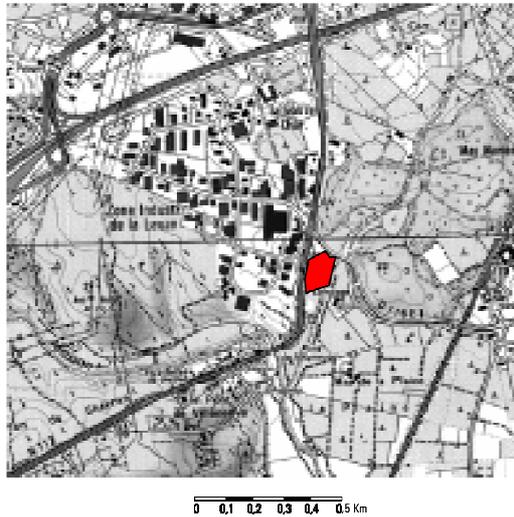
¹⁷ « Porté à connaissance »

2.13.5 Les Périmètres spécifiques

2.13.5.1 Aire d'accueil des Gens du Voyages

La population de la commune étant supérieure à 5 000 habitants, une étude est en cours, menée par la commune, pour l'aménagement d'une aire de grand passage pour les gens du voyage en application du schéma départemental.

Figure 24 : Zone d'aménagement d'une Aire de grand passage des gens du voyage



Le secteur choisi est localisé en bordure de la RD612, au sud de la commune. Une révision simplifiée du PLU, engagée par délibération du 13 juillet 2005, a permis de réduire la marge de recul en bordure de la RD612, initialement imposée par l'article L 111-1-4 du Code de l'Urbanisme.

Le projet prévoit la création de :

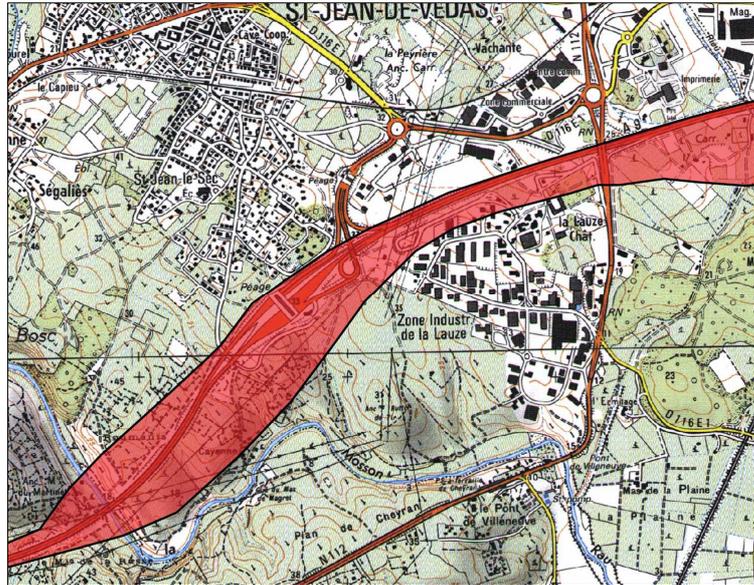
- 150 emplacements d'au moins 75 m² chacun,
- d'un bassin de rétention des eaux pluviales,
- d'un espace planté de transition avec l'environnement reprenant la végétation préexistante,
- la mise en place d'un accès sécurisé sur la RD116 à une distance suffisante avec la RD612.

2.13.5.2 Dédoulement de l'A9 : A700 et raccordement à la RD 613

Un arrêté préfectoral N°200-I-3417 du 15/07/2002 définit le périmètre d'étude. L'article 3 dudit arrêté précise que ce périmètre doit être reporté dans les annexes du PLU des communes concernées.

Périmètre d'étude

Doublément de l'A9



Le dédoublement de l'A9 au droit de Montpellier a été déclaré d'utilité publique par décret du 30 avril 2007. Le décret et l'exposé des motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique des travaux de construction du dédoublement de l'autoroute A9 au droit de Montpellier sont annexés au présent rapport.

Le projet consiste à créer une nouvelle infrastructure, dénommée A9b, au droit de Montpellier venant dédoubler l'autoroute A9 existante, dénommée A9a. Cette dernière qui supportera un trafic essentiellement local, pourra être requalifiée sur le plan environnemental et adaptée à sa nouvelle fonction plus urbaine. Le parti d'aménagement retenu consiste à dédoubler l'A9 entre Baillargues à l'Est et Saint-Jean-de-Védas à l'ouest par une nouvelle autoroute (A9b) à 2X3 voies qui sera dédiée au trafic de transit. Dans la partie Est du projet, les deux autoroutes seront accolées et raccordées à l'Est du nouvel échangeur de Vendargues. Dans la partie Ouest du projet, les deux tracés A9a et A9b sont raccordés à l'Ouest de la Barrière de péage de Saint-Jean de Védas. Dans sa partie centrale le tracé de l'Autoroute A9b est jumelé sur environ 6 km avec celui de la future ligne ferroviaire grande vitesse Catalogne-Italie (LGV).

La communauté d'agglomération de Montpellier a fait réaliser – en concertation avec les services de l'Etat, la DDE, ASF et RFF – une étude d'insertion urbaine des deux infrastructures routière et ferroviaire projetées sur la partie Sud du territoire communautaire (qui concerne partiellement Saint-Jean-de-Védas).

La Délibération du Conseil Municipal du 7 décembre 2000 avait émis un avis défavorable aux propositions de l'Etat, concernant l'échangeur routier prévu entre les RD612 et RD613, et le dédoublement de l'autoroute A9. Les raisons qui motivaient cet avis reposaient sur les nuisances sonores et les pollutions occasionnées par cet échangeur pour les riverains de Saint-Jean-le-Sec.

Le Conseil Municipal du 4 juillet 2001 a délibéré pour conforter la délibération du 7 décembre 2000, notamment concernant le Dossier de Voirie de l'Agglomération de Montpellier, et plus particulièrement la demande de prise en compte de solutions alternatives pour le rattachement de l'A700 sur le réseau national, dans une zone isolée de la commune de Fabrègues. Cette délibération prend en compte la Loi anti-bruit et l'amélioration du cadre de vie par la diminution du transit routier. Ce texte fait également référence au contournement Ouest de Montpellier.

Le Conseil Municipal du 23 septembre 2002 a approuvé, dans le cadre de la concertation pour l'approbation du Dossier de Voirie de l'Agglomération (DVA) de Montpellier, le projet de Schéma de Maîtrise d'Ouvrage (SMO).

Suite à la demande du Préfet, le Conseil Municipal du 2 décembre 2003 a délibéré sur le dossier d'instruction mixte relatif au dédoublement de l'autoroute A9. Un certain nombre de réserves et revendications ont été citées à cette occasion : la demande d'une approche globale des projets de restructuration des différentes voies de circulation (dédoublement A700, échangeur avec les RN, contournement Ouest)
La protection des habitats proches contre les nuisances engendrées par ces aménagements.

La nécessité d'éloignement de l'échangeur A700/RN des habitations de Saint-Jean-le-Sec en déplaçant ces ouvrages d'échanges vers l'Ouest, au-delà de la Mosson, sur la commune de Fabrègues.

Au cours de ce conseil, des réserves ont été émises, suite aux informations récentes concernant ce dossier d'instruction qui laissaient entrevoir une probable modification du dossier d'enquête de DUP et la non prise en compte de la réalisation des raccordements à l'Est de la Mosson, malgré les avis défavorables émis par la Commune de Saint-Jean-de-Védas sur ce point, dans ses délibérations antérieures. La séparation de l'enquête sur la bande d'étude de son contenu proprement dit et la non prise en compte des remarques émises par le Conseil Municipal, avaient provoqué une protestation dudit conseil et la demande de prise en compte des revendications concernant la concertation et l'enquête de DUP, ainsi que celles concernant les modalités de rabattement des RD 612 et 613 sur l'A700.

Au cours du Conseil Municipal du 25 février 2004, un certain nombre d'éléments de réponse des services de l'Etat a été présenté. L'insuffisance de ces éléments a entraîné la réaffirmation du Conseil Municipal de son hostilité au dossier ainsi modifié par l'Etat, notamment concernant le lieu d'implantation des voies de raccordement entre l'A700 et les RN et l'approche des solutions nécessaires pour répondre aux nuisances engendrées par cette nouvelle infrastructure.

3 Contexte et Perspectives : « Les besoins répertoriés »

3.1 Analyse Démographique

Cette analyse est basée sur le recensement général de la population de 1999 et les précédents¹⁸. Ces données sont donc anciennes. Un recensement complémentaire a lieu en 2007, les chiffres officiels seront connus en 2008. Les tendances décrites prennent en compte la connaissance municipale : la population en 2006 était estimée à 8600 habitants

3.1.1 Evolution Démographique

Le recensement de 1999, indique une population védasienne (sans double compte) de 8 056 habitants pour 1999. Rapporté à la surface du territoire communale (1 288 ha) la densité de population était donc d'un peu plus de 625 habitants/km².

Population 1999 : 8 056 hab.

Densité de pop⁹1999 : 625 hab./km²

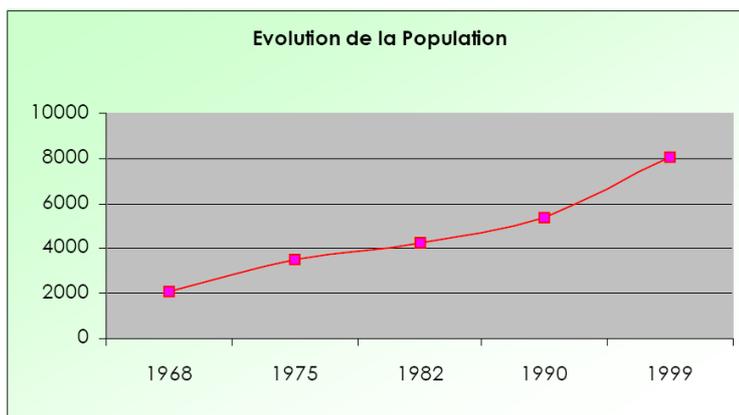
3.1.2 Dénombrement

Tableau 1 : Evolution de la population.

Evolution de la population	1968	1975	1982	1990	1999
Population sans doubles comptes	2 086	3 529	4 284	5 390	8 056

Source : INSEE

Figure 25 : Evolution de la population.



Source : INSEE

La population védasienne est en progression depuis le recensement de 1962. Toutefois cette évolution n'est pas toujours constante entre deux recensements : Tout d'abord une très forte progression qui a eu lieu entre le milieu des années soixante et celui des années soixante-dix, et qui est due à l'arrivée importante de rapatriés d'Algérie dans la région Languedoc-

¹⁸ Un recensement général est prévu en 2007

Roussillon. Puis on observe une baisse de près de 45 points du taux de croissance, entre 1975 et 1982, par rapport au taux intercensitaire précédent. Depuis le début des années quatre-vingt, le taux de croissance évolue de façon exponentielle, ce qui a conduit au presque doublement de la population, entre 1982 et 1999.

3.1.3 Taux de Croissance

Équation 1 : Taux de croissance moyen T_m

$$T_m = \frac{(Pop_{n+1} - Pop_n)}{Pop_n}$$

où :

T_m est le Taux de variation moyen

Pop_i est la population au recensement i

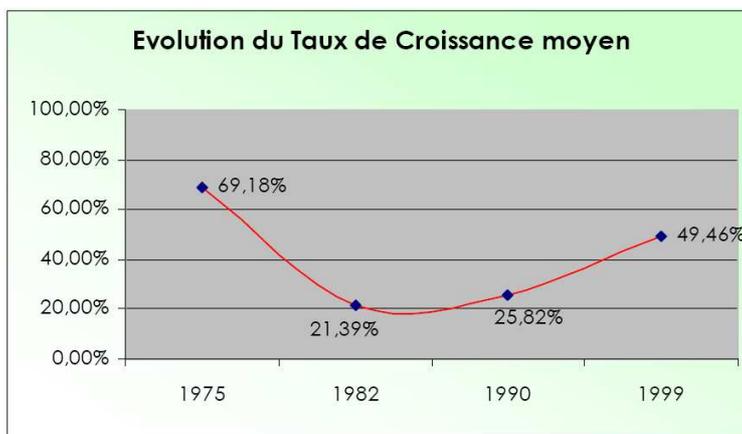
n est l'année du recensement.

Tableau 2 : Taux de croissance moyen T_m

Année	1975	1982	1990	1999
Taux de croissance	69.18%	21.39%	25.82%	49.46%

Source : INSEE

Figure 26 : Evolution du Taux de Croissance moyen.



Source : INSEE

Cette courbe confirme que la croissance de la population de Saint-Jean-de-Védas n'a pas été régulière et que, après une forte poussée démographique dans les années 60-70, cette croissance est descendu à un niveau bas en 1982, pour reprendre une évolution lente de l'ordre de 1 % par an.

3.1.4 Evolution démographique

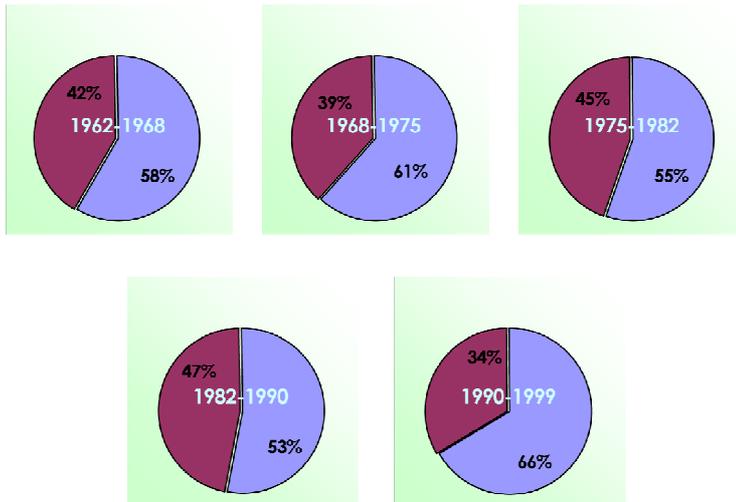
Tableau 3 : Calcul du Solde Naturel.

	1962-1968	1968-1975	1975-1982	1982-1990	1990-1999
Naissances	160	213	257	363	708
Décès	115	134	207	325	358
Solde naturel	45	79	50	38	350

Source : INSEE

Le solde naturel de la population védasienne est donc positif depuis 1962, mais on notera la très forte évolution des naissances entre 1990 et 1999, ce qui traduit la présence d'une population jeune.

Figure 27 : Proportion Décès / Naissance



Ces cinq graphiques permettent de visualiser l'évolution de la proportion décès/naissances, dans l'évolution du solde naturelle. Cette information préfigure l'analyse de la pyramide des âges de la population védasienne, et plus particulièrement, le phénomène de rajeunissement, dû au flux migratoire, et s'illustrant par un fort taux de natalité.

Tableau 4 : solde / POP total X 1000

Taux démographiques	1962-1968	1968-1975	1975-1982	1982-1990	1990-1999
Taux de natalité ‰	14,10	11,60	9,50	9,60	12,10
Taux de mortalité ‰	10,10	7,30	7,70	8,60	6,10

Figure 28 : Taux de variations naturelles

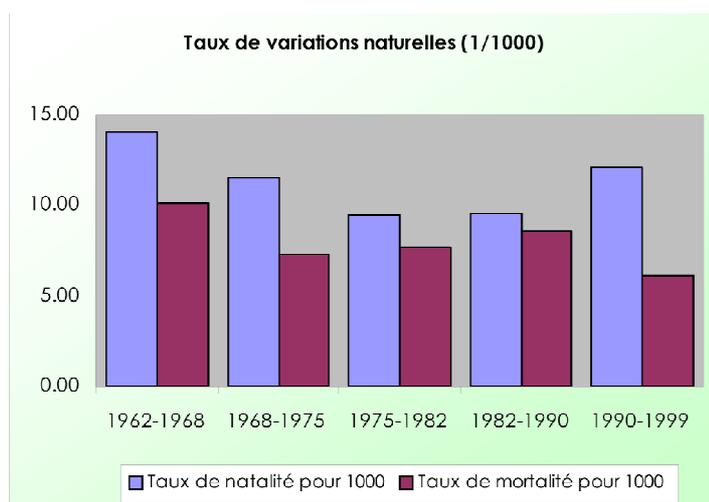


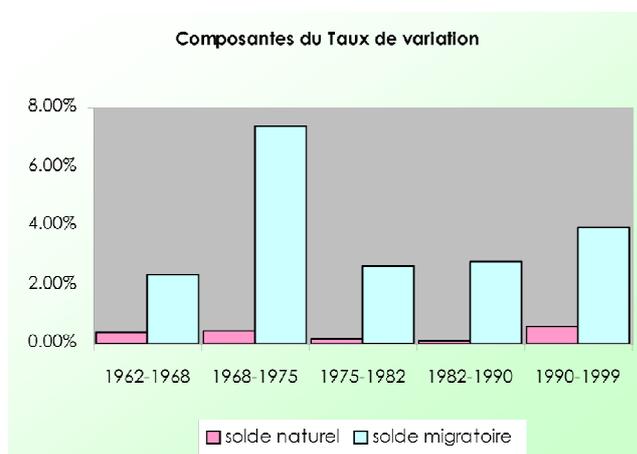
Tableau 5 : Soldes et Variations de population

	1962-1968	1968-1975	1975-1982	1982-1990	1990-1999
Solde naturel	45	79	50	38	350
Solde migratoire	269	1 364	705	1 068	2 316
Variation totale	314	1 443	755	1 106	2 666

Tableau 6 : Taux démographique (moyennes annuelles).

Taux démographiques	1962-1968	1968-1975	1975-1982	1982-1990	1990-1999
- dû au solde naturel	0,40 %	0,43 %	0,19 %	0,10 %	0,60 %
- dû au solde migratoire	2,37 %	7,40 %	2,61 %	2,81 %	3,96 %
Taux d'évolution global	2,76 %	7,83 %	2,79 %	2,91 %	4,56 %

Figure 29 : Taux de variation



La croissance démographique de Saint Jean de Védas est très nettement due à un solde migratoire

L'augmentation du solde migratoire entre les recensements de 1968 et 1975 est historiquement une répercussion de l'arrivée des rapatriés d'Algérie. Les variations intercensitaires suivantes, traduisent un dynamisme démographique certain, assez répandu dans les communes de l'agglomération montpelliéraine.

Calculs des taux moyens annuels démographiques

Mis en forme

Afin d'estimer, de façon la plus précise possible, les évolutions de la population védasienne d'ici 2015, on utilise les taux moyens annuels, c'est-à-dire le pourcentage de la population en plus (ou en moins) à rajouter chaque année, en moyenne.

Les taux moyens annuels de croissance démographique, de la population védasienne, pour les périodes 1982-1990 et 1990-1999, présentent les valeurs suivantes :

	1982-1990	1990-1999
Taux dû au solde naturel	0,10%	0,60%
Taux dû au solde migratoire	2,81%	3,96%
Taux d'évolution global	2,91%	4,56%

Source : INSEE

Afin de calculer les taux moyens annuels de croissance pour la période 1982-1999, on utilise la formule :

$$\Delta_{(a+b)} = \sqrt[a+b]{(1 + \Delta_a)^a \times (1 + \Delta_b)^b} - 1$$

Ces calculs donnent les résultats suivants :

	1982-1990	1990-1999	1982-99
Solde naturel	0,10%	0,60%	0,36%
Solde migratoire	2,81%	3,96%	3,42%
Taux d'évolution global	2,91%	4,56%	3,78%

On obtient ainsi une troisième valeur, calculée sur une période plus longue et une variation de population plus importante. La courbe de l'évolution des taux de variations moyens (2.1.1 Fig.2) laissait prévoir un résultat intermédiaire aux périodes 1982-90 et 1990-99.

3.2 Projections démographiques

3.2.1 Projections de l'INSEE

Dans son étude sur la « prospective démographique et économique en Languedoc-Roussillon 2000-2015 »¹⁹, l'INSEE propose trois scénarii :

Tendance générale	Scénario	proportions
Décélération des dynamiques migratoires	H1	Réduction du quart des propensions à migrer
	H2	Réduction de moitié des propensions à migrer
Stabilisation des dynamiques migratoires	H3	Maintien des propensions à migrer

Comme les projections de la population védasienne concernent des valeurs relativement faibles (de l'ordre de la centaine à quelques milliers) les calculs seront réalisés à partir des taux moyens annuels démographiques des trois périodes 1982-90, 1990-99 et 1982-99.

	1982-1990	1990-1999	1982-99
Solde naturel	0,100%	0,600%	0,364%
Solde migratoire	H1	0,703%	0,854%
	H2	1,405%	1,709%
	H3	2,810%	3,417%
Taux d'évolution global	H1	0,803%	1,219%
	H2	1,505%	2,073%
	H3	2,910%	3,782%

Partant d'une population initiale de 8056 védasien obtenue au dernier recensement de 1999, on obtient les projections suivantes²⁰ :

Pour 1999 une population de 8 056 habitants

Tableau 7 Théorique 2000

Scénario	Taux 82-90	Taux 90-99	Taux 82-99	Moyenne	Ecart type	annuel
H1	8 121	8 184	8 154	8 153	+/- 32	96
H2	8 177	8 264	8 223	8 221	+/- 43	165
H3	8 290	8 423	8 361	8 358	+/- 66	302

Soit, pour 2000 une moyenne de 8 244 habitants

Tableau 8 Théorique 2003

Scénario	Taux 82-90	Taux 90-99	Taux 82-99	Moyenne	Ecart type	annuel
H1	8 252	8 446	8 354	8 351	+/- 97	98
H2	8 425	8 696	8 567	8 563	+/- 135	168
H3	8 780	9 209	9 005	8 998	+/- 215	314

Soit, pour 2003 une moyenne de 8 637 habitants

¹⁹ Groupement de la Statistique Publique Languedoc-Roussillon, Montpellier Janvier 2003.

²⁰ Les trois dates de 2000, 2003, 2012 et 2015 ont été choisies afin de rendre ces valeurs comparables avec les échantillonnages choisis pour le PLH et le PDU.

Tableau 9 Prospective 2012

Scénario	Taux 82-90	Taux 90-99	Taux 82-99	Moyenne	Ecart type	annuel
H1	8 867	9 735	9 317	9 306	+/- 434	104
H2	9 638	10 936	10 305	10 293	+/- 649	186
H3	11 366	13 756	12 577	12 566	+/- 1195	375

Soit, pour 2012 une moyenne de 10 722 habitants

Tableau 10 Prospective 2015

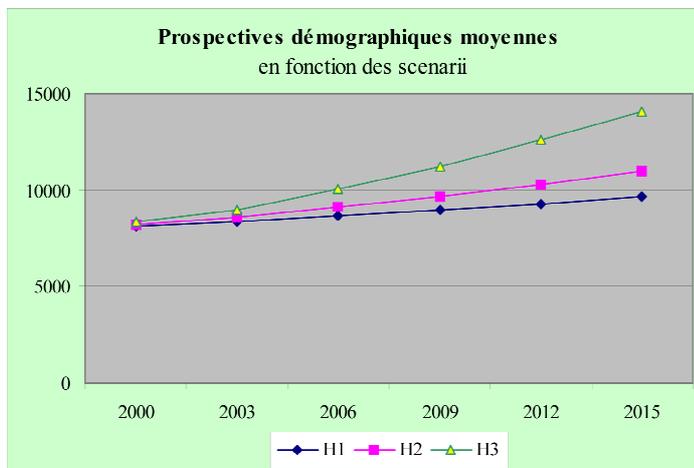
Scénario	Taux 82-90	Taux 90-99	Taux 82-99	Moyenne	Ecart type	annuel
H1	9 082	10 207	9 661	9 650	+/- 562	106
H2	10 079	11 805	10 960	10 948	+/- 863	192
H3	12 387	15 725	14 059	14 057	+/- 1669	400

Soit, pour 2015 une moyenne de 11 552 habitants

Supprimé : <sp>¶
¶

3.2.1 Analyse graphique

Figure 30 Evolution démographique en fonction des scénarii H1, H2, H3.



3.2.2. Données issues du PDU

Le diagnostic qui a précédé la rédaction du Plan de Déplacements Urbains (PDU), expose 3 scénarii potentiels de croissance, à l'horizon 2010/2012 :

le scénario « fil de l'eau », correspondant au maintien des tendances observées entre 1990 et 1999, en matière d'évolution démographique. Dans sa logique, ce scénario correspond à la prospective H3 de l'INSEE, mais la progression de 429 000 à 530 000 habitants, pour le périmètre d'étude considéré²¹, ne représente qu'un taux annuel moyen de croissance démographique de 1,94 %, ce qui est très inférieur au même taux utilisé pour les prospectives de Saint Jean de Védas de l'INSEE.

Le scénario « de repli » cible sur un développement économique débordant le périmètre d'étude considéré, d'où un ralentissement de la croissance démographique et une population de 492 000 habitants pour 2010, soit un taux annuel moyen de croissance démographique de 1,25 %, pour le périmètre concerné. Ce scénario pourrait être, de par sa logique, comparable aux scénarii H1 ou H2, toutefois, la valeur du taux est très inférieure à celles des prospectives.

Le scénario « maîtrisé », et retenu par la communauté d'agglomération, correspond à une situation intermédiaire aux scénarii précédents. Il est donc logique que la valeur du taux annuel moyen de croissance démographique soit lui aussi inférieure (1,58 %) à celles des prospectives.

Ces différences de valeurs ne sont pas incompatibles avec le raisonnement de l'INSEE, pour plusieurs raisons :

le périmètre et la population concernés par le diagnostic du PDU sont beaucoup plus importants que les chiffres de la seule commune de St Jean de Védas.

La commune de St Jean de Védas fait partie des 7 communes, sur les 38 de l'agglomération, qui ont présentées les plus fort taux de croissance démographique, entre les recensements de 1990 et 1999.

Notons que le PDU adopté en décembre 2002, se base sur le scénario « maîtrisé ».

3.2.3 Données issues du PLH²²

Supprimé : -----Saut de page-----

Pour la commune de Saint-Jean-de-Védas, le Programme Local de l'Habitat (PLH) en cours de révision cible des objectifs de production de logements sur 6 ans (2007-2012) pour Saint Jean-de-Védas :

- 130 logements par an soit un objectif total de production de 780 d'ici 2012.

Ces objectifs représentent près de 31% des objectifs de production de la plaine Ouest (7 communes dont Saint Jean-de-Védas).

A court et moyen terme, plusieurs petites opérations, dont le site de la cave coopérative / Foyer rural, sont programmés.

L'essentiel de l'objectif de production de logements reposera sur la ZAC Roque Fraïsse, dont le potentiel est estimé à 1900 logements maximum à terme, ce qui implique un phasage dans le temps.

L'objectif annuel de production fixé par le PLH correspond à une moyenne lissée sur les 6 ans. En effet, jusqu'en 2009 Saint Jean de Védas n'atteindra pas cet objectif annuel en raison du lancement des études préalables à la procédure d'aménagement et aux travaux.

A titre indicatif, lors des 6 dernières années (1999-2005), la moyenne annuelle de constructions commencées à Saint Jean-de-Védas était de 41.

La politique de maîtrise de l'urbanisme, énoncée dans le PLH, conduit donc à un scénario de type H2 des perspectives théoriques de l'INSEE, c'est-à-dire un accroissement de la population

²¹ 48 communes dont les 38 de la communauté d'agglomération de Montpellier

²² Programme Local de l'Habitat en cours de révision. Le document n'étant pas approuvé, les chiffres présentés dans le rapport de présentation pourraient évoluer légèrement.

dû à un flux migratoire légèrement inférieur à celui observé entre les recensements de 1990 et 1999.

3.2.4 Conclusion

Au regard de ces différents résultats, on peut définir une gradation des différentes perspectives réalisées pour des projections tels que le PDU et le PLH :

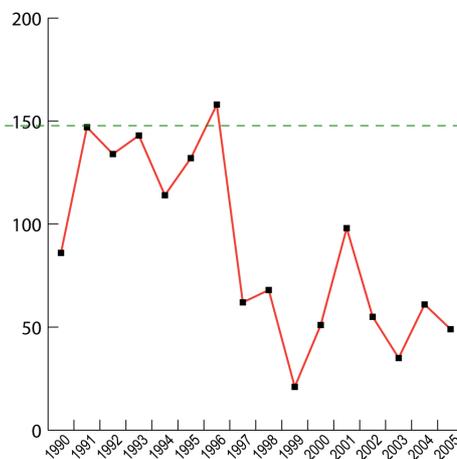
Le PLH s'inscrit dans une variation annuelle moyenne de la population qui correspondrait à un maintien des tendances proches des moyennes observées entre 1982 et 1990, c'est-à-dire de type « augmentation de la population par flux migratoire constant », voir légèrement diminuant. Le PDU, quelque soit le scénario envisagé, s'inscrit plus dans une logique H1 ou H2, c'est-à-dire, avec diminution du flux migratoire, mais c'est le scénario « maîtrisé » qui a été retenu, soit une croissance de 1,58 % qui pourrait se traduire par une population de 9 570 habitants en 2010, et de 10 350 habitants en 2015, avec une croissance moyenne de 140 habitants supplémentaires par an.

Les valeurs obtenues (PLH et PDU) vont du simple au double. Ce phénomène est dû au fait que les périmètres définis pour chacune de ces études, étaient beaucoup plus importants. Les résultats pour la population doivent d'ailleurs être appréciés de façon très globale, l'échantillon statistique étant vraiment petit.

D'après la connaissance municipale le nombre d'habitants en 2006 est d'environ 8 600 personnes. L'évolution démographique a nettement diminué depuis 1996 comme le montre la courbe ci-contre de l'évolution de la construction neuve entre 1990 et 2005.

Il semble donc que le scénario H2 de l'INSEE soit le plus probable d'ici 2012 et 2015.

Sources : SITADEL



Supprimé :

La taille des ménages est un des éléments de prospection démographique au même titre que le nombre de constructions envisagées. Lors des 3 derniers RGP de l'INSEE, la taille des ménages a baissée de 0.2 point par période et la tendance observée au niveau départemental est à l'accélération de ce phénomène. Soit un passage de 3,1 personnes par ménage en 1982 à 2,7 personnes par ménage en 1999.

On peut donc estimer une taille moyenne des ménages dans une fourchette allant de 2,3 à 2,4 personnes par ménage d'ici 2012.

En utilisant les objectifs de production de logements (780 logements – voir page précédente), multiplié par une estimation du nombre moyen de personnes par ménage : 2,1 ou 2,4 ; ceci peut être assimilé à une augmentation de la population variant de 1638 à 1872 personnes.

La population totale en 2012 pourrait donc se situer entre 10 230 et 10 470 personnes.

Toutefois, il conviendra de moduler le rythme d'urbanisation en fonction des possibilités effectives d'alimentation en eau potable par le Syndicat (voir annexe sanitaire).

3.3 Analyse socioprofessionnelle

3.3.1 Population active

La population active védasienne ayant un emploi représentait, en 1999, une contingence de 3 176 personnes, soit 39,4 % de l'ensemble de la population.

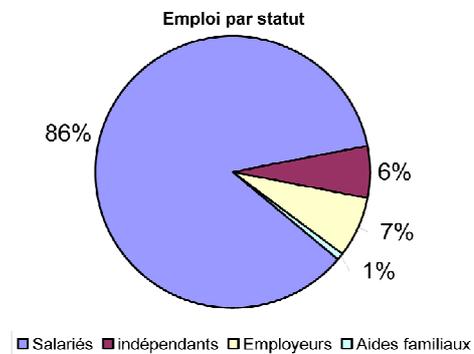
Population active salariée par sexe et durée de travail	Hommes			Femmes		
	Ensemble	Temps complet	Temps partiel	Ensemble	Temps complet	Temps partiel
Ensemble	1 410	93,3 %	6,7 %	1 317	62,1 %	37,9 %
de 15 à 24 ans	89	77,5 %	22,5 %	72	55,6 %	44,4 %
de 25 à 49 ans	1 005	94,7 %	5,3 %	972	61,5 %	38,5 %
de 50 ans ou plus	316	93,0 %	7,0 %	273	65,9 %	34,1 %

Les chômeurs représentent 430 personnes, soit 11,7 % de la population active. Le chômage touche en majorité les femmes et les moins de 25 ans.

Population active totale	1999		
	Ensemble	Ayant un emploi	Chômeurs
Ensemble	3 606	88,1 %	11,7 %
de 15 à 24 ans	223	73,5 %	23,3 %
de 25 à 49 ans	2 587	88,4 %	11,6 %
de 50 ans ou plus	796	91,2 %	8,8 %
Hommes	1 914	89,6 %	10,1 %
Femmes	1 692	86,4 %	13,6 %

3.3.2 Formes d'emploi

Plus de 85 % de la population active est salarié :



Le taux de ménages non imposables en 2005 à Saint Jean-de-Védas était de 34% ce qui est le plus faible des 7 communes du secteur Plaine Ouest du SCOT de l'Agglomération de Montpellier. A titre indicatif, ce taux est de 46% à Pignan et 45% à Fabrègues.

Sources : Communauté d'Agglomération de Montpellier, FILOCOM

Ces salariés sont sous CDI ou appartiennent à la fonction publique.

Supprimé : <sp>¶

Presque 38 % des femmes qui travaillent sont en temps partiel, contre 6,7 % seulement des hommes.

3.3.3 Secteurs d'activité

La commune de Saint-Jean-de-Védas abrite 4 672 emplois, dont les $\frac{3}{4}$ sont des emplois tertiaires :

3.3.4 Répartition par catégorie socioprofessionnelle

Supprimé : ¶

La majorité des emplois védasiens sont des postes d'employé ; viennent ensuite les ouvriers et les professions intermédiaires. Les cadres ne représentent que 12,1 %.

3.4 Projection prospective en matière de développement économique

Le projet d'extension de la ZAC Marcel Dassault est en cours, géré par l'Agglomération de Montpellier au titre de ses compétences en matière de développement économique. Il permettra d'accueillir 60 nouvelles entreprises correspondant à 700 emplois (source CAM).