

*Contribution personnelle de P. Cherpentier
(1 rue Rabelais, Pézenas)*

Outre les enjeux écologiques, environnementaux et patrimoniaux décrits entre autres par la SPN de Pézenas, et que je rejoins, je voudrais faire quelques remarques et vous faire part de mes questionnements en développant d'autres points.

1- Un des objectifs de ce nouveau quartier est d'augmenter la population municipale jusqu'à 10000 habitants. La démographie de Pézenas est à peu près constante depuis des dizaines d'années, autour de 8 000 habitants (pic à 9 100 à la fin des années 1960, creux à 6500 à la fin du 19ème siècle). Cette population municipale est faible au regard des infrastructures nécessaire à la situation de Pézenas de ville-centre de l'aire urbaine.

La construction de nouveaux quartiers depuis les années 1960 (autour de la gare du Nord, Castelsec, route de Roujan, Butte Verte, ...) et l'étalement urbain n'ont pas amené de population supplémentaire. Des logements se sont vidés dans le centre ville pour remplir ces logements neufs, sans attirer de nouvelles personnes. Ces dernières années, les logements abandonnés du centre ville sont soit laissés à l'abandon, soit utilisés pour du locatif touristique. Le prix des logements à Pézenas (à l'achat ou à la location long terme), du fait de cet attrait touristique et des logements qui lui sont dédiés (lucratif pour les propriétaires), est significativement plus élevé qu'alentours.

Or, les villages proches de Pézenas, et de son aire d'attraction, ont, eux, vu leur population largement augmenter: par exemple, et pour les villages les plus proches, entre 1980 et 2021 Tourbes est passé de 800 à 1800 habitants, et Castelnaud de Guers de 880 à 1200.

On peut donc légitimement se demander si la construction d'un nouveau quartier ne va pas amplifier le phénomène de désertification du centre ville historique de sa population à l'année, le laissant au tourisme plus lucratif. Cela aurait de grandes conséquences sur le commerce et les services de centre ville. Aujourd'hui, cela est encore diversifié: on peut se nourrir, se vêtir, avoir des produits ménagers, les loisirs ou la culture, l'électro-ménager, se soigner... sans avoir à se déplacer quand on est en centre ville. Mais tout cela est fragile, et dépend justement des habitants à l'année de ce centre ville.

Un nouveau quartier dont la plupart des habitants, pour des raisons de commodité, ne viendraient pas quotidiennement au centre ville, fragiliserait le commerce et les services de centre-ville.

2- déplacements, mobilité :

Jusqu'à maintenant, et ces dernières décennies, Pézenas s'est essentiellement développée (habitations et zones artisanales et commerciales) entre le sud-sud-ouest vers les routes de Béziers et Agde, et le nord-ouest vers Roujan. Tout sur la rive droite de la Peyne. Au niveau de la circulation automobile, une sorte de "ceinture périphérique" a vu le jour pour contourner et desservir la ville : avec la déviation puis autoroute A75 d'une part de la plaine (côté Castelnaud Guers) et sur les "boulevards" depuis les routes de Béziers et Agde (Rd-point de la Paix): De Gaulle, Rhin-Danube, Luther King - Mandella jusqu'aux la route de Roujan et Caux.

le quartier Saint Christol, aujourd'hui faiblement urbanisé, est à l'opposé géographique de ce développement (nord-nord-est). Il n'y a pas, à cette heure, de structures routières adaptées pour desservir le cœur de ville. Le service public prévu dans la ZAC St Christol est une gendarmerie.

Si l'on prend par exemple, l'école: Les familles qui s'installeraient dans ce quartier utiliseraient très certainement, pour des raisons d'éloignement et de sécurité (voir plus bas), la voiture pour amener leurs enfants à l'école. C'est déjà le cas aujourd'hui, mais leur nombre est restreint. Outre l'afflux de véhicules à l'entrée de la ville (pont de Peyne) il y a la problématique de l'accès aux écoles, déjà sensible aujourd'hui certains jours ou certaines heures, alors que beaucoup d'enfants viennent à pied du centre ville particulièrement pour l'école Boby Lapointe.

Quels autres services publics sont prévus ?

Quels aménagements en terme de liaisons avec le centre ville sont réellement prévus ?

En effet, si les constructions d'habitation sont assez précisément décrites dans le dossier concernant ce projet, c'est beaucoup moins précis sur ces sujets (services, déplacements...) qui sont certes mentionnés dans la notice explicative, mais très peu développés ensuite:

- on sait qu'il y aura création d'un carrefour et la mise en place de feux tricolores pour rejoindre la départementale 913, mais l'entrée en ville pour l'instant est donc prévue par le pont de Peyne.

- Quid des solutions de "mobilité douce" ? "l'existant" actuel (seul décrit concrètement dans les dossiers) passant au final par le pont de Peyne, et marginalement par le pont ferroviaire (vers la Gare du Nord)...

Il me semble que ce sujet serait à étudier beaucoup plus précisément en amont du lancement éventuel des travaux !

En l'état, et mes remarques s'ajoutant aux autres contributions, dont celle de la SPN, mon avis est défavorable à la réalisation de ce projet.