



CONCLUSIONS ET AVIS

de la commission d'enquête chargée de conduire l'enquête publique relative au projet de Plan de Mobilité 2032 porté par Montpellier Méditerranée Métropole.

ARRÊTÉ n° MAR2025-0006 de Montpellier Méditerranée Métropole du 22 janvier 2025.

DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE du 11 février 2025 9H00 au 19 mars 2025 17H00.

COMMISSION :

- **Président de la commission d'enquête :**
 - **Monsieur Georges RIVIECCIO,**
- **Assesseurs de la commission d'enquête :**
 - **Monsieur Jean-Pierre CHALON,**
 - **Monsieur François XICOLA.**

DIFFUSION :

- **Monsieur le Président de Montpellier Méditerranée Métropole ;**
- **Madame la Présidente du tribunal administratif de Montpellier ;**
- **Archive.**

SOMMAIRE.

GÉNÉRALITÉS.....	4
1. OBJET DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE.....	4
2. DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES.....	4
3. PRÉSENTATION DU PROJET.....	5
4. DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE.....	7
4.1. ORGANISATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE.....	7
4.2. INFORMATION DU PUBLIC.....	7
4.3. EXÉCUTION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE.....	7
ANALYSE DES OBSERVATIONS.....	9
1. AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES CONSULTÉES.....	9
1.1. AVIS DU PREFET DE L'HERAULT.....	9
1.2. AVIS DE LA DIRECTION DEPARTEMENTALE DES TERRITOIRES ET DE LA MER (DDTM).....	11
1.3. AVIS DE LA MISSION RÉGIONALE DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE (MRAe).....	13
1.4. AVIS DE LA RÉGION OCCITANIE.....	14
1.5. AVIS DU DÉPARTEMENT DE L'HÉRAULT.....	17
1.6. AVIS DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU GRAND PIC SAINT-LOUP.....	19
1.7. AVIS DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES VALLÉE DE L'HÉRAULT.....	20
1.8. AVIS DE L'AGGLOMÉRATION DU PAYS DE L'OR.....	20
1.9. AVIS DU SYNDICAT DE DÉVELOPPEMENT LOCAL DU PAYS CŒUR D'HÉRAULT.....	21
1.10. AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE L'HERAULT MONTPELLIER.....	24
1.11. AVIS DE LA CHAMBRE DE METIERS ET DE L'ARTISANAT (CMA) DE L'HERAULT.....	26
1.12. AVIS DE LA CHAMBRE D'AGRICULTURE.....	28
1.13. AVIS DES COMMUNES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE.....	30
2. OBSERVATIONS DU PUBLIC.....	32
2.1. COURRIERS DÉPOSÉS AU SIÈGE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE.....	32
2.2. OBSERVATIONS DU PUBLIC DÉPOSÉES SUR LE REGISTRE DÉMATÉRIALISÉ ET LES REGISTRES PAPIERS (CLASSÉES PAR THÈMES).....	34
1. Castelnau-Le-Lez.....	34
2. Divers.....	36
3. Dossier.....	37
4. Environnement.....	38

5.	Financement.	40
6.	Hors sujet.	40
7.	Infrastructure.	41
8.	Intermodalité.	43
9.	Mobilité.	45
10.	PDM 2032.	48
11.	PLUi.	49
12.	Quatre boulevards.	49
13.	Saussan.	51
14.	Sécurité.	52
15.	Transport en commun.	54
16.	Urbanisme.	55
17.	Zone Faible Émission.	56
2.3.	OBSERVATIONS DU PUBLIC DÉPOSÉES SUR LES PIÈCES JOINTES AU REGISTRE DÉMATÉRIALISÉ.	57
	AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE.	61

GÉNÉRALITÉS.

1. OBJET DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE.

L'enquête publique a permis aux citoyens de s'informer et de formuler ses observations et propositions sur le projet du Plan de Mobilité 2021-2032 de la Métropole de Montpellier Méditerranée, contribuant ainsi à une meilleure prise en compte des enjeux environnementaux et sociétaux dans l'élaboration de ce Plan qui définira la stratégie de mobilité du territoire de la Métropole sur une période de dix ans.

2. DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES.

L'élaboration du Plan Des Mobilités (PDM) est contrainte par les textes législatifs et règlementaires suivants :

- Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) n° 82- 1153 du 30 décembre 1982), notamment son article 28 ;
- Loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) ;
- Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain (SRU) ;
- Loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées ;
- Loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (ENE), notamment ses articles 18, 51, 52, 63, 65, 70 ;
- Décret n° 2016-753 du 7 juin 2016 relatif aux évaluations des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques à réaliser dans le cadre des plans de déplacements urbains ;
- Loi d'orientation des mobilités (LOM) n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 ;
- Code des transports, notamment les articles L.1214-1 à L.1214-38 et R.1214-1 à R.1214-15.
- Code de l'urbanisme, notamment les articles L.131-8, L.151-44 à L.151-48, L.152-8 à L.152-9, R.151-55 et R.152-2 ;
- Code général des collectivités locales, notamment les articles L.4251-1, L.4251-3, R.4251-4 et R.4251-9 ;
- Code de l'environnement, notamment les articles L.123-1 et suivants, R.123-1 et suivants (enquête de type environnemental), R.122-17 et R.122-20.

L'article L.1214-16 du code des transports indique que la réalisation d'un Plan De Mobilité, rendue obligatoire par la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019, nécessite la mise en œuvre d'une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre 1er du code de l'environnement.

La démarche d'élaboration du Plan de mobilité 2032 a été lancée le 1er février 2021 par le Conseil Communautaire de Montpellier Méditerranée Métropole pour remplacer le Plan de Déplacement Urbain (PDU) 2010-2020, approuvé le 19 juillet 2012 par la Communauté d'Agglomération de Montpellier, puis révisé le 17 mai 2017 par Montpellier Méditerranée Métropole.

Par délibération n° M2024-369, du mardi 8 octobre 2024, le conseil de Métropole a décidé d'arrêter le bilan de la concertation et d'arrêter le projet de plan de mobilité 2032.

Par ailleurs conformément aux dispositions de l'article L.1214-7 du code des transports le PDM doit être compatible avec les objectifs et orientations des documents supérieurs suivant :

- Planification régionale de l'intermodalité ;
- Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) ;
- Plan climat air énergie territorial solidaire (PCAETs) ;
- Plan de protection de l'atmosphère (PPA) ;

- Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) ;
- Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE), document aujourd'hui intégré au SRADDET ;
- Plan Régional Santé Environnement (PSRE) ;
- Plan national de réduction des émissions de polluants (PREPA) ;
- Plan de Prévention au Bruit dans l'Environnement (PPBE) ;
- Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Rhône-Méditerranée 2022-2027 ;
- Stratégie Locale de Gestion des Risques d'Inondation (SLGRI) et Plan de gestion des risques d'inondation (PGRI).

Le projet n'est pas concerné par les Orientations des schémas de secteur, ni les Orientations des directives territoriales d'aménagement ou des directives territoriales d'aménagement et de développement durables (DTADD).

D'autre part, le projet du PDM a fait l'objet d'une concertation préalable de février 2021 à septembre 2024, conformément aux prescriptions de l'article L103-2 du code de l'urbanisme et de l'article L1214-15 du code des transports.

Commentaire de la commission.

La commission considère, après l'analyse des pièces constituant le dossier soumis à l'enquête publique, que le projet de Plan De Mobilité de Montpellier Méditerranée Métropole s'inscrit bien dans le cadre des dispositions législatives et réglementaires en vigueur régissant l'élaboration d'un Plan De Mobilité.

3. PRÉSENTATION DU PROJET.

Le Plan de Mobilité (PDM) 2032 porte sur la période de 2021 à 2032 et s'inscrit dans la continuité du Plan de Déplacements Urbains (PDU) 2010-2020. Il s'articule autour de quatre axes principaux répondant aux objectifs de « Mobilité universelle », destinés à prendre en compte les besoins de mobilité de chacun, et de « Mobilité sobre et décarbonée », destinés à limiter l'empreinte de la mobilité.

A. « Développer la ville du quart d'heure et pacifier les centres-villes »

Cet axe vise à renforcer l'autonomie des villes et villages et à apaiser les centres-villes par une série d'actions concrètes incluant :

- **L'organisation du territoire des proximités**, avec pour objectif de réduire les déplacements contraints en encourageant l'implantation de projets de densifications urbaines à proximité des pôles de transport, en favorisant la mixité des fonctions (logement, emploi, service, loisirs) et en développant des services de proximité tels qu'espaces de coworking, relais de bibliothèques, marchés de circuits courts ou consultations médicales ;
- **La réduction de la place de la voiture individuelle dans les centralités urbaines** au profit des modes alternatifs grâce à la mise en place progressive de zones apaisées et de plans de circulation contraignant le trafic de transit en cœur de ville, à la valorisation d'un réseau routier structurant incluant notamment les axes de contournement, ou à la maîtrise du stationnement dans les cœurs urbains (tarif attractif en parking-relais et dissuasif sur voirie ...) ;
- **La systématisation des zones apaisées** grâce à la requalification de l'espace public et à l'accompagnement des grands projets de reconversion de l'espace public comme la requalification du tunnel de la Comédie. L'objectif étant de favoriser la marche et de réduire l'espace alloué à l'automobile ;
- **L'intégration du transport de marchandises dans le système de mobilité**, action qui vise à accompagner les nouveaux comportements de mobilité des marchandises par le report modal et le partage des réseaux, ainsi que par l'usage partagé de l'espace public et la création de lieux dédiés à la logistique urbaine.

B. « Irriguer les bassins et les connecter »

Cet axe vise à développer les infrastructures et services de transport alternatifs à l'autosolisme à travers une série d'actions concrètes :

- **Donner une vraie place aux modes actifs** grâce au déploiement d'un réseau cyclable hiérarchisé et continu maillant l'ensemble du territoire, au développement des services vélos et à l'exploitation du potentiel de la marche par l'élaboration d'un plan piéton et la mise en conformité des espaces publics ;
- **Améliorer le réseau de transports collectifs** grâce à la création de lignes de cars express et de bus à haut niveau de service (BHNS), à la réalisation de nouvelles lignes de tramway et de bustram, ainsi qu'au prolongement de lignes existantes comme celui de la ligne 1 de tramway, prévu jusqu'à la gare TGV Montpellier Sud de France, ou celui de la bustram 1 qui est en cours de réalisation de Place de l'Europe à Notre-Dame-de-Sablassou ;
- **Faire des Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) un point fort de la chaîne intermodale** visant à favoriser les échanges entre modes ;
- **Développer des réseaux alternatifs** grâce à la création d'aires de covoiturage sécurisées et à l'offre d'alternatives pour les déplacements occasionnels, notamment ceux liés au tourisme et aux loisirs (**autopartage, transports collectifs adaptés aux événements, flexibilité du réseau de transport collectif, transport à la demande, lignes saisonnières ...**).

C. « Accompagner la transition comportementale et énergétique »

Cet axe vise à favoriser les changements de pratiques de mobilité à travers une série d'actions concrètes incluant :

- **Réduire la contrainte financière des déplacements plus vertueux** en activant le levier financier comme la gratuité des transports publics pour les habitants de la Métropole ou la mise en place d'aides financières pour le vélo et le covoiturage ;
- **Garantir une mobilité pour tous** grâce au développement d'outils d'information multimodale et de mobilité inclusive avec un accompagnement humain pour atteindre tous les publics, y compris les plus vulnérables ;
- **Encourager le report modal vers le vélo** grâce à la mise en place d'aides financières à l'achat et à la réparation de vélos, au déploiement d'un réseau cyclable hiérarchisé et continu, au développement de services vélos, à la création d'espaces de stationnement sécurisés... ;
- **Accompagner les employeurs dans leur démarche de transition écologique** en favorisant les Plans de Mobilité Employeur (PDMe) ;
- **Favoriser la transition vers des véhicules moins polluants** grâce à la mise en place progressive de la Zone à Faibles Émissions-mobilité, au déploiement de bornes de recharge pour véhicules électriques et au renouvellement du parc de bus ;
- **Rationaliser l'usage de la voiture** en maîtrisant l'offre de stationnement privé, en favorisant le développement de services d'autopartage et en encourageant le covoiturage (incitations financières, création d'aménagements sécurisés ...).

D. « Suivre et évaluer l'avancement du projet »

Ce volet transversal s'appuie sur l'Observatoire de la Mobilité et sur un travail partenarial avec les autres acteurs du territoire pour assurer un suivi régulier de la mise en œuvre et de l'évaluation du Plan de Mobilité.

Commentaire de la commission.

Le PDM 2032 déploie une stratégie multimodale avec des actions concrètes. Elles vont de l'aménagement du territoire pour favoriser la proximité, à l'amélioration des réseaux de transport collectif et de modes actifs, en passant par des mesures incitatives et réglementaires pour encourager des comportements de mobilité plus durables jusqu'à la transition vers des véhicules moins polluants. Le suivi et l'évaluation sont intégrés pour assurer l'efficacité du projet.

En conclusion, la commission considère que le projet répond aux prescriptions du code des transports et de la Loi d'orientation des mobilités (LOM).

4. DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE.

4.1. ORGANISATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE.

Le 28 octobre 2024, par la décision N° E24000131 /034, Madame Fabienne CORNELOUP, Vice-Présidente du Tribunal Administratif de Montpellier, a désigné la commission d'enquête publique constituée de trois membres :

- Monsieur Georges RIVIECCIO en qualité de président de la commission d'enquête pour l'enquête publique mentionnée ci-dessus ;
- Monsieur Jean-Pierre CHALON et Monsieur François XICOLA en qualité d'assesseurs de la commission d'enquête constituée.

Le 28 novembre 2024, au siège de Montpellier Méditerranée Métropole, a eu lieu une première réunion de concertation pour préparer l'arrêté du Président de Montpellier Méditerranée Métropole prescrivant l'ouverture de l'enquête publique à laquelle ont participé, Madame Julie GUIROY, Directrice adjointe du pôle mobilité de Montpellier Méditerranée Métropole, Monsieur Yann MARTRET, Chargé de mission au pôle mobilité et les membres de la commission d'enquête publique.

Cette réunion avait pour but de présenter le projet et de définir les moyens d'information du public et du recueil de ses contributions avec en particulier, l'établissement d'un plan de communication comprenant la création d'un site internet dédié à l'enquête publique incluant un registre dématérialisé.

L'enquête publique a été prescrite par arrêté N° MAR2025-0006 en date du 22 janvier 2025, pour une durée de 37 jours consécutifs, du mardi 11 février 2025 à 9H00 au mercredi 19 mars 2025, 17H00.

Le 24 janvier 2025, les membres de la commission d'enquête publique, au siège de Montpellier Méditerranée Métropole ont renseigné et paraphé les registres d'enquête publique. Ils ont également contrôlé et paraphé les dossiers d'enquête publique déposés en mairies de : Montpellier, Baillargues, Cournonterral, Lavérune, Le Crès, Grabels, Juvignac, Murviel-Lès-Montpellier, Lattes, Prades-Le-Lez, Sussargues, Villeneuve-Lès-Maguelone et au siège de l'enquête publique à l'Hôtel de Montpellier Méditerranée Métropole, 50 place Zeus à Montpellier.

4.2. INFORMATION DU PUBLIC.

Conformément aux prescriptions de l'article 9 de l'Arrêté de Montpellier Méditerranée Métropole, n° MAR2025-0006, en date du 22 janvier 2025, un avis au public a été publié par les soins de Montpellier Méditerranée Métropole, quinze jours avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci, dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département de l'Hérault, à savoir :

- Midi-Libre-34 du 26 janvier 2025 (1^{ère} insertion) et du 16 février 2025 (Rappel) ;
- La Gazette N° 1910 du 23 au 29 janvier 2025 (1^{ère} insertion) et le N° 1913 du 13 au 19 février 2025 (Rappel).

Quinze jours avant le début de l'enquête publique et pendant toute la durée de celle-ci, l'avis d'enquête publique a fait l'objet d'une publication par voie d'affiches réglementaires, en caractères apparents, visibles depuis l'espace public, sur les lieux suivants, au siège de Montpellier Méditerranée Métropole (50, Place Zeus, Montpellier) et dans les mairies des 31 communes membres et des lieux habituels d'affichage. Les attestations d'affichage, certifiées par les maires sont jointes en annexe.

L'avis d'enquête publique a été inséré sur le site internet de Montpellier Méditerranée Métropole.

Dans plusieurs mairies et Maisons pour Tous, l'affichage légal a été complété par un affichage quotidien sur panneaux lumineux et des publications incitant la population à s'exprimer et à donner son avis sur le projet. Les principales stations de tramway ont également été le support d'une affiche rappelant l'organisation de l'enquête publique et fournissant des informations pratiques pour participer à la démarche. Par ailleurs, certaines communes ont inséré sur leur site internet l'avis d'enquête publique.

4.3. EXÉCUTION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE.

Consultation des dossiers.

Le dossier d'enquête était consultable en version papier au siège de l'enquête publique à l'Hôtel de Montpellier Méditerranée Métropole, 50 place Zeus à Montpellier et dans les mairies de Montpellier, Baillargues, Cournonterral, Lavérune, Le Crès, Grabels, Juvignac, Murviel-Lès-Montpellier, Lattes, Prades-Le-Lez, Sussargues et

Villeneuve-Lès-Maguelone pendant leurs heures d'ouverture. Il était également accessible en version numérique sur le site internet dédié et sur le site de Montpellier Méditerranée Métropole. Des postes informatiques étaient disponibles dans les mairies équipées pour consulter le dossier dématérialisé.

Dépôt des contributions.

Le public a pu déposer ses observations et propositions sur les registres d'enquête déposés au siège de l'enquête et dans les mairies susvisées, par voie postale au siège de l'enquête et par voie électronique sur le site internet dédié.

La commission a reçu un total de 459 contributions réparties selon le tableau suivant :

Registre dématérialisé	Registres papier	Courriers
421	32	6

L'ensemble des contributions comprenait 894 observations.

Registre dématérialisé	Pièces jointes	Registres papier	Courriers	Total
699	83	64	48	894

D'autre part la commission d'enquête publique a tenu 24 permanences réparties sur l'ensemble des communes précitées et a reçu 45 personnes.

Clôture de l'enquête publique.

Le 19 mars 2025 à 17H00 l'enquête publique a été clôturée.

Les derniers registres déposés en mairies ont été remis à la commission d'enquête publique le 25 mars 2025.

Le mercredi 26 mars la commission d'enquête publique a remis au Président de Montpellier Méditerranée Métropole son procès-verbal d'analyse des observations du public recueillies pendant l'enquête publique du 11 février 2025 à 9H00 au 19 mars 2025 à 17H00, conformément aux dispositions de l'article 10 de l'arrêté N° MAR2025-0006 du Président de Montpellier Méditerranée Métropole.

Le 14 avril 2025, après-midi, Montpellier Méditerranée Métropole a remis à la commission d'enquête publique les derniers éléments de son mémoire en réponse au procès-verbal d'analyse des observations du public.

Le 15 avril 2025, le président de la commission d'enquête publique a demandé, au Président de Montpellier Méditerranée Métropole, d'accepter la remise du rapport, des conclusions et de l'avis le 28 avril 2025, compte tenu du nombre important des observations à traiter.

Le vendredi 18 avril 2025, la commission d'enquête a eu un échange avec Madame Julie FRÊCHE, Vice-présidente de Montpellier Méditerranée Métropole, sur les observations recueillies au cours de l'enquête publique.

Le lundi 28 avril 2025, après-midi, la commission a adressé son rapport, ses conclusions et avis, par support dématérialisé, à la Métropole.

Le mercredi 30 avril 2025, à 10H30, à l'Hôtel de la Métropole, la commission d'enquête a présenté à Madame Julie FRÊCHE son rapport, ses conclusions et avis concernant le projet de Plan De Mobilité 2032 de Montpellier Méditerranée Métropole.

ANALYSE DES OBSERVATIONS.

Il est présenté successivement les analyses des avis, des personnes publiques consultées ; des communes de Montpellier Méditerranée Métropole et du public.

1. AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES CONSULTÉES.

L'analyse des avis des personnes publiques consultées porte sur ceux :

- Du préfet de l'Hérault ;
- De la Mission régionale d'autorité environnementale ;
- De la Région Occitanie ;
- Du conseil départemental de l'Hérault ;
- De la communauté de communes du grand Pic Saint-Loup ;
- De la communauté de communes Vallée de l'Hérault ;
- De l'agglomération du Pays de l'Or ;
- Du syndicat de développement local du Pays Cœur d'Hérault ;
- De la chambre de commerce et d'industrie de l'Hérault Montpellier ;
- De la chambre de métiers et de l'artisanat de l'Hérault ;
- De la chambre d'agriculture.
- Des communes

1.1. AVIS DU PREFET DE L'HERAULT.

Le préfet de l'Hérault attire l'attention sur un certains nombres de points concernant le Plan de Mobilité (PDM). Il considère que :

- Le document affiche des ambitions élevées en matière de mobilité, mais que l'évolution des parts modales, notamment la diminution de la marche et la faible progression des transports publics, ne semblent pas correspondre à ces objectifs.
- La logistique est abordée de manière limitée, à l'échelle métropolitaine, sans tenir suffisamment compte des longs trajets routiers nécessaires à l'approvisionnement. Une approche multimodale rail-route pour le dernier kilomètre est suggérée, en s'inspirant du schéma directeur de la logistique urbaine.
- La sécurité des déplacements est peu développée malgré les données disponibles. Le PDM cite le cas du passage à niveau (PN) 39 de Castelnau-le-Lez, identifié comme le plus dangereux d'Occitanie par SNCF Réseau, mais n'affiche pas de calendrier de sa suppression.
- L'absence de mention de l'extension des lignes 2 et 5 du tramway est notée, alors que ces extensions pourraient offrir des alternatives intéressantes aux déplacements routiers. Par ailleurs, le plan n'évoque pas les services de transport librement organisés (SLO), pourtant présents sur le territoire. Un recueil de données permettrait d'améliorer leur intégration avec les services existants.
- Un phasage précis des opérations d'aménagement tenant compte de l'offre de mobilité est indispensable. Des études spécifiques de mobilités intégrant le trafic routier, y compris les poids lourds, seraient nécessaires pour prendre en compte durablement les enjeux de qualité de vie, de nuisances sonores, de pollution et de sécurité. L'importance du déploiement de mobilités pour desservir les futures zones d'urbanisation et éviter la congestion est soulignée.
- Les dispositions de l'arrêté préfectoral DDTM34-2016-04-07066, relatif au schéma d'accessibilité programmé (SDA-Adap), n'ont pas été prises en compte. Le taux d'arrêts rendus accessibles à l'échéance de 2023 est insatisfaisant, et la poursuite de la mise en place de solutions alternatives devrait être encouragée. Des difficultés d'accessibilité pour les PMR sont également soulevées concernant la voirie et les bâtiments d'habitation.
- Si l'amélioration du parc automobile via une zone à faibles émissions-mobilité volontariste permet d'envisager une baisse des polluants, les émissions de gaz à effet de serre liés aux transports restent très en-deçà des objectifs du PCAET métropolitain, nécessitant des actions de décarbonation plus importantes.

- Le projet de service express régional métropolitain (SERM) est peu présent, alors que plusieurs réalisations pourraient démarrer durant la période couverte par ce plan des mobilités, notamment une ligne de cars express Lodève - Clermont l'Hérault - Montpellier. Le SERM qui fédère tous les EPCI est aussi un cadre stratégique et opérationnel adapté pour faciliter certaines actions de report modal, particulièrement pour les sujets routiers dont la temporalité est plus courte que pour le mode ferroviaire. L'inscription des actions liées au SERM dans ce PDM faciliterait certainement l'obtention du statut.
- Le financement des actions ne détaille pas leurs coûts associés, ni leur temporalité de réalisation. Pour renforcer le document, la structuration et le détail du financement de chacune des actions est incontournable et permettrait d'établir un lien utile pour les demandes de financements auprès de partenaires ou d'opérateurs.
- Enfin, si le PDM 2032I comporte plusieurs actions majeures (ligne 5, extension de la ligne 1, Bustram 1 et 4) qui seront opérationnelles dans la première partie de la vie du plan, celui-ci n'en prévoit pas d'autres au-delà ; ce qui interroge sur l'effet final de ce PDM.

Dans sa réponse au Préfet de l'Hérault la Métropole n'apporte pas de réponses concernant :

- Le manque de traduction d'un partenariat avec le Conseil régional ;
- La faible présence du projet de Service Express Régional Métropolitain (SERM) ;
- L'action A4 citant le Conseil départemental comme maître d'ouvrage ;
- La non-prise en compte des dispositions relatives à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR) ;
- La suggestion d'établir des schémas directeurs urbanisme et déplacement par secteur à enjeux.

Par contre, concernant :

- L'absence d'association des services de l'État à l'élaboration du PDM, la Métropole indique que deux comités de suivi partenarial spécifiques au PDM se sont tenus (28 juin 2021 et 9 juillet 2024). Elle souligne également son travail partenarial avec l'État, la SNCF et la Région sur l'étude multimodale montpelliéraine, considérée comme stratégique pour le PDM. La Métropole précise que le "Bilan de la concertation" concerne uniquement la concertation avec le grand public, justifiant l'absence de mention des réunions avec l'État. Elle ajoute que la démarche SERM est animée en partenariat avec la Région et avec l'appui de la DREAL depuis janvier 2024.
- L'approche limitée de la logistique au périmètre métropolitain, la Métropole explique que le transport de marchandises n'est pas un service public et que son rôle se situe plutôt dans ses compétences (réglementaire, incitatif, infrastructures mutualisées) plutôt que sur les longs trajets routiers. Elle affirme avoir intégré les apports du précédent Schéma Directeur de la Logistique Urbaine (SDLU), en les adaptant aux investigations récentes.
- L'absence d'évocation des services routiers librement organisés (SLO), la Métropole indique que l'organisation des SLO est traitée à la page 67 du document Projet. Elle affirme avoir conscience de la nécessité de traiter ces services en interface avec le réseau de tramway et l'autoroute, et être en relation avec les différents acteurs pour programmer notamment le déménagement des SLO de Sabines à la gare Sud de France.

La commission constate que le maître d'ouvrage apporte une réponse à la plupart des remarques qui lui ont été adressées par le préfet, et prend acte des engagements pris à ce titre :

- Enrichir le diagnostic du PDM en renforçant l'aspect sécurité et en y annexant un document d'évaluation du PDU 2010-2020 ;
- Consolider l'évaluation environnementale en expliquant la compatibilité et les divergences avec les objectifs du Plan climat-air-énergie territorial (PCAET) ;
- Introduire une mesure visant à définir l'articulation entre les schémas directeur urbanisme et les déplacements, au niveau des secteurs à enjeux ;
- Renforcer la prise en compte de l'aspect « sécurité » au niveau du projet ;
- Améliorer la déserte de la plaine Ouest grâce à l'usage de cars express routiers, à défaut d'extension ouest de la ligne 2 du tramway ;
- Analyser l'opportunité et la faisabilité d'une extension de la ligne 5 du tramway ;

- Poursuivre les travaux permettant d'augmenter le nombre de points d'arrêts accessibles aux PMR ;
- Programmer, en parallèle aux actions du PDM, une restitution du diagnostic des arrêts avec la nouvelle réglementation et le futur réseau de transport en commun.

Après ce constat nous considérons cependant :

- Qu'un certain nombre d'actions spécifiques mériteraient d'être développées comme la prise en compte des problèmes de sécurité engendrés par le PN 39, la problématique associée aux transports de marchandises, l'imbrication du SERM dans le PDM ou la prise en compte des services SLO dans l'organisation des transports en commun ;
- Qu'une approche plus détaillée du plan de financement serait susceptible de favoriser la recherche d'investissements auprès de partenaires ou d'opérateurs, bien que l'exercice de son élaboration soit difficile à ce stade ;
- Que, bien que les moyens financiers actuellement disponibles soient limités, ce plan mériterait d'être accompagné d'une vision plus large sur les projets qu'il conviendrait d'engager dans l'avenir pour poursuivre les efforts consentis aujourd'hui et tenter d'atteindre les objectifs visés.

1.2. AVIS DE LA DIRECTION DEPARTEMENTALE DES TERRITOIRES ET DE LA MER (DDTM).

La Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) fournit une analyse des actions du Plan de Mobilité (PDM) au regard du code des transports. Elle considère que :

- L'urbanisation de nouveaux secteurs générera de nouveaux déplacements qui seront partiellement captés par les modes alternatifs à la voiture et absorberont les quelques gains de capacité des transports collectifs.
- Le plan semble déséquilibré en faveur de la ville centre de Montpellier, avec peu de projets pour améliorer les déplacements dans l'ouest de la métropole.
- L'amélioration de la sécurité des déplacements n'est pas suffisamment développée, et la fiche action sur la marche est incomplète.
- Les parts modales prévues dans le plan soulèvent des interrogations : la voiture et la marche diminueraient, le vélo augmenterait considérablement, et les transports collectifs ne gagneraient que peu de parts malgré de nouvelles lignes de tramway.
- Le plan ne prévoit pas d'actions majeures pour le développement des transports collectifs après l'ouverture de la ligne 5 et l'extension de la ligne 1. Des projets comme le dépôt de tramway à Grammont et l'extension de la ligne 2 vers Fabrègues ne sont pas mentionnés. Le SERM est jugé sous-valorisé.
- L'usage du réseau principal n'est pas détaillé. Il manque en particulier une évaluation du doublement de l'A9 et l'insertion du futur contournement ouest n'est pas abordée.
- Le plan vise à supprimer le maximum de flux de transit avec des requalifications sur certaines voies de l'hyper centre de Montpellier, mais il ne semble pas y avoir d'intentions sur les autres communes de la métropole.
- Le plan ne réexamine pas les pôles d'échange multimodaux (PEM) dans le cadre du SERM, ni la création de nouveaux P+R en dehors du périmètre de Montpellier Méditerranée Métropole (3M).
- L'organisation de l'approvisionnement est jugée trop succincte et omet des actions du Schéma Directeur de Logistique Urbaine (SDLU), se concentrant de manière insuffisante sur le dernier kilomètre.

La Métropole de Montpellier a apporté des réponses aux différentes observations et recommandations formulées par la DDTM

Elle indique que :

- Pour faire face à la croissance démographique et induire le changement de comportement vers des modes plus vertueux, plusieurs actions sont prévues : croissance de l'offre en transport en commun, infrastructure pour les modes actifs et actions d'accompagnement au changement visant le report modal.
- L'ambition forte sur le vélo - cohérente avec le Plan Vélo National qui vise 12 % en 2030 - conduit logiquement à prendre le pas sur tous les autres modes, y compris la marche. L'élaboration d'un plan piéton est prévue au cours des années de mise en œuvre du PDM.
- Concernant le transport collectif, les actions continuent bien au de-là de la mise en service de la ligne 5 et de l'extension de la ligne 1 :
 - Mise en place du bustram 1, avec extension jusqu'à Castries, et du bustram 4 ;
 - Aménagement d'un PEM au niveau de la halte ferroviaire de Villeneuve-lès-Maguelone ;
 - Structuration des lignes à haut niveau de service complémentaires desservant Pompignane, la Lauze, la Lironde, av de Toulouse ;
 - Doublement des voies de tramway : ligne 3 entre Boirargues et Pérols, ligne 2 entre Sabines et Saint Jean de Védas.
- Le SERM, jugé indispensable pour assurer l'interface entre le périurbain et le cœur de métropole, est bien identifié et a fait l'objet du Schéma Directeur de l'étoile Multimodale montpelliéraine élaboré en partenariat avec la Région, l'État et la SNCF. Ses actions précises ne sont pas développées dans le PDM car en dehors du ressort territorial de la métropole.
- Plusieurs actions visent la partie ouest du territoire, en cohérence avec le poids de population et les pôles générateurs de mobilités :
 - Ligne Bustram 4 de Cournonsec à Gennevaux dans un premier temps et vers le PEM Mosson dans le cadre du SERM ;
 - Ligne de cars express dans le cadre du SERM depuis Poussan jusqu'à Garcia Lorca en passant par Fabrègues et Saint Jean de Védas ;
 - Vélolignes de Montpellier à Cournonsec et à Fabrègues, et de Carnon à Juvignac.
- L'action A8 sur les zones apaisées concerne également toutes les communes de la Métropole. Seule l'action A9 concerne spécifiquement la ville centre.
- Le transport de marchandises n'est pas un service public. La Métropole a un rôle à jouer dans le cadre de ses compétences (réglementaire, incitatif, infrastructures mutualisées...) plutôt que sur les trajets routiers de longues distances qui relèvent largement du modèle économique national voire européen. La Métropole a intégré les apports du précédent SDLU, tout en les adaptant au regard des investigations plus récentes.
- Il n'y a pas d'action d'animation-incitation au report modal dédiée aux établissements scolaires, le public scolaire fait également partie des usagers à accompagner tout au long de l'année pour adopter des mobilités décarbonées dès le plus jeune âge.
- L'ensemble des partenaires locaux et la SNCF travaillent à la sécurisation du PN39. Le tour de table financier est à finaliser au regard de cette programmation avant de poursuivre les études de conception de l'ouvrage.

Par ailleurs, la Métropole s'engage à :

- Améliorer la sécurité des déplacements, notamment à travers l'élaboration d'un plan piéton ;
- Inclure la carte des bornes de rechargement pour voitures électriques, dans les documents « Projet » et « Fiche action C7 ».

La commission constate que le maître d'ouvrage apporte une réponse à la plupart des remarques qui lui ont été adressées par la DDTM.

Elle considère cependant :

- Qu'effectivement les moyens alloués au développement de la marche restent légèrement en retrait par rapport à ceux consentis pour le vélo et les transports en commun, mais qu'un plan piéton est prévu ;
- Qu'un certain nombre d'actions spécifiques mériteraient d'être développées comme la prise en compte des problèmes de sécurité engendrés par le PN 39, la problématique associée aux transports de marchandises, la mise en place d'une billettique multimodale, ou l'inscription d'une action d'animation-incitation au report modal spécifiquement dédiée aux établissements scolaires ;

- Que, bien qu'il paraisse légitime que l'intérêt du maître d'ouvrage soit d'abord porté sur les zones les plus peuplées, il conviendrait de ne pas négliger les besoins parfois critiques en matière de sécurité, de pollution et de nuisance sonore de certaines zones moins peuplées ;
- Que le maître d'ouvrage devra rester vigilant pour s'assurer qu'à l'avenir les moyens mis en œuvre en matière de mobilité restent adaptés aux évolutions de la population et des nouveaux secteurs urbanisés.

1.3. AVIS DE LA MISSION RÉGIONALE DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE (MRAe).

L'avis de la MRAe en date du 12 décembre 2024, ne se prononce ni en faveur ni contre le projet, mais vise à améliorer sa conception et à permettre la participation du public. Elle note que le PDM s'appuie sur un plan d'actions qui témoigne d'une volonté d'agir de façon "massive" en faveur des mobilités décarbonées, intégrant les modes actifs et cherchant à offrir des alternatives à la voiture individuelle.

Cependant, la MRAe :

- Constate que l'évaluation environnementale n'est pas clairement retracée dans le résumé non technique, et qu'il manque des éléments comme l'analyse de l'articulation avec les documents supérieurs et les indicateurs de suivi des effets sur l'environnement. La MRAe recommande de compléter le résumé en conséquence ;
- Souligne que malgré la diminution des émissions de GES par habitant prévue à l'horizon 2032, le PDM n'inverse pas la courbe des émissions totales du territoire en raison de la croissance démographique, ce qui n'est pas en accord avec la Stratégie Nationale Bas Carbone ni le SRADDET Occitanie. Elle recommande d'affiner l'état des lieux en quantifiant les possibilités de report modal et en présentant un bilan quantifié détaillé des émissions de GES par mode. Elle suggère également d'étudier un scénario de baisse des émissions de GES même en contexte de croissance démographique ;
- Recommande de compléter le dossier par une analyse de variantes reposant sur l'absence de tout ou partie des infrastructures nouvelles relevant d'autres maîtrises d'ouvrages que celle de la métropole ;
- Recommande d'approfondir l'analyse de l'articulation entre le projet de PDM, le projet de PLUi, le SRADDET et le PCAET, notamment sur la consommation d'espace, la préservation de la biodiversité et les objectifs climatiques, et d'expliquer les divergences ;
- Demande de compléter l'analyse des incidences, notamment cumulées, sur les milieux naturels et la biodiversité pour l'ensemble des projets du PDM, et de décliner la démarche "éviter, réduire, compenser" en conséquence. Elle note la richesse de la biodiversité du territoire et l'importance de sa préservation ;
- Recommande de modéliser l'évolution de la pollution de l'air dans un scénario de référence et avec le projet de PDM ;
- Suggère d'intégrer l'analyse des incidences du projet de PDM sur le phénomène d'îlot de chaleur urbain et d'en déduire des mesures appropriées, en s'assurant de leur déclinaison dans le PLUi.

La Métropole de Montpellier a apporté des réponses aux différentes observations et recommandations formulées par la MRAe en particulier :

- La Métropole s'engage à retracer plus complètement l'évaluation environnementale dans le résumé non technique en réponse à la recommandation de la MRAe.
- Concernant l'état des lieux, la Métropole indique qu'elle va rechercher comment préciser par mode les émissions de GES et enrichir le diagnostic en séparant les flux de transit (y compris les poids lourds) des flux internes à la Métropole, afin d'évaluer leur part dans les émissions de GES (dont l'impact de l'autoroute A9).
- Sur la nécessité d'étudier un scénario de baisse des émissions même en contexte de croissance démographique, la Métropole prévoit une investigation sur les hypothèses et données d'entrées des documents de planification afin d'expliquer les divergences méthodologiques et d'évaluer l'opportunité d'étudier un tel scénario entre l'arrêt et l'approbation du PDM.
- La Métropole rappelle que le scénario 2 analysé lors de l'élaboration du PDM portait justement sur l'hypothèse de la non-réalisation des infrastructures du contournement (COM, DEM, requalification de l'A709). Concernant l'étude d'un scénario de baisse des émissions de GES, la Métropole renvoie à sa réponse précédente.

- La Métropole prévoit également une investigation sur les hypothèses et données d'entrées du PCAET (Plan Climat Air Énergie Territorial) afin d'expliquer les orientations communes et les divergences méthodologiques entre l'arrêt et l'approbation du PDM, en lien avec l'articulation avec le SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires) et le PLUi (Plan Local d'Urbanisme intercommunal).
- La Métropole indique qu'elle va étudier les modalités d'enrichissement de l'analyse des incidences sur les milieux naturels, en cohérence avec l'échelle de conception spatiale et temporelle du PDM. Elle prévoit une évaluation des modalités pour enrichir cette analyse entre l'arrêt et l'approbation, avec une modification en fonction des résultats.
- La Métropole souligne que trois scénarios ont déjà fait l'objet d'une estimation des émissions de polluants atmosphériques (référence 2019, fil de l'eau 2030 et projet PDM).
- Concernant la territorialisation des points noirs de bruit, la Métropole explique que la méthode d'identification actuelle est basée sur les cartes de bruit stratégiques et n'est pas adaptée à de la prospective. Elle considère que le travail fourni dans le PDM correspond à son échelle de conception.

La commission constate que la Métropole prend acte des recommandations de la MRAe et prévoit des actions correctives pour certains points, notamment en ce qui concerne la fréquence des indicateurs de suivi environnemental et l'analyse des incidences potentielles liée à la non réalisation de certaines infrastructures et à celle sur les milieux naturels. Pour d'autres recommandations importantes, comme l'inversion de la courbe des émissions de GES, la définition des différentes démarche ERC demandées et l'articulation avec d'autres plans, la réponse semble moins engagée ou renvoie aux compétences d'autres documents de planification.

Toutefois, nous observons que les préconisations qui demandent certains délais, compte tenu des études complémentaires nécessaires, ne pourront peut-être pas être réalisées avant l'approbation par le conseil de Métropole du PDM 2032 prévue en juillet 2025.

Il semble donc nécessaire que la maîtrise d'ouvrage présente à l'approbation du projet du PDM, complété et amendé en fonction des conclusions retenues de l'enquête :

- Un calendrier de déroulement des études complémentaires, compatible avec la mise en œuvre, en parallèle, des actions du PDM ;
- Les points déjà modifiés ou complétés à la suite de l'avis de la MRAe, dont la mise en place des démarches ERC demandées, pour les GES et la consommation des espaces agricoles par exemple.

Par ailleurs, la commission recommande de poursuivre les analyses des émissions de polluants et de s'assurer que les actions du PDM n'aggravent pas les problématiques de bruit ou de chaleur urbaine.

1.4. AVIS DE LA RÉGION OCCITANIE.

La région Occitanie exprime plusieurs préoccupations majeures concernant la mise en œuvre du plan de mobilité métropolitain, en mettant l'accent sur la nécessité d'une approche équilibrée, coordonnée et multimodale.

1. La Région insiste sur l'importance d'intégrer également les quartiers excentrés dans la recherche de solutions de mobilité décarbonées et inclusives. Bien qu'elle soutienne la priorité donnée aux centralités et pôles d'emploi, elle souligne que les besoins des zones plus éloignées ne doivent pas être négligés en matière de mobilité.
2. Concernant l'organisation et l'évolution de l'offre de stationnement, la Région met en garde sur la complexité de l'identification et de l'aménagement des sites pour les parkings relais. Elle soulève également le risque d'une faible intégration intermodale pour les usagers des zones rurales. De plus, elle souligne un enjeu de gouvernance et de coordination avec la Région et Hérault Transport concernant les adaptations du réseau liO et sa connexion aux portes d'accès du territoire métropolitain. Les adaptations du réseau liO et leur connexion font d'ailleurs partie des axes de travail du SERM, une instance de gouvernance co-animée par la Région et la Métropole.

3. Dans le cadre du Réseau Périurbain de Transports Collectifs Structurants, la Région souligne l'importance de garantir l'attractivité du réseau de transport public urbain pour la fin de parcours et de renforcer les connexions directes entre bassins économiques et résidentiels afin d'éviter les ruptures de charge pour les usagers de l'Étoile Multimodale Montpelliéraine et du SERM.
4. En ce qui concerne les Points d'Échanges Multimodaux (PEM), la Région note le défi financier que représentent ces opérations et insiste sur la nécessité d'une meilleure coordination avec le réseau liO ainsi que sur l'importance d'associer l'État et la SNCF aux projets. Elle mentionne également la saturation de certains PEM existants.
5. Concernant le covoiturage, la Région insiste sur la nécessité d'une coordination des actions métropolitaines avec sa propre politique régionale et propose des indicateurs de suivi des usages. Elle met en avant sa stratégie régionale basée sur une participation financière des passagers, contrastant avec le choix de la gratuité pour les passagers fait par la Métropole, tout en reconnaissant l'intérêt du dispositif métropolitain.
6. Dans le domaine de la décarbonation de la mobilité, la Région aurait souhaité que le PDM s'intéresse davantage aux autres formes innovantes de mobilité décarbonée et affiche des objectifs chiffrés de décarbonation de sa propre flotte. Elle note également que l'offre d'autopartage est principalement concentrée en milieu urbain.
7. Concernant l'organisation de la diffusion de l'information, la Région souligne la complexité de la mise en place d'une gouvernance des données mobilité et la nécessité d'assurer la complémentarité des projets de MaaS.
8. Au sujet de la Zone à Faibles Émissions (ZFE), la Région encourage sa mise en œuvre tout en notant l'absence de contrôles effectifs à ce jour et les questions liées à la faisabilité du développement national de systèmes de contrôle automatisé.
9. La Région insiste sur la nécessité d'une collaboration renforcée avec les EPCI voisins, le Département et les acteurs économiques. Elle souhaite participer activement à la gouvernance de l'Observatoire des déplacements prévu à l'échelle de l'aire urbaine, en coordination avec l'Observatoire régional des mobilités en projet, soulignant que le suivi nécessitera des ressources et une gouvernance claire.
10. Enfin, la Région regrette que la carte illustrative des besoins de déplacements pour le tourisme et les loisirs soit trop centrée sur Montpellier. Elle estime également que les modalités de traitement des conflits d'usages et d'attractivité des parcours piétons mériteraient d'être détaillées et regrette l'absence de prévision d'ateliers de réparation ou de "box d'entretien" pour vélos sur l'espace public.

La Métropole de Montpellier a apporté des réponses aux différentes observations et recommandations formulées par la Région Occitanie en particulier :

- Concernant l'intégration des quartiers excentrés, la Métropole souligne que sa stratégie de mobilité portée par le PDM 2032 se base sur l'analyse des déplacements au-delà des frontières administratives.
- Pour l'organisation et l'évolution de l'offre de stationnement, face aux mises en garde de la Région sur la complexité des parkings relais et l'intégration intermodale, la Métropole indique que les adaptations du réseau liO et leur connexion aux portes d'accès du territoire métropolitain font partie des axes de travail du SERM (Schéma d'Ensemble des Réseaux de Mobilité) et seront traitées dans les instances de gouvernance dédiées, co-animées par la Région et la Métropole.
- Concernant le Réseau Périurbain de Transports Collectifs Structurants, où la Région insiste sur l'attractivité du réseau urbain pour la fin de parcours et les connexions directes, la Métropole reconnaît que le renfort du réseau urbain est important et bien intégré au projet de PDM. Elle ajoute que, pour éviter les ruptures de charge, les lignes de l'Étoile Multimodale Montpelliéraine / SERM devront desservir le plus directement possible les zones d'activité et que ce travail se poursuivra dans la gouvernance du SERM.
- Au sujet des Points d'Échanges Multimodaux (PEM), où la Région soulève les défis financiers et la coordination, la Métropole indique qu'elle s'appuiera sur la Région pour travailler sur les PEM et se coordonner avec la SNCF et l'État.
- Concernant le covoiturage, en réponse à l'insistance de la Région sur la coordination et les indicateurs, la Métropole précise qu'elle met à jour annuellement le tableau de suivi des aires de covoiturage tenu par la Région. Elle ajoute que l'outil développé par l'application de l'opérateur de covoiturage permet de suivre le nombre de trajets et les distances parcourues, et que ces indicateurs seront ajoutés à la fiche action relative au covoiturage. La Métropole justifie son choix de la gratuité pour les passagers par son efficacité à encourager le passage à l'acte, se positionnant comme la première métropole covoiturée de France hors Île-de-France, et souligne ses partenariats avec d'autres agglomérations.
- Concernant le déploiement d'un réseau cyclable, la Métropole confirme que le Département de l'Hérault est bien identifié comme partenaire de la fiche action.

- Pour les services vélos et le manque d'ateliers de réparation mentionné par la Région, la Métropole précise que des stations de réparation de vélo en libre-service à proximité du réseau Vélolignes sont bien prévues dans la Fiche Action du PDM.
- Concernant l'exploitation du potentiel de la marche et le besoin de détailler le traitement des conflits d'usages et l'attractivité des parcours piétons, la Métropole explique que le traitement des conflits d'usages dans l'espace public est un sujet relevant du Plan Vélo et du plan piéton, et que l'attractivité des parcours piétons doit être analysée dans le cadre du plan piéton.
- Au sujet de l'offre d'alternatives pour les déplacements de tourisme et loisirs, la Métropole explique que la carte des enjeux de desserte saisonnière et événementielle est centrée sur le cœur de la Métropole selon le concept du SCOT. Elle assure que les partenaires Région et Pays de l'Or sont déjà identifiés, et que le partenaire départemental ainsi que les autres EPCI voisins seront ajoutés.
- Concernant l'organisation de la diffusion de l'information et la complexité de la gouvernance des données mobilité, la Métropole indique que ce sujet est traité dans le PDM et n'appelle pas de modification du projet.
- Concernant la décarbonation de la mobilité, en réponse au souhait de la Région de voir davantage d'intérêt pour d'autres formes innovantes et des objectifs chiffrés pour sa propre flotte, la Métropole met en avant son action sur trois fronts : l'action report modal, l'électrification des voitures individuelles, et des actions pour les professionnels avec un réseau de stations multi-énergies favorisant les énergies peu ou non carbonées.
- Concernant les partenariats et le suivi régulier, la Métropole reconnaît la nécessité d'une collaboration renforcée et indique que la participation de la Région à la gouvernance de l'Observatoire des déplacements est prévue

Dans l'analyse de l'avis de la Région Occitanie et des réponses de Montpellier Méditerranée Métropole sur les enjeux du PDM 2032, **la commission d'enquête publique note** surtout une volonté de coordination entre les deux collectivités.

En effet, la Région soulève de nombreuses préoccupations et insiste sur plusieurs points importants concernant la mise en œuvre du plan de mobilité métropolitain, notamment l'intégration des quartiers excentrés, l'organisation du stationnement et l'intermodalité, l'attractivité du réseau périurbain, le financement et la coordination des PEM, la coordination de la politique de covoiturage, la prise en compte d'autres formes de mobilité décarbonée, la gouvernance des données mobilité, la mise en œuvre de la ZFE et la collaboration avec les territoires voisins.

Pour un certain nombre d'observations formulées par la Région, la Métropole prend acte de ces remarques et assure que certains points sont déjà intégrés dans sa stratégie ou feront l'objet d'un travail ultérieur au sein des instances de gouvernance dédiées, comme le SERM, co-animé par la Région.

Sur d'autres points la Métropole :

- Justifie ses choix politiques, notamment en matière de gratuité des transports collectifs et de covoiturage, en mettant en avant leur efficacité et les résultats obtenus ;
- Souligne l'existence de partenariats avec le Département, la Région elle-même et d'autres EPCI pour aborder certains enjeux ;
- Précise les actions déjà prévues dans le Plan de Mobilité Métropolitain (PDM) pour répondre aux préoccupations soulevées, comme l'intégration des quartiers excentrés, par une analyse des déplacements au-delà des frontières administratives, la prévision de stations de réparation de vélos, et la prise en compte des conflits d'usage dans les plans vélo et piéton ;
- Reconnait la nécessité d'une coordination renforcée et se montre ouverte à la participation de la Région à la gouvernance de l'Observatoire des déplacements.

Cependant la commission estime que la Métropole devrait s'engager beaucoup plus, dans l'intermodalité avec les EPCI voisins concernant le déploiement du MaaS (Mobility-as-a-Service ou Mobilité Servi-cielle).

1.5. AVIS DU DÉPARTEMENT DE L'HÉRAULT.

Le Conseil départemental de l'Hérault a donné un avis globalement favorable, mais il insiste sur la prise en compte de ses remarques et sur la reconnaissance de son rôle et de ses initiatives dans divers domaines de la mobilité.

Notamment, le Conseil départemental :

- Insiste sur la nécessité de modifier les sources de certaines illustrations, car elles proviennent de l'« Enquête Grand territoire de l'aire métropolitaine Montpellieraine 2013-2014 » portée par le Département, et les modalités de citation doivent être respectées, en ajoutant la référence aux partenaires.
- Souhaiterait être cité comme soutien au déploiement de l'autostop sécurisé et au développement de l'application « Picholine », et que cette référence soit ajoutée au diagnostic. Son engagement en faveur du covoiturage à travers le « Plan Hérault Covoiturage 2023-2028 » et le renforcement du réseau d'aires de covoiturage doit être pris en compte dans la fiche action dédiée. La carte des aires de covoiturage doit être mise à jour. Le Département souligne que la carte des aires de covoiturage du PDM s'est basée sur celle de son plan covoiturage. Il est également demandé d'intégrer le nombre de places de covoiturage comme indicateur de suivi dans la fiche action et une stratégie de suivi de la fréquentation.
- Se positionne comme un acteur incontournable concernant les aides financières pour le vélo avec son « Plan Hérault Vélo 2019-2024 » et le futur « Plan Hérault Vélo 2025-2028 ». Les Grandes radiales cyclables de ce plan sont complémentaires avec le Réseau Express Vélo de la métropole. Les véloroutes/voies vertes du Plan Hérault Vélo devraient être cartographiées dans la partie "Projet" du PDM, et la fiche action sur le réseau cyclable devrait faire référence à ce plan.
- Juge l'objectif de croissance forte du vélo (15%) pour les déplacements internes à la Métropole difficilement tenable sur les secteurs périphériques et les communes éloignées du centre-ville et devrait être nuancé en fonction des contextes et des motifs de déplacements.
- Estime que le volet des EDPM (engins personnels de déplacements motorisés) mériterait d'être pris en compte, car les EDPM réglementaires sont considérés comme des modes actifs et ont vocation à utiliser les aménagements cyclables.
- Rappelle que les Grandes radiales cyclables du « Plan Hérault Vélo » sont complémentaires avec le Réseau Express Vélo de la métropole. Il jouera son rôle sur ses infrastructures pour partager les nouvelles mobilités, notamment dans le cadre des projets de BHNS et CHNS sur les grandes radiales, rappelant avoir mené des études pour un CHNS sur l'A75-A750.
- Demande que le rôle du LIEN porté par le département soit mentionné dans la fiche action relative à la valorisation du réseau routier.
- Attend un positionnement de la Métropole concernant l'échangeur des Commandeurs sur la RD66 et des précisions concernant la connexion entre le LIEN et l'A9.
- Rappelle son fort engagement financier pour le développement du tramway de Montpellier et des PEM (Pôles d'Échanges Multimodaux) et identifie des opportunités de rabattement cyclable vers ces pôles et les aires de covoiturage. L'objectif du PEM de Sablassou est clarifié comme étant un PEM de diffusion et non de rabattement.
- Demande que le rôle des plateformes de mobilités, soutenues par le Département et les conventions « Hérault Mobilités Inclusives et Solidaires » soit mentionné dans l'action concernant l'accompagnement des comportements.
- Souhaite expertiser la possibilité de mettre en œuvre une centrale de mobilités « Mobil 'Hérault ».
- Considère qu'une convention entre la Métropole et le Département est nécessaire pour définir les modalités des travaux importants engendrés par la RD 612.
- Désire être mentionné comme acteur impliqué dans le suivi régulier du plan de mobilité puisqu'il met en place un observatoire des déplacements et est fournisseur de données de mobilité.

En réponse aux remarques du Conseil départemental de l'Hérault, Montpellier Méditerranée Métropole :

- Accepte de modifier les sources de certaines illustrations en ajoutant la référence aux partenaires "(État, Département, Métropole, SAM, POA, CAHM et CABM)" à la suite de « Enquête Grand territoire de l'aire métropolitaine Montpelliéraine 2013-2014 ».
- Ajoute au diagnostic une référence au soutien du Département au covoiturage. Le Plan Hérault Covoiturage est bien pris en compte dans la fiche action B7. La carte des aires de covoiturage de la stratégie PDM s'est basée sur la carte du Plan Hérault Covoiturage. Le Département sera inclus en tant qu'acteur impliqué dans la fiche action B6 concernant les PEM et les aires de covoiturage. La demande d'intégrer le nombre de places de covoiturage comme indicateur de suivi dans la fiche action et une stratégie de suivi de la fréquentation sera prise en compte.
- Reconnaît le rôle du Département avec son « Plan Hérault Vélo 2019-2024 » et le futur « Plan Hérault Vélo 2025-2028 ». Les véloroutes/voies vertes du Plan Hérault Vélo seront cartographiées dans la partie "Projet" du PDM (page 48). La fiche action B1 "Déployer un réseau cyclable hiérarchisé et continu, maillant l'ensemble du territoire" fera référence à ce plan, bien que la cartographie reste à l'échelle du périmètre métropolitain.
- Indique que les EDPM ont été analysés dans un sous-chapitre sur l'émergence des nouveaux modes au sein des modes actifs dans le diagnostic et sont considérés comme les vélos dans la partie projet.
- Reconnaît que les Grandes radiales cyclables du « Plan Hérault Vélo » sont complémentaires avec le Réseau Express Vélo de la métropole.
- Mentionnera le rôle du LIEN dans fiche action relative à la valorisation du réseau routier structurant.
- Étudiera la jonction entre le giratoire des Cousteliers et l'A709 étudiée en lien avec la DEM dans le cadre de la démarche d'optimisation du secteur Est.
- Clarifiera l'objectif du PEM de Sablassou comme étant un PEM de diffusion et non de rabattement.
- Inclura le département en tant qu'acteur dans la fiche action B6 concernant les PEM.
- Considère plus pertinent de mentionner les objectifs des dispositifs plutôt que leur intitulé, ceux-ci évoluant au cours des années.
- Ajouter le Département et la Région en tant que partenaires de la fiche action D 2 "Assurer un suivi régulier de la mise en œuvre du PDM".
- N'apporte pas de réponse directe concernant la nuance de l'objectif de croissance du vélo en fonction des secteurs.
- Relève que l'échangeur des Commandeurs sur la RD 66 et les travaux nécessaires sur la RD 612 ne font pas partie du champ d'action du PDM.
- Prend note de la proposition d'une centrale de mobilités.

La commission d'enquête publique considère que la Métropole a bien pris en compte la plupart des observations du Département, notamment en matière de citation, de reconnaissance de ses initiatives (covoiturage, vélo, PEM), et d'intégration de son rôle dans les fiches actions concernées. La commission prend également note que certaines observations, comme celle concernant la RD 612 et l'échangeur des Commandeurs sur la RD 66, sont hors du champ du PDM.

1.6. AVIS DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU GRAND PIC SAINT-LOUP.

L'avis .

- Elle note que projet souligne en préambule une approche à l'échelle du grand territoire, sans citer le SERM.
Pour les liaisons entre le territoire de la Métropole et la CCGPSL, la performance et l'usage des transports en commun nécessitent notamment des aménagements en site propre pour favoriser le report modal et éviter les congestions aux heures de pointe ; une problématique foncière reste à résoudre sur ce dossier.
- En lien avec le projet de « SERM Montpellier Méditerranée » en cours de définition, les parkings relais et PEM projetés au Nord des communes de Saint-Gély-du-Fesc et du Triadou sont à relocaliser
- Dans le schéma du réseau routier, le LIEN, situé sur le territoire de la CCGPSL, joue aussi un rôle structurant d'accès pour les communes situées au Nord. Il est important de veiller à ne pas reporter le trafic automobile et accentuer la saturation du LIEN et des pénétrantes adjacentes

La Métropole de Montpellier a apporté des réponses aux différentes observations . en particulier :

- Ce type d'aménagement doit être affiné dans le cadre de la démarche partenariale du SERM afin d'accueillir la branche de car express venant du nord du territoire
- Le positionnement des PEM de rabattement en dehors du territoire métropolitain est à titre indicatif. Il s'agira bien évidemment de travailler avec la CCGPSL dans le cadre du SERM au bon positionnement et à la bonne programmation des PEM.
- Les actions du PDM doivent être analysées de manière systémique et pas de manière isolée. Le système de mobilité permettra de reporter certains déplacements réalisés jusqu'à présent en voiture sur des modes alternatifs.

La commission constate que la Métropole répond aux observations de la CCGPSL.

Elle note également que :

- La CCGPSL et 3M ont les mêmes positions quant à la nécessité d'une approche conjointe au sujet du SERM.
- Les deux collectivités conviennent du besoin de coactivité sur les sujets des transports en commun (ligne nord-sud), et pour définir l'emplacement exact des PEM. De même pour le risque de surcharge du lien qui mérite d'être étudié conjointement.
- Face à ces craintes de saturation de certains axes, la Métropole répond en comptant apparemment sur le report modal, qu'induirait la mise en application du PDM dans sa globalité, pour en limiter les risques.

Nous considérons que 3M devrait mettre en place un suivi pour vérifier les effets du report modal sur la surcharge du LIEN et ainsi de pouvoir prendre les mesures rectificatives si nécessaire.

1.7. AVIS DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES VALLÉE DE L'HÉRAULT.

Le Conseil communautaire de la Communauté de communes Vallée de l'Hérault, a décidé d'émettre un avis favorable sur le Plan de Mobilité 2032 agrémenté d'un certain nombre de propositions :

- Demander à la métropole de prendre en compte le projet de véloroute/voie verte projeté par le Plan Hérault Vélo du Département reliant la métropole à la vallée de l'Hérault au sein du plan de mobilité ;
- Alerter la métropole sur la nécessité d'apporter des informations régulières sur les services de transports et une offre lisible et accessibles pour les territoires voisins ;
- Partager les enjeux d'accessibilité que posent la mise en place de la Zone Faible Émission – Mobilité et l'évolution des règles de stationnement en cœur de ville de Montpellier ;
- Demander que la communauté de communes Vallée de l'Hérault soit associée à la mise en œuvre du projet métropolitain comme défini dans le contrat de réciprocité passé avec Montpellier Méditerranée Métropole, et ce dans une perspective de prise en compte des enjeux et équilibres avec les territoires périphériques.

Dans sa réponse, Montpellier Méditerranée Métropole (MMM) indique que :

- La cartographie des véloroutes/voies vertes du Plan Hérault Vélo sera intégrée au PDM.
- L'interopérabilité est un chantier majeur pour le SERM, impliquant la CCVH.
- Une Zone à Faibles Émissions (ZFE) progressive a été mise en place par la Métropole, adossée à une stratégie de mobilité. Des dérogations territoriales et liées aux usages (petits rouleurs) sont prévues. En l'absence de dispositif étatique de contrôle, la verbalisation locale n'est pas mise en place, privilégiant une action pédagogique.
- L'amélioration de la qualité de l'air est une priorité de santé publique, traitée dans la fiche action D1

La commission prend acte que le maître d'ouvrage apporte une réponse aux remarques qui lui ont été adressées par la communauté de communes Vallée de l'Hérault (CCVH), et s'engage à cartographier les véloroutes et les voies vertes du Plan Hérault Vélo dans la partie « Projet » du PDM.

1.8. AVIS DE L'AGGLOMÉRATION DU PAYS DE L'OR.

Au regard des éléments portés à sa connaissance, l'Agglomération du Pays de l'Or a émis un avis favorable au projet de Plan de Mobilité 2032 arrêté de Montpellier Méditerranée Métropole. Elle insiste sur l'importance qu'elle accorde à la réalisation concrète de projets phares tels que la connexion au PEM de Baillargues, l'amélioration de l'offre de mobilité autour de la RD66 / sortie 29 de l'A709 et le déploiement des mobilités autour de la RM 613 à Saint-Aunès et Vendargues, zone à forte expansion démographique et économique.

Elle estime que l'analyse des fiches-actions du PDM met en lumière la nécessité de poursuivre la démarche partenariale déjà impulsée entre les territoires, qu'ils soient autorités organisatrices de la mobilité (AOM) ou non, bon nombre de déplacements dépassant les limites de chacune des entités territoriales.

Dans sa réponse, Montpellier Méditerranée Métropole indique que :

- L'A709 est identifiée pour évoluer vers plus de multimodalité et bénéficie d'une dérogation initiale dans la Zone à Faibles Émissions (ZFE), motivée par la réduction de la pollution atmosphérique.
- Une piste cyclable reliant le PEM Baillargues à Mauguio est prévue mais retardée par des difficultés foncières. Une autre liaison cyclable entre la ZAC des Commandeurs et Fréjorgues Ouest est un projet dont les modalités de réalisation restent à définir. La Métropole met en place des vélobox pour le stationnement sécurisé des vélos.
- La stratégie de mobilité du PDM 2032 analyse les déplacements au-delà des limites administratives, bien que les actions de la Métropole soient limitées à son territoire. L'interopérabilité des réseaux et le développement d'un réseau de transports collectifs périurbain sont des chantiers majeurs du SERM, auquel POA participe.
- Le covoiturage est un axe de travail spécifique et transversal du PDM. La liaison entre le terminus de la ligne 3 du tramway et la mer fait partie des projets du SERM, nécessitant des évaluations.
- Le PDM vise un report modal de la voiture vers des alternatives, avec un impact attendu sur la zone de Grammont.

Commentaire de la commission.

Nous constatons que le maître d'ouvrage apporte une réponse à la plupart des remarques qui lui ont été adressées par l'Agglomération du Pays de l'Or.

Nous encourageons le maître d'ouvrage dans sa démarche de définition d'une stratégie de développement du covoiturage en lien avec les territoires voisins.

Nous considérons toutefois que les collaborations avec POA devraient être renforcées, concernant notamment :

- Le développement du réseau de pistes cyclables pour répondre aux besoins dans cette partie du territoire, et plus particulièrement pour améliorer les liaisons entre le PEM Baillargues et Mauguio et entre la ZAC des Commandeurs et la ZAC de Fréjorgues Ouest ;
- Le renforcement des transports collectifs assurant des liaisons transfrontières d'importance comme celles donnant accès à l'aéroport, à la gare Sud-de-France ou à la mer ;
- La mise en place de l'interopérabilité des titres de transport ;
- Le partage de bonnes pratiques relatives à la diffusion de l'information ;
- La question d'un parking de rabattement permettant aux résidents et actifs de Saint-Aunès d'emprunter la ligne de BHNS.

Par ailleurs, nous considérons que, en matière de mobilité, le secteur de Grammont est un point névralgique auquel 3M devra porter la plus grande action.

1.9. AVIS DU SYNDICAT DE DÉVELOPPEMENT LOCAL DU PAYS CŒUR D'HÉRAULT.

Le Syndicat de Développement Local du Pays Cœur d'Hérault formule plusieurs recommandations concernant le plan de mobilité, en s'appuyant notamment sur le projet SERM (Services Express Régionaux Métropolitains) et le Plan Hérault Vélo

En particulier le Syndicat de Développement Local du Pays Cœur d'Hérault :

- Suggère de mentionner l'étude SERM comme un élément éclairant l'analyse de l'offre de transport en commun et comme une opportunité de répondre à l'absence de gouvernance centralisée des données à l'échelle de l'aire urbaine.
- Insiste sur la nécessité de renforcer l'intégration de la stratégie de covoiturage dans la mise en place de la gouvernance associée au SERM.
- Appuie le déploiement d'un réseau cyclable hiérarchisé et continu maillant l'ensemble du territoire. Il rappelle l'intérêt de préserver les continuités cyclables inscrites au Plan Hérault Vélo et de maintenir une lisibilité du réseau à l'échelle du Cœur d'Hérault.
- Demande à la Métropole de prendre en compte les itinéraires cyclables projetés par le Plan Hérault Vélo du Département, et précise que les véloroutes/voies vertes de ce plan devraient être cartographiées dans la partie "Projet" du PDM. Il est également suggéré d'activer les services vélo et les liaisons avec le déplacement de l'origine à la destination et d'étudier la possibilité de déployer des services de vélos en libre-service pour répondre aux besoins des usagers.
- Soutient le développement d'infrastructures pour le covoiturage.
- Considère que le SERM met en évidence une liaison structurante pour le covoiturage à haut niveau de service (CHNS) entre le Pôle d'échange multimodal (PEM) de la Mosson et le Cœur d'Hérault.
- Met en avant la nécessité d'élaborer une stratégie de covoiturage cohérente avec la Région Occitanie, en concertation avec les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) des territoires voisins. Le Syndicat souligne l'opportunité qu'offre le SERM pour développer le covoiturage sur les itinéraires structurants et insiste sur l'importance d'étudier les opportunités de développement des aires de covoiturage sur ces itinéraires.
- Insiste sur la nécessité d'intégrer la diffusion d'informations multimodales à l'échelle du bassin de mobilité, en encourageant une approche coordonnée.
- Souligne que l'interopérabilité et la qualité de l'information voyageurs sont des chantiers principaux du SERM et demande à la Métropole de définir les modalités d'un partage d'informations multimodales sur les projets structurants pour assurer une meilleure cohérence entre les territoires.
- Estime que l'évaluation environnementale est distinguée par un choix ambitieux visant à accroître significativement les parts modales des transports collectifs et des modes actifs, mais regrette qu'elle n'ait pas formulé plus de remarques sur les impacts des différentes actions.

La Métropole a examiné les recommandations du Syndicat et a apporté des réponses, indiquant une prise en compte de ces dernières, même si elle ne peut pas toujours répondre favorablement à toutes les suggestions en raison de contraintes territoriales ou de compétences.

C'est ainsi que Montpellier Méditerranée Métropole :

- Ajoutera la mention de la labélisation SERM dans le document projet du PDM et reconnaît l'importance du SERM pour l'interface entre le périurbain et le cœur de métropole et souligne la participation du Pays Cœur d'Hérault à cette démarche.
- Indique que les véloroutes/voies vertes du Plan Hérault Vélo seront cartographiées dans la partie "Projet" du PDM et que la fiche action dédiée au réseau cyclable fera référence à ce plan. Toutefois, la cartographie restera à l'échelle du périmètre métropolitain.
- Rappelle qu'elle ne peut mettre en œuvre d'actions en dehors de son ressort territorial concernant les services vélo et le vélo en libre-service.
- Soutient une stratégie de covoiturage cohérente avec la Région et les AOM voisines et une étude sur les aires de covoiturage.
- Met en avant sa propre stratégie de gratuité pour les passagers et ses partenariats avec d'autres territoires.
- Précise que la création d'aires de covoiturage relève de la compétence départementale et que les aires existantes ou en projet sont identifiées dans le projet de PDM.

- Prend note du besoin d'études complémentaires pour affiner la faisabilité relative à son territoire et de la nécessité d'une stratégie cohérente avec la Région et les territoires voisins.
- Prend également en compte la demande du Syndicat de renforcer l'intégration de la stratégie de covoiturage dans la gouvernance associée au SERM.
- Reconnaît que le sujet d'interopérabilité et de qualité de l'information voyageurs est un des principaux chantiers du SERM, une démarche partenariale à laquelle le Pays Cœur d'Hérault est partie prenante. Elle s'engage à définir les modalités d'un partage d'informations multimodales sur les projets structurants pour assurer une meilleure cohérence entre les territoires.

La commission observe que la Métropole a montré une ouverture à intégrer certaines des recommandations du Syndicat, notamment en ce qui concerne la mention du SERM et la prise en compte du Plan Hérault Vélo dans la cartographie du réseau cyclable du projet de PDM. La Métropole a également souligné son engagement en matière de covoiturage et d'informations multimodales dans le cadre du SERM et de ses compétences territoriales. Cependant, elle a rappelé les limites de son action en dehors de son propre périmètre, notamment pour les services de vélos.

La commission relève la nécessité d'un partage d'informations multimodales entre les différents EPCI.

1.10. AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE L'HERAULT MONTPELLIER.

La Chambre de commerce et d'industrie se déclare favorable au projet d'élaboration du PDM, mais insiste sur les mesures suivantes qui lui paraissent indispensables pour les entreprises du territoire.

Elle appelle MMM pour accompagner un dispositif « Destination responsable et engagée » destiné à sensibiliser et accompagner les chefs d'entreprise dans la décarbonation des mobilités (mobilités des personnes, des biens et des données), démarche qui s'adressera aux 40 000 entreprises de la métropole, dont 85 % sont des TPE de moins de 5 salariés.

Elle considère que :

- L'aménagement d'infrastructures routières permettant de délester efficacement la centralité métropolitaine doit être traité prioritairement et que, pour souscrire pleinement à la logique de « contraindre le transit du cœur de ville » (axe A3), des solutions alternatives doivent être proposées : les contournements que sont le COM et le DEM doivent être réalisés dans des délais raisonnables et, au droit de l'A709, l'aménagement de deux diffuseurs existant paraît prioritaire (Rond-point du Zénith (sortie 29) et Rond-point de Près d'Arènes (sortie 30)).
- Au-delà de l'axe B1, il conviendra de déployer du stationnement vélo adapté et calibré pour répondre aux besoins des usagers : sécurisation des vélos, difficultés pour stationner dans les centralités. Le sujet du stationnement deux roues motorisés est également à prendre en compte, notamment sur le pourtour de l'Écusson de Montpellier.
- Une réflexion sur l'accessibilité de l'ensemble des parkings de rabattement paraît opportune afin de prioriser certains accès.
- Certains secteurs de la Métropole ne disposent pas véritablement d'alternatives efficaces à l'usage de l'automobile. C'est notamment le cas sur le secteur sud de Montpellier (Lauze Marcel Dassault, Mas de Grille, Mas d'Astres, Garosud, Tournezy, Puech Radier, Près d'Arènes Marché Gare), au sein duquel on recense 1 900 établissements (RCS) qui emploient 15 100 salariés.
- Il est impératif de doter le territoire d'un véritable schéma logistique afin de donner la visibilité nécessaire aux différents acteurs et de doter le territoire de véritables espaces dédiés.
- La bonne échelle de réflexion en matière de mobilité dépasse les limites administratives de Montpellier 3M. C'est pourquoi, au-delà du PDM, la démarche de SERM (Service Express Régionaux Métropolitains), souhaitée par l'État et portée par les AOT (Autorités Organisatrices de Transports), doit impérativement contribuer au développement de mobilités décarbonées en proposant des services de transports pertinents, fiables et adaptés aux besoins des habitants et des salariés du bassin de vie (évoqué dans l'axe B6).

Dans sa réponse, Montpellier Méditerranée Métropole (MMM) indique que :

- Le PDM vise un **report modal** de la voiture vers le covoiturage, le vélo et les transports en commun, en adoptant une approche systémique et en ciblant les déplacements professionnels.
- Des moyens humains seront dédiés au sein de la Métropole pour accompagner les entreprises dans l'élaboration de Plans de Mobilité Employeur (PDMe).
- Le PDM prévoit un **déploiement stratégique du stationnement vélo**, incluant des box sécurisés, des arceaux et des intégrations dans les logements et entreprises.
- Une **hiérarchisation du réseau routier** est prévue pour apaiser les centres urbains, complétée par un **contournement intercommunal** incluant le COM, la DEM, la RM65 et la reconfiguration de l'A709.
- Le PDM soutient le développement de **lignes de bus à haut niveau de service** pour mieux desservir les parcs d'activités.
- Concernant le transport de marchandises, la Métropole agit dans le cadre de ses compétences (réglementaire, incitatif).

- Le **SERM** est identifié comme crucial pour l'interface périurbaine, et le PDM s'appuie sur le Schéma Directeur de l'étoile Multimodale montpelliéraine, socle du dossier SERM. Il prend en compte des projets pilotés par d'autres acteurs, mais importants pour le territoire, comme le car express Mosson > Lodève/ Clermont Hérault. L'objectif global est de **laisser la voiture à sa "juste place"** et de réduire la congestion.

Commentaire de la commission.

Nous constatons que le maître d'ouvrage apporte une réponse à la plupart des remarques qui lui ont été adressées par Chambre de commerce et d'industrie.

Nous prenons acte de son engagement :

- À enrichir le document et les fiches action concernant le stationnement deux roues motorisés, notamment aux entrées de l'Écusson de Montpellier ;
- À accompagner les entreprises et les administrations dans la recherche de solutions pour les déplacements professionnels comme les déplacements des salariés, et dans la mise en place de Plans de Mobilité Employeur PDMe.

Nous considérons :

- Qu'il est nécessaire d'assurer le plus tôt possible une reconfiguration de l'A709, pour que cet axe puisse jouer pleinement son rôle de contournement sud de Montpellier ;
- Que la réalisation des parkings de rabattement devrait être accompagnée d'une étude de priorisation des accès.

1.11. AVIS DE LA CHAMBRE DE METIERS ET DE L'ARTISANAT (CMA) DE L'HERAULT.

L'avis de la CMA sur le PDM est défavorable.

Elle souhaite :

- La possibilité d'utilisation par les taxis des voies mixtes et de disposer d'aires de stationnement visibles sur les points d'intermodalité ;
- L'identification de voies réservées en raison de leur mission de service public ;
- La mise en place d'accès spécifiques en centre-ville pour toutes les entreprises de proximité (artisans, commerçants, professions libérales) selon des modalités à définir ;
- Le gel du Crit Air 3 et un accès pour les véhicules de chantier et des bornes de recharge rapide réservées aux professionnels.

Elle estime que :

- L'impact des mesures actées ont des conséquences néfastes pour l'activité économique, sans pour autant diminuer significativement la pollution ;
- La diminution de la pollution est nécessaire mais que cela doit se faire dans une véritable concertation.

La Métropole de Montpellier a apporté des réponses aux différentes observations, en particulier :

- Les taxis peuvent déjà circuler sur la majorité des voies réservées aux bus et voies mixtes. Des places de stationnement sont déjà bien identifiées aux PEM ferroviaires de Saint-Roch ainsi que sur le PEM Occitanie (travaux programmés pour améliorer la lisibilité) et les autres seront étudiés. Les taxis bénéficient déjà d'une réglementation intermédiaire entre véhicule d'urgence et les véhicules des particuliers.
- Des dérogations sont accordées d'ores et déjà aux professionnels selon la nature de leurs interventions. Dans le cadre de la fiche action sur la logistique urbaine, il est identifié la nécessité de travailler avec les partenaires professionnels sur l'évaluation de la réglementation et son évolution.
- Chacune de ces dérogations a été vue avec les partenaires économiques du territoire. Plus particulièrement concernant les préoccupations de la chambre des métiers, il s'agit de noter véhicules de chantiers. Les bornes de recharge ne présentent pas de situation de saturation nécessitant l'exclusivité pour un type de public.
- La réduction (évaluation a priori) est estimée à 51 % pour le NOx, ce polluant étant émis à 80 % par le secteur des transports. L'impact de ce polluant sur la santé sera donc réduit. La diminution de la part modale de la voiture de 51 % à 40 % participe à cette réduction des émissions de polluants.
- La Métropole associe régulièrement les parties prenantes du monde économique pour la mise en place de dispositif tel que la ZFE par exemple. Dans ce cadre, suite à la transmission du courrier le 2 octobre 2022, la Métropole a reçu la CMA afin de continuer à travailler sur les modalités de mises en œuvre de la ZFE.

La commission constate que la Métropole a répondu aux observations de la Chambre des Métiers et de l'Artisanat.

Elle note également que la Métropole répond globalement aux sollicitations de la CMA mais réfute cependant certains arguments :

- Les taxis bénéficient déjà d'un régime de circulation, d'un stationnement particulier et de voies réservées.
- L'accès au centre-ville de ses professionnels est bien pris en compte, et peut être reconsidéré.
- Le gel demandé pour le Crit'air 3 faisait partie des accords signés en présence de la CMA.

- Pour l'instant le besoin de bornes de recharge électriques réservées aux professionnels ne se justifie pas.
- La CMA estime que les mesures inscrites au PDM ne diminueront pas significativement la pollution et sont néfastes pour l'activité économique. Chiffres à l'appui, la Métropole soutient le contraire.
- La Métropole rappelle les mesures de concertations qui ont été adoptées et réalisées avant, pendant et après l'enquête publique sur le PDM et en particulier avec la CMA qui demande une véritable concertation.

Toutefois, nous observons que 3M précise que les échanges sont toujours possibles pour trouver des solutions, et tenir compte des enseignements après les premières mises en application de mesures.

Il nous semble donc nécessaire que la Métropole et la CMA revoient en coactivité les sujets restant à mettre au point.

1.12. AVIS DE LA CHAMBRE D'AGRICULTURE.

La Chambre d'Agriculture de Montpellier exprime des préoccupations concernant l'impact des aménagements urbains et des politiques de mobilité sur les agriculteurs. Elle insiste sur la nécessité de prendre en compte leurs besoins de déplacement et d'accès lors de la planification des infrastructures, notamment les voies vertes

En particulier, la chambre d'agriculture :

- Souligne que de nombreux agriculteurs circulent en périphérie et à l'intérieur de la métropole pour leurs activités et leurs besoins. Elle demande donc que son avis soit pris en compte lors des études d'aménagement ou de requalification des voies, afin de discuter des problèmes de déplacement et d'accès aux exploitations.
- Mentionne spécifiquement le LIEN et la DEM et souhaite être tenue informée de l'avancement de ces projets. Elle rappelle les problèmes importants pour l'agriculture métropolitaine liés aux déviations, comme l'accès aux vignes et la remise en cause d'activités d'accueil du public, et souhaite être associée aux discussions, notamment avec le Président du Conseil départemental de l'Hérault.
- Rappelle l'importance de l'indemnisation des préjudices agricoles lors d'acquisitions foncières pour des projets publics.
- Met en avant les risques de conflits d'usage entre les usagers des voies vertes (piétons, cyclistes) et les agriculteurs utilisant des engins motorisés ou réalisant des travaux agricoles à proximité. Elle demande que ces aspects soient pris en compte dans la conception et la gestion des voies vertes. Elle insiste également sur la nécessité d'une concertation avec les représentants de la profession agricole lors de la création de nouvelles voies vertes, en particulier sur le tracé en zone agricole. La Chambre d'Agriculture souhaite la réalisation d'études d'impact sur le fonctionnement des exploitations agricoles liées à l'ouverture de ces chemins.
- Demande que son avis soit pris en compte lors de la conception d'infrastructure afin d'assurer au mieux la pérennité des outils d'exploitation. Elle demande à être informée de l'ensemble des voies de mobilité douce dont le plan est en cours d'élaboration. La concertation du PDM (Plan de Déplacements Métropolitain) a inclus la Chambre d'Agriculture au sein du Comité des Mobilités. Un comité de suivi régulier est également prévu pour partager l'avancement de la mise en œuvre du PDM et ajuster les mesures au besoin.
- Est attentive aux difficultés économiques que la ZFE pourrait engendrer pour les exploitations agricoles, notamment en limitant l'accès des véhicules professionnels. Elle souligne que les exploitants agricoles utilisent quotidiennement des véhicules spécifiques et que le renouvellement de ces flottes représente des difficultés économiques importantes. L'interdiction de ces véhicules pourrait impacter la commercialisation des produits et la logistique des exploitations.
- Demande des dérogations spécifiques pour les véhicules agricoles et les véhicules assurant la logistique des produits agricoles, afin de garantir la continuité de l'approvisionnement alimentaire local. Elle souhaite que la Métropole défende cette position auprès des services de l'État et demande la création d'une signalétique adaptée pour informer les usagers non agricoles des règles et des précautions à prendre sur les chemins ruraux utilisés par les activités agricoles

En réponse aux préoccupations de la Chambre d'Agriculture, Montpellier Méditerranée Métropole partage la nécessité de prendre en compte les activités agricoles :

- Lors de la conception d'infrastructures afin d'assurer au mieux la pérennité des outils d'exploitation. Elle reconnaît que de nombreux agriculteurs circulent en périphérie et à l'intérieur de la métropole pour leurs activités et leurs besoins.
- Lors de la conception d'aménagement en faveur des mobilités actives. Elle précise qu'une voie verte permet de partager la voirie entre les modes actifs et peut autoriser, par dérogation, les modes motorisés comme les engins agricoles. La Métropole insiste sur la concertation mise en place tout au long de l'élaboration du Plan de Déplacements Métropolitain (PDM), sous l'égide du Comité des Mobilités, dont la Chambre d'Agriculture fait partie. Des études et analyses seront menées pour chaque type de réseau vélo (vélo ligne, réseau de liaison, réseau de proximité) afin de définir la meilleure solution d'aménagement cyclable en analysant les impacts environnementaux, agricoles, hydrauliques et fonctionnels pour les vélos. De plus, un comité de suivi régulier permettra de partager l'avancement de la mise en œuvre du PDM et d'ajuster les mesures au besoin.

D'autre part, la Métropole :

- Considère que la création d'une signalétique adaptée sur les chemins ruraux ne relève pas du champ de conception du PDM.
- Prend note de la demande d'études d'impact sur le fonctionnement des exploitations agricoles liées à l'ouverture de ces chemins.
- Affirme s'appuyer sur les acteurs locaux pour mettre en place des dispositifs favorables à la mobilité de tous. La concertation du PDM a inclus la Chambre d'Agriculture au sein du Comité des Mobilités, avec des ateliers, des plénières, une adresse mail pour recueillir les avis, et une réunion publique. Un comité de suivi régulier est également prévu.
- Renvoie à la concertation spécifique de certains projets concernant la demande d'être informée de l'ensemble des voies de mobilité douce.

Concernant les difficultés économiques liées à la Zone à Faibles Émissions (ZFE) et la demande de dérogations spécifiques pour les véhicules agricoles, la Métropole indique qu'elle a mis en place une ZFE progressive dans le temps, adossée à une stratégie de mobilité offrant des alternatives à la voiture individuelle.

En cohérence avec les spécificités territoriales et économiques partagées lors des phases de concertation, différentes dérogations territoriales et liées à la spécificité de certains véhicules sont prévues. Notamment, les Véhicules Automoteurs Spécifiques (VASP), mentionnés sur le certificat d'immatriculation, incluent les véhicules agricoles et sont donc éligibles à des dérogations. De plus, les voiries d'accès au MIN (Marché d'Intérêt National) sont dérogoires à la ZFE pour permettre l'approvisionnement et la livraison de marchandises par tout type de véhicule. La Métropole met en avant son action pédagogique et le fait qu'en l'absence de dispositif de contrôle des plaques d'immatriculation par l'État, elle n'a pas mis en place de verbalisation locale, privilégiant la sensibilisation.

L'amélioration de la qualité de l'air est présentée comme une priorité de santé publique. Bien que la Chambre d'Agriculture propose des mesures concrètes comme l'élargissement des dérogations et le soutien financier, la réponse de la Métropole se concentre sur les dérogations existantes pour les VASP et l'accès au MIN, ainsi que sur sa stratégie globale pour la ZFE.

La commission constate que sur de nombreux points, la Métropole affiche une convergence de vue avec la Chambre d'Agriculture quant à la nécessité de prendre en compte les activités agricoles lors de la conception d'infrastructures et d'aménagements favorisant les mobilités actives.

La commission note également que dans le cadre de l'élaboration du Plan de Déplacements Métropolitain (PDM), au sein du Comité des Mobilités, la Chambre d'Agriculture est représentée. Des ateliers, des plénières, une adresse mail et une réunion publique ont été organisés. Un comité de suivi régulier est également prévu pour le PDM. Cela répond en partie à la demande de la Chambre d'Agriculture d'être associée aux discussions et tenue informée.

Concernant les risques de conflits d'usage sur les voies vertes, la commission observe que la Métropole apporte des éléments de réponse en précisant que la voie verte est un outil réglementaire permettant le partage de la voirie et peut autoriser, par dérogation, les engins agricoles. La Métropole souligne que des études et analyses évalueront les impacts agricoles lors de la conception du réseau vélo. La nécessité d'une concertation spécifique lors de la création de nouvelles voies vertes en zone agricole est également reconnue. La demande d'études d'impact sur le fonctionnement des exploitations agricoles est prise en compte par la Métropole.

Face aux difficultés économiques potentielles liées à la Zone à Faibles Émissions (ZFE), la commission prend note que la Métropole effectuera une mise en place progressive et une stratégie de mobilité proposant des alternatives à la voiture individuelle. La Métropole souligne l'existence de dérogations pour les Véhicules Automoteurs Spécifiques (VASP), catégorie dans laquelle sont inclus les véhicules agricoles, ainsi que pour l'accès aux voiries du MIN. La Métropole insiste sur sa démarche pédagogique et l'absence de verbalisation locale pour le moment.

La commission prend bien note que la Métropole ne peut pas donner une suite favorable à la demande de la Chambre d'Agriculture concernant la création d'une signalétique adaptée sur les chemins ruraux, considérant que cela ne relève pas du champ de conception du PDM.

En conclusion, on observe une volonté partagée de la Métropole de prendre en compte les enjeux agricoles dans l'aménagement du territoire, notamment à travers la concertation et la reconnaissance des spécificités des activités agricoles. Des solutions sont proposées pour certains points soulevés par la Chambre d'Agriculture, comme pour les voies vertes et la ZFE, même si elles ne correspondent pas toujours intégralement aux demandes formulées. Il existe également un point de divergence concernant la signalétique sur les chemins ruraux.

1.13. AVIS DES COMMUNES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE.

Bien que l'ambition générale du projet de PDM 2032 soit soutenue, plusieurs communes expriment des réserves ou des critiques sur la mise en œuvre ou la pertinence du développement des alternatives à la voiture pour leur territoire.

Des retards dans des projets structurants sont déplorés, comme celui du Bustram ligne 4, perçu comme un frein majeur. La Métropole explique ces retards par des procédures administratives, environnementales, d'acquisition foncière, et la coordination avec d'autres chantiers (COM, tram 5).

Certaines communes estiment que les projets prévus ne les concernent pas suffisamment directement ou ne résolvent pas leurs problématiques spécifiques. Juvignac, par exemple, ne pense pas que les lignes de tram/bustram prévues résoudront ses flux. La Métropole répond que les actions ont un effet systémique et que des solutions comme le car express depuis Gignac sont une première étape.

Le besoin de développer des liaisons transversales en transports en commun ou à vélo entre communes voisines est soulevé, impliquant des questions de compétence avec le Département ou la Région. La Métropole reconnaît cette problématique et indique travailler en partenariat avec ces collectivités.

Certaines infrastructures cyclables sont jugées inadaptées ou nécessaires rapidement. La Métropole indique que les vélolignes sont prévues mais leur réalisation s'inscrit dans un processus long.

Le concept de "ville du quart d'heure" est perçu comme irréaliste pour des communes rurales éloignées de certains services. La Métropole précise qu'il s'agit d'une démarche pragmatique pour les trajets de proximité.

L'application de la ZFE suscite de vives inquiétudes au sein de nombreuses communes, et un lien fort est établi entre la ZFE et la disponibilité des alternatives :

Plusieurs communes (Beaulieu, Castries, Cournonsec, Lattes, Lavérune, Montaud, Montferrier-sur-Lez, Pérols, Restinclières, Saussan, Vendargues) demandent un moratoire, un sursis ou un report du calendrier de la ZFE, en particulier pour l'interdiction des véhicules Crit'Air 3 et 4.

Cette demande de report est directement liée et corrélée à la mise en service effective d'une offre alternative en mobilités douces et transports collectifs jugée suffisante et capable de répondre aux besoins des populations. Le retard ou l'absence perçue de ces alternatives est vu comme un frein à la mise en place de la ZFE. Montaud demande explicitement que les transports alternatifs créent un "choc d'offre" articulé autour du dispositif de ZFE-m.

Les communes craignent les impacts socio-économiques négatifs de la ZFE, qui pénaliseraient les ménages les plus modestes, les artisans et les travailleurs indépendants. L'achat d'un véhicule neuf compatible est jugé insoutenable pour de nombreux foyers. Elles demandent une étude d'impact social approfondie, le maintien et ciblage des aides, une phase transitoire adaptée, et une meilleure communication.

L'absence d'un dispositif de contrôle et de verbalisation mis à disposition par l'État est également source d'inquiétude pour certaines communes concernant l'équité d'application.

La Métropole, de son côté, rappelle que la ZFE est progressive et que l'absence de dispositif de contrôle étatique l'a conduite à ne pas mettre en place de verbalisation locale, privilégiant une action pédagogique pour "donner le cap". Elle souligne que sa stratégie de mobilité et le développement des alternatives sont adossés à la ZFE pour accompagner le changement. Elle précise que la ZFE n'oblige pas à acheter du neuf électrique/hybride, les Crit'Air 2 étant autorisées. Elle mentionne les dérogations prévues (géographiques, petits rouleurs, etc.) et les actions d'accompagnement (gratuité TC, aides vélo/covoiturage).

Certaines communes (Grabels, Lavérune, Montferrier, Vendargues) évoquent les projets d'infrastructures routières comme le COM, le LIEN ou la DEM, avec des perceptions diverses. Grabels regrette une "fuite en avant" routière qui pourrait annuler les efforts du PDM. Lavérune réaffirme la nécessité du COM tout en insistant sur son intégration écologique. Montferrier craint un report de trafic et une aggravation des nuisances sur son territoire due à la concentration du trafic sur certains axes dérogatoires à la ZFE. La Métropole répond que le réseau routier fait partie du système multimodal et que sa structuration vise à apaiser les centres,

Commentaire de la commission d'enquête.

La commission observe que si le Plan de Mobilité 2032 et l'ambition de développer les alternatives à la voiture sont majoritairement bien accueillis, leur mise en œuvre suscite des inquiétudes quant à leur rapidité et leur adéquation aux besoins spécifiques de chaque territoire, en particulier dans les communes périurbaines. Ces inquiétudes sont fortement liées à l'application de la ZFE. La commission note également des divergences de points de vue entre la Métropole et certaines communes concernant l'apport direct des projets alternatifs à la voiture sur leur territoire

La commission relève aussi que de nombreuses communes insistent sur la nécessité d'une corrélation stricte entre le calendrier de mise en œuvre de la ZFE et la disponibilité effective d'alternatives de transport viables, ainsi que sur la prise en compte des impacts socio-économiques pour garantir une transition équitable.

La commission considère que la mise en œuvre de la ZFE par la Métropole devrait se faire par une approche pragmatique et progressive s'appuyant sur :

- La mise en place de transports en commun irradiant, de manière équitable et inclusive, l'ensemble de l'aire métropolitaine ainsi que la réalisation de liaisons de modes actifs intercommunales ;
- L'impact des nouvelles technologies dans le domaine de la mobilité.

Elle note, par ailleurs, que l'absence de verbalisation locale peut être interprétée comme un "moratoire" répondant à la demande de certaines communes en attendant la mise en œuvre effective des alternatives à la voiture.

2. OBSERVATIONS DU PUBLIC.

L'analyse des observations du public porte sur :

- Les courriers déposés au siège de l'enquête publique.
- Le registre dématérialisé et les registres déposés dans les mairies,
- Les fichiers déposés sur le registre dématérialisé

2.1. COURRIERS DÉPOSÉS AU SIÈGE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE.

Les représentants des sociétés exploitant le Polygone ont exprimé par des courriers déposés au siège de l'enquête publique leur avis défavorable au projet de PDM 2032.

Ils estiment que le diagnostic du PDM ne prend pas suffisamment en compte l'importance économique du centre-ville et du Polygone, qui selon eux, constitue un moteur économique majeur avec un flux important de visiteurs en voiture. Ils soulignent également le fort taux de précarité à Montpellier, estimant que le PDM ne propose pas de solutions de développement économique adéquates.

Ils doutent de la possibilité d'une croissance significative de l'usage du vélo en raison de problèmes d'insécurité liés aux vols et du manque de stationnements sécurisés. Ils jugent "hérétique" un plan de mobilité principalement axé sur le vélo et la marche.

Ils affirment que les données de la Métropole sur le nombre de places de parking sont erronées, notamment en ne mentionnant pas correctement le parking du Polygone dans certaines figures du diagnostic. Ils critiquent vivement le projet de transformer le parking Polygone en un « parking à vocation résidents » à l'horizon 2032, le considérant comme une sanction des activités commerciales.

Ils estiment qu'une partie des objectifs de la "ville du quart d'heure" dépendent d'initiatives privées difficilement maîtrisables par les élus.

Ils perçoivent la perspective de coupures de trafic comme préjudiciable à l'accessibilité du centre-ville et du Polygone pour une partie importante de leur clientèle venant en voiture.

Ils jugent le réseau de tramway existant insuffisant pour desservir les zones d'activités, contraignant les salariés du secteur privé à utiliser leur voiture.

Ils interprètent l'idée d'une urbanisation concentrée dans les villes et villages de la Métropole comme une incitation à réduire les déplacements vers le centre-ville, potentiellement diminuant leur clientèle.

Ils ont des inquiétudes sur l'avenir de la ZFE quant à son impact sur les habitants métropolitains ne disposant pas de transports collectifs, risquant de les exclure du centre-ville.

En réponse aux observations des représentants des sociétés exploitant le Polygone, Montpellier Méditerranée Métropole :

- Reconnaît l'importance des achats comme motif de déplacement et la question des faibles revenus. Elle assure que le polygone a été pris en compte à travers l'analyse de l'occupation de ses parkings et met en avant la desserte performante en tramway. La métropole insiste sur sa politique de mobilité pour les publics précaires et considère l'offre de mobilité comme un levier du développement économique, tout en précisant que ce n'est pas le seul.
- Reconnaît son ambition forte pour le vélo, en cohérence avec les objectifs nationaux. Elle détaille une stratégie de déploiement du stationnement vélo, incluant des stationnements sécurisés, des intégrations dans le PLU, et le rééquilibrage des usages des parkings.

- Reconnaît une erreur matérielle concernant la mention du parking Polygone dans une figure du diagnostic, qui sera corrigée. Elle précise que la vocation première des parkings reste commerciale, avec une mixité de fonction résidentielle. Concernant la transformation du parking Polygone en parking à vocation résidents, la Métropole ne revient pas explicitement sur cette orientation, maintenant ainsi une source de désaccord majeur avec les gestionnaires du centre commercial.
- Explique que la "ville du quart d'heure" repose sur plusieurs actions conjointes en matière d'aménagement, de circulation et de développement de polarités locales. Il ressort que la vision et les leviers de la "ville du quart d'heure" sont interprétés différemment, avec les acteurs économiques exprimant un manque de confiance dans la capacité du PDM à concrétiser ce concept de manière équilibrée.
- Assume son ambition de réduire le flux de véhicules motorisés individuels par un report modal, tout en reconnaissant le rôle de la voiture pour certains usages spécifiques. Elle avance des études montrant que piétons et cyclistes ont une consommation annuelle moyenne supérieure à celle des automobilistes.
- Met en avant les efforts pour améliorer la desserte des polarités économiques avec la mise en service de nouvelles lignes de tramway et de lignes à haut niveau de service.
- Assure que la "ville du quart d'heure" vise au contraire un gain en mixité sociale et un accès plus équitable aux services, sans exclure la mobilité vers le centre-ville.

Commentaire de la Commission d'enquête publique.

L'analyse des courriers des représentants des sociétés administrant le centre commercial du Polygone révèle un « conflit » entre les intérêts économiques de ce dernier et les orientations du Plan de Mobilité de la Métropole. Les représentants du Polygone expriment une inquiétude significative quant aux potentielles répercussions négatives du PDM sur leur activité, notamment en termes d'accessibilité en voiture et de vision du développement urbain. De son côté, la Métropole justifie ses choix par des objectifs de développement durable, de report modal et d'amélioration de la qualité de vie, tout en reconnaissant certaines erreurs et en apportant des clarifications.

Cependant, les désaccords fondamentaux persistent, notamment concernant la future vocation du parking Polygone et l'impact de la réduction de la voiture sur l'économie locale. Cette analyse témoigne d'une confrontation entre une vision de la mobilité axée sur la réduction de la voiture individuelle et les préoccupations des acteurs économiques fortement liés à l'accessibilité automobile.

Dans le cadre des observations du Polygone, la commission suggère à 3M, en liaison avec les représentants du Polygone, d'étudier la possibilité de :

- Clarifier la prise en compte de la précarité et des faibles revenus dans le contexte de l'accessibilité au Polygone ;
- Intégrer une analyse plus approfondie de l'impact économique du Polygone dans le diagnostic ;
- Reconsidérer la politique de réduction de la voiture en ville en tenant compte de la clientèle du Polygone ;
- Apporter des clarifications et des garanties concernant le stationnement au Polygone ;
- Améliorer la desserte en transports en commun des zones d'activités, y compris potentiellement le Polygone pour les employés ;
- Préciser l'articulation entre le concept de "ville du quart d'heure" et le maintien de l'attractivité du centre-ville et du Polygone ;
- Fournir des informations plus claires sur l'avenir de la ZFE et son impact sur l'accessibilité au Polygone.

2.2. OBSERVATIONS DU PUBLIC DÉPOSÉES SUR LE REGISTRE DÉMATÉRIALISÉ ET LES REGISTRES PAPIERS (CLASSÉES PAR THÈMES).

Les observations déposées par le public sur le registre dématérialisé et les registres papiers placés dans les mairies ont été classées en 17 thèmes :

- | | | |
|---------------------|-----------------------|---------------------------|
| 1. Castelnau-le-Lez | 7. Infrastructures | 13. Saussan |
| 2. Divers | 8. Intermodalité | 14. Sécurité |
| 3. Dossier | 9. Mobilité | 15. Transport en commun |
| 4. Environnement | 10. PDM 2032 | 16. Urbanisme |
| 5. Financement | 11. PLUi | 17. Zones Faible Émission |
| 6. Hors sujet | 12. Quatre boulevards | |

1. Castelnau-Le-Lez.

Les habitants de Castelnau-le-Lez expriment des opinions et des préoccupations majeures concernant plusieurs projets envisagés dans le Plan de Mobilité (PDM) et le Plan Local d'Urbanisme intercommunal valant Schéma de Cohérence Territoriale (PLUi-C), notamment en ce qui concerne l'avenue Jean Jaurès, la Déviation Est de Montpellier (DEM), la halte TER à Sablassou, et plus généralement les mobilités actives.

Concernant l'avenue Jean Jaurès, une préoccupation dominante est la sécurité pour les cyclistes et les piétons, due à la forte circulation automobile et à l'étroitesse des trottoirs. Plusieurs habitants et associations, comme Vélocité, suggèrent de mettre l'avenue en sens unique pour les voitures afin de créer une piste cyclable sécurisée et d'élargir les trottoirs. Certains riverains se disent même prêts à accepter un temps de trajet plus long si cela améliore la sécurité.

Cependant, une forte opposition à la mise en sens unique de l'avenue Jean Jaurès se manifeste également. Les opposants, souvent habitants des quartiers nord de Castelnau (comme les Courtareilles et Valombreuse), craignent que cela n'isole leurs quartiers, en rendant plus difficile l'accès au centre-ville, aux commerces, à la clinique du Parc, et aux services. Ils pensent que cela déporterait la circulation et les embouteillages vers d'autres quartiers résidentiels de Castelnau, aggravant les problèmes existants. De plus, les commerçants du centre-ville redoutent une baisse de fréquentation et de chiffre d'affaires si l'accès est rendu plus compliqué. Ils soulignent le manque de places de parking actuel. Certains proposent plutôt de créer une piste cyclable le long des berges du Lez.

Un autre point de préoccupation majeur concerne la Déviation Est de Montpellier (DEM). De nombreux habitants estiment que la réalisation rapide de la DEM est essentielle pour dévier la circulation de transit en provenance de Jacou, Teyran et de l'arrière-pays, et ainsi réduire les embouteillages sur l'avenue Jean Jaurès et dans le centre de Castelnau. Certains s'interrogent sur la raison pour laquelle la DEM n'a pas été construite plus tôt et demandent qu'elle soit priorisée.

La halte Train Express Régional (TER) à Sablassou suscite également des interrogations. Certains habitants notent une absence d'informations précises dans le PDM concernant les études et la réalisation de cette gare, malgré les mentions dans le PLUi-C. Ils demandent des clarifications sur le calendrier et la nature des études prévues, notamment en lien avec la mise en service de la phase 1 de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) en 2034. Des préoccupations sont également soulevées quant aux conséquences de cette implantation sur la circulation automobile dans un secteur déjà saturé.

Plus généralement, des habitants expriment un sentiment de manque de concertation significative concernant les projets à Castelnau-le-Lez, malgré le fait que le maire soit vice-président à la voirie. Ils estiment que leurs avis et ceux des associations ne sont pas suffisamment pris en compte. Certains déplorent le

maintien de projets jugés obsolètes dans le PDM et l'absence d'objectifs chiffrés et temporisés clairs. Des préoccupations sont également exprimées quant à l'urbanisation rapide de Castelnau-le-Lez qui n'aurait pas été accompagnée d'une planification efficace des mobilités, entraînant une offre de transport en commun insuffisante et des aménagements d'espaces publics incohérents.

Enfin, certains habitants soulignent des problèmes spécifiques comme les difficultés de circulation des véhicules de secours, le caractère dépassé du service de bus à la demande TAM 35, et l'absence d'une vision claire des évolutions du trafic futur compte tenu des projets d'urbanisation en cours. Ils insistent sur la nécessité de réaliser des études d'impact sérieuses avant toute modification du plan de circulation

Concernant l'avenue Jean Jaurès, la Métropole reconnaît son rôle important pour les déplacements et la nécessité d'y accueillir des mobilités alternatives efficaces et sécurisées tout en permettant une circulation automobile adaptée. Face aux propositions de mise en sens unique pour sécuriser les cyclistes, la Métropole indique que le PDM n'est pas le document qui propose la solution technique d'aménagement. Elle précise qu'une étude de faisabilité technique, financière, environnementale et foncière doit être réalisée pour étudier les différentes options possibles par tronçon. La Métropole assure qu'une démarche de concertation spécifique au projet sera menée.

Concernant la Déviation Est de Montpellier (DEM), de nombreux habitants soulignent son importance pour dévier le trafic et réduire les embouteillages. La Métropole reconnaît le rôle du système routier dans son approche multimodale et inscrit dans son projet stratégique un contournement intercommunal composé de la RM65, de la DEM, de l'A709 et du COM, visant à distribuer le trafic et réduire la congestion.

Concernant la halte TER à Sablassou, face au manque d'informations précises soulevé, la Métropole explique que ce projet est éminemment lié à la mise en service de la phase 1 de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) en 2034. Le PDM 2032 programme la réalisation d'études techniques pour confirmer la faisabilité de la création de la halte, puis les modalités de réalisation des travaux. La mise à niveau du Pôle d'Échange Multimodal (PEM) de Sablassou mentionnée dans le PDM pourrait comprendre ces études.

Plus généralement, concernant la concertation, la Métropole affirme qu'elle a été menée à l'échelle de la Métropole à travers différents moyens décrits dans le bilan de la concertation, en cohérence avec les objectifs définis le 1er février 2021.

Concernant l'urbanisation et l'offre de transport en commun, la Métropole indique que le PDM prend en compte l'évolution de la population, des emplois et la localisation des équipements structurants connus au moment de la conception du document. Elle souligne que la desserte en transport en commun a accompagné la croissance de Castelnau-le-Lez, notamment grâce à la ligne 2 de tramway. La Métropole reconnaît la nécessité de favoriser les alternatives à la voiture individuelle et propose un système de mobilité qui permettra de reporter le trafic en dehors des centres urbains et vers d'autres modes de déplacement.

Concernant des points spécifiques comme la circulation des véhicules de secours et les incivilités, la Métropole rappelle que le respect du code de la route relève du pouvoir de police du maire et des forces de l'ordre. Le PDM prévoit des actions de sensibilisation aux bonnes pratiques de mobilité. Pour le service de bus à la demande TAM 35, la Métropole estime que la desserte fine du réseau de bus ne correspond pas à l'échelle de conception du PDM à l'horizon 2032.

Enfin, concernant les études d'impact et l'évolution du trafic futur, la Métropole assure que la prise en compte de l'évolution de la demande de déplacement est intégrée dans l'exercice prospectif de modélisation des déplacements, décrit dans l'évaluation environnementale du PDM. Elle s'engage à enrichir cette description pour mieux détailler les données utilisées.

Commentaire de la commission.

La Métropole répond aux préoccupations en expliquant la portée du PDM comme un document de stratégie globale nécessitant des études de faisabilité et des concertations spécifiques pour les aménagements locaux. Elle justifie le calendrier de certains projets comme la halte TER par leur lien avec des projets d'infrastructure de plus grande échelle et met en avant son approche multimodale pour répondre aux problèmes de congestion.

Cependant, les réponses ne fournissent pas toujours les détails techniques ou les calendriers précis attendus par certains habitants.

La commission estime que les observations ne concernant pas le projet de PDM 2032, devraient être, pour certaines prises en compte en y apportant une réponse adaptée, et pour les autres transmises aux services concernés.

La commission considère également concernant :

- L'avenue Jean Jaurès, qu'au-delà des études de faisabilité technique, financière, environnementale et foncière à réaliser, une véritable concertation soit conduite avec la population ainsi qu'une expérimentation des solutions choisies ;
- Le passage à niveau PN 39, que la Métropole devrait relancer, au plus tôt, auprès de la Région et de la SNCF une concertation pour sa suppression.

2. Divers.

Le processus de consultation a suscité des critiques importantes de la part du public. Plusieurs personnes ont souligné que la consultation simultanée du PLUi-C et du PDM 2032, dans un délai jugé contraint, rendait la compréhension des documents et de leurs liens complexe. Des voix se sont élevées pour demander un allongement du temps de consultation et une organisation conjointe des enquêtes. Le caractère tardif de l'engagement du PDM a également été noté.

Un manque de consultation préalable au niveau local a été déploré par certains habitants qui ont regretté l'absence de consultation préalable dans la commune de Castelnau-le-Lez concernant le PDM. D'autres observations du public ont également exprimé ce souhait de consultation locale.

Le contenu du PDM a été jugé trop vague par certains et qu'il manquait de précisions sur la mise en œuvre concrète, les partenariats et les financements. Un manque de clarté concernant la transition avec l'ancien PDU et l'absence de bilan de celui-ci ont également été regrettés.

Un sentiment de manque de prise en compte des spécificités locales et des remarques des habitants a été exprimé.

La Métropole justifie la simultanéité des consultations par la nécessité d'assurer l'articulation entre l'accueil de nouveaux habitants et l'offre de mobilité. Elle précise que la consultation du PDM a été menée à l'échelle de la Métropole à travers divers moyens décrits dans le bilan de la concertation. La durée de l'enquête publique est présentée comme supérieure au minimum réglementaire.

Elle explique que le PDM est un document de structure globale et ne vise pas à définir les solutions techniques spécifiques à chaque quartier. Elle met en avant son engagement financier important pour la mise en œuvre du plan.

La Métropole insiste également sur le bilan de la concertation comme preuve de la prise en compte des contributions citoyennes et mentionne que l'élaboration du PDM s'est faite dans une logique de concertation et de participation citoyenne à travers des réunions publiques et une plateforme participative. Elle prévoit aussi un observatoire des mobilités pour un suivi régulier du plan.

Concernant le Service Express Métropolitain Régional (SERM), la Métropole précise que la démarche de projet en est à ses prémices et que la concertation sur les projets opérationnels reste à conduire.

Commentaire de la commission.

Bien que la Métropole ait mis en place un processus de consultation à l'échelle métropolitaine et souligne son engagement financier, le public a exprimé des critiques significatives concernant le manque de temps et la complexité de la consultation, l'insuffisance de la concertation au niveau local, le caractère jugé trop général du PDM et le sentiment que les spécificités locales et les avis des habitants n'ont pas été suffisamment pris en compte.

La Métropole tente de répondre à ces critiques en justifiant ses choix par la vision globale du plan et les contraintes de planification à l'échelle de l'agglomération, tout en mettant en avant les outils de concertation mis en place et les étapes futures de suivi.

La commission prend note des engagements de la Métropole pour les étapes futures du suivi.

3. Dossier.

Contribution du public

Un certain nombre d'observations concernent la procédure et considèrent que :

- La simultanéité d'enquêtes séparées sur le PDM et sur le PLUi a engendré une certaine confusion car elles présentent des liens entre elles et ont des incidences l'une sur l'autre, ce qui brouille le message et complique l'étude et la compréhension des deux documents ;
- Un dossier papier, consultable par le public, aurait dû être déposé dans chacune des communes de la Métropole ;
- Cette enquête publique n'aurait fait l'objet d'aucune publication sur les supports de communication municipaux à Saint Jean de Védas ;
- La durée restreinte au minimum légal de l'enquête publique ainsi que les vacances scolaires n'auraient pas facilité l'étude du dossier.

Parmi les observations concernant directement le dossier, on peut noter :

- Le regret d'un manque de clarté des cartes présentées dans la pièce 3 et le flou entre les projets de lignes Bustram et de SERM routiers ;
- La difficulté de comprendre des documents dont la lecture est parfois complexe ;
- La difficulté, associée à la consultation électronique, pour le "commun des mortels" non initiés à la lecture de si gros dossiers.
- Des demandes d'information : « Quelle est la différence entre bustram, bus et car à haut de service ? Y aura-t-il des voies bus sur les voies rapides de contournement ? »

La Métropole fournit les explications suivantes en réponse aux observations du public :

- Le bustram comme composante du SERM : Les lignes de bustram 1 et 4 font partie intégrante des branches du Service Express Régional Métropolitain (SERM) de Montpellier Méditerranée. Le SERM est conçu comme un réseau de transport multimodal combinant train, bustram et car express. Le bustram de Montpellier est l'appellation commerciale donnée au futur réseau de bus à haut niveau de service (BHNS) de la métropole.
- Caractéristiques et avantages du bustram : Cette nouvelle offre de transport garantira des temps de trajet constants, indépendamment des conditions de circulation automobile, grâce à des aménagements spécifiques. La régularité sera optimisée avec une fréquence de passage de 10 minutes en journée au cœur de la métropole et de 15 minutes en périphérie. Les temps de parcours seront assurés grâce à des voies réservées aux bustrams sur la majorité de leur trajet, avec une adaptation du type de voie réservée (double sens ou sens unique) en fonction de la largeur des voies.
- Le rôle des Cars Express : Les Cars à Haut Niveau de Service, ou Car express, assureront des liaisons interurbaines entre la Métropole et les territoires voisins. Ils emprunteront le contournement ouest de Montpellier, qui sera aménagé avec des Voies Réservées pour les Transports en Communs (VRTC). L'objectif est également que l'A709 bénéficie de VRTC.

- Conception conjointe du PDM et du PLUi-Climat : Le PDM et le Plan Local d'Urbanisme intercommunal valant Programme Local de l'Habitat et valant Plan Climat-Air-Énergie Territorial (PLUi-Climat) ont été conçus de manière conjointe. Cette démarche vise à assurer une articulation cohérente entre l'accueil de nouveaux habitants, d'emplois et de services, et l'offre de mobilité disponible.
- Modalités de mise à disposition du PDM au public : L'intégralité du contenu du projet de PDM, y compris les cartes, a été mise à la disposition du public pendant la phase d'enquête publique. Les documents étaient consultables en version papier dans 12 communes désignées comme "permanences" ainsi qu'à l'Hôtel de Métropole, siège de l'enquête. Ils étaient également téléchargeables sur le site internet de Montpellier Méditerranée Métropole et accessibles en ligne via une plateforme dématérialisée. Une réunion publique de présentation du projet de PDM a eu lieu le mercredi 4 septembre 2024. Le choix des 12 communes "permanences" a été fait par la Commission d'Enquête dans un souci de distribution équitable sur le territoire métropolitain. Toute personne pouvait demander et obtenir communication (à ses frais) de tout ou partie du dossier d'enquête dès la publication de l'arrêté d'ouverture d'enquête.

Commentaires de la commission

Nous considérons que le maître d'ouvrage apporte une réponse adaptée aux observations qui lui sont adressées et que l'avis d'enquête a été affiché du 27 janvier 2025 au 19 mars 2025 sur le panneau extérieur du parvis de la mairie de Saint-Jean-de-Védas (cf. Certificat du maire de la commune).

4. Environnement.

Observations du public.

Les observations sur le thème de l'environnement montrent la préoccupation des habitants, voire leurs inquiétudes.

Mais, parmi celles-ci, 10 % environ font confiance aux mesures annoncées dans le projet de PDM, soulignant qu'il apportera une amélioration à l'environnement.

Les sous-thèmes apparus concernent **la neutralité carbone** et principalement les GES, et son corollaire **la santé, la biodiversité et l'artificialisation des sols**.

C'est par l'association les Shifters et leurs soutiens que s'est le plus exprimé l'opinion sur l'aspect incomplet, voire imprécis, du PDM pour mesurer scientifiquement la diminution des gaz à effet de serre, afin de pouvoir conduire la trajectoire vers la neutralité carbone.

L'accroissement de la population et des flux est peu abordé en tant que tel mais transparaît dans les observations. De même, la pollution perçue comme un enjeu primordial pour la santé est souvent inscrite dans les observations.

La biodiversité également fait l'objet d'inquiétudes quant au développement des voiries en ville et voies vertes dans les espaces naturels ou agricole : les craintes pour la chaleur urbaine, la survie des espèces et la fragmentation des habitats naturels sont formulées ainsi que pour les perturbations engendrées par la fréquentation humaine.

Certains administrés soulignent la nécessité de ne pas imperméabiliser ces voies, ainsi que celles des futures lignes de Transports en Commun (TC) comme le busram.

Parmi les avis favorables certains citent les effets positifs du PDM alors que d'autres se plaignent des nuisances diverses causées par les comportements moins vertueux.

A l'argumentation de l'association, **la Métropole avance** que le PDM répond aux objectifs réglementaires et qu'il évalue de manière relative les émissions de polluants en soulignant le fait que la comparaison en le PCAET et le PDM est difficile du fait de la nature même des deux documents.

3M affirme que les flux et les émissions diminueront grâce aux actions prévues dans le PDM, en éloignant le trafic du centre et le fluidifiant, en maillant et densifiant les réseaux de TC et offrant toutes les alternatives possibles à la voiture.

La création de voies vertes ne nécessite pas forcément d'imperméabiliser les sols selon la Métropole, et en milieu urbain les chantiers de construction de pistes cyclables ou lignes de busram évitent, le plus possible, de couper des arbres. Ces travaux sont couplés à des actions de re-végétalisation.

Par ailleurs 3M relativise l'impact des voies vertes sur les espaces naturels, et du fait également des précautions prévues pour leur création, notamment les plantations. Elle rappelle les avantages de mixité des usages que vont apporter ces voies.

Pour les nuisances ou infractions rapportées aux règles sur la pollution automobile, 3M précise que cette mission relève des services de l'État.

Commentaire de la commission d'enquête.

Le thème de l'environnement préoccupe les administrés, mais 10 % seulement des contributions de l'enquête traitent de ce sujet.

Il est important de noter que le PDM est un document de planification, et que l'importance réelle des incidences dépendra de la nature exacte des projets, de leur localisation et de leurs modalités de mise en œuvre. Les études d'impact qui seront réalisées identifieront précisément les risques pour l'environnement et les mesures ERC nécessaires.

La réponse, dans son mémoire, de la maîtrise d'ouvrage aux arguments de l'association les Shifters est assez évasive. La demande d'inscrire dans le projet des actions plus concrètes pour quantifier et mesurer l'impact du PDM dans l'atteinte des objectifs GES, n'est pas relevée par la Métropole. Mais la MRAE ayant émis des recommandations que 3M devra prendre en compte, dans le même but, cette demande devrait être entendue.

Les arguments sur la baisse attendue des émissions et donc son impact positif sur l'environnement, sont ceux inscrits dans le PDM : Ils répondent aux sollicitations du public.

Par contre ne figurent pas de réponse précise à l'impact « limité » des voies vertes sur les milieux naturels dont la fragmentation des habitats par exemple. Pas de détails non plus sur l'imperméabilisation des futures voies à construire, 3M se limitant à affirmer qu'elles ne font pas toujours l'objet de revêtements imperméables.

La commission prend note :

- De la réponse que devrait apporter 3M au sujet de la meilleure quantification des GES.
- Des engagements de limiter les impacts des nouveaux équipements, bien qu'il ne figure pas encore de démarche ERC identifiée sur ce sujet.

Par ailleurs, sur le point particulier des revêtements de sol, elle préconise de prioriser les matériaux perméables voire drainants, ou les stabilisés, pas toujours plus coûteux, mais s'inscrivant dans la démarche du ZAN. L'affichage de cette mesure ne peut que renforcer la démarche environnementale du PDM.

5. Financement.

Observations du public.

Les seules contributions sur ce thème sont favorables au plan de financement du projet de PDM. Elles lui reconnaissant une certaine ambition.

L'une pointe la nécessité de se donner les moyens, une autre le besoin de solliciter des co-financements.

Est souligné également le souci d'une répartition équitable des enveloppes disponibles pour financer le déploiement des différents modes (Vélo, piétons, transports en commun).

Sur les moyens financiers, **la Métropole confirme** en substance sa volonté de les consacrer aux enveloppes nécessaires. Elle précise que de nombreuses actions seront co-financées avec d'autres collectivités et maîtrises d'ouvrage. Des recherches de subventions auprès de l'État et de l'Union Européenne seront lancées.

Commentaire de la commission d'enquête.

Ce thème n'a été abordé que dans trois contributions.

Le montage financier inscrit dans le projet de PDM est ambitieux. Cependant la commission ne dispose pas d'éléments pour mettre en doute sa crédibilité et donc sa sincérité financière.

6. Hors sujet.

Observations du public.

Ces observations concernent un choix de priorité dans la dépense des deniers publics, une opposition au droit d'anonymisation des observations et une plainte pour verbalisation d'un véhicule muni d'une carte handicapé.

Réponse de la Métropole.

Concernant la verbalisation d'un véhicule muni d'une carte handicapé, la Métropole précise que l'ambition affichée par le PDM nécessite de réduire ponctuellement la part de l'espace public consacrée à la voiture, qu'elle soit en circulation ou en stationnement. Cette volonté se traduit également par une surveillance accrue de la rotation des véhicules stationnés sur les places en voirie à l'aide de véhicules LAPI équipés d'un système de lecture automatique des plaques d'immatriculation (LAPI). Toutefois, il n'existe pas encore un seul site national avec un fichier commun pour répertorier les droits au stationnement des usagers handicapés.

L'article L. 241-3-2 du code de l'action sociale et des familles dispose que « la carte de stationnement pour personnes handicapées permet à son titulaire ou à la tierce personne l'accompagnant d'utiliser, à titre gratuit et sans limitation de durée, toutes les places ouvertes au public ». A ce jour, à Montpellier comme ailleurs, ces cartes ne sont pas encore prises en compte par les systèmes de lecture automatique des plaques d'immatriculation (LAPI). Cette observation dépasse donc largement le cadre du projet de PDM de Montpellier Méditerranée Métropole. Pour répondre à cette situation, et comme annoncé lors de la Conférence nationale du handicap du 26 avril 2023, le ministère de la transition écologique est en train de finaliser un service numérique national permettant de déclarer les véhicules utilisés par les titulaires de la CMI-S. Lorsque ce service sera déployé, les collectivités et leurs prestataires chargés du contrôle du stationnement ou de la circulation pourront s'y raccorder et ainsi vérifier les droits des personnes à circuler.

Commentaires de la commission.

Nous considérons que le maître d'ouvrage apporte une réponse adaptée aux observations qui lui sont adressées.

7. Infrastructure.

Observations du public.

Les préoccupations majeures des citoyens concernant l'impact du plan sur leur mobilité quotidienne sont diverses et touchent à plusieurs aspects de leurs déplacements. On peut identifier les principaux points suivants.

Congestion du trafic routier et fluidité de la circulation.

De nombreux citoyens s'inquiètent des bouchons persistants autour de l'agglomération de Montpellier et sur des axes spécifiques comme le rond-point du Zénith, l'entrée Est de Vendargues, et certains échangeurs avec l'A709. Certains estiment que les récents aménagements routiers ont même conduit à une congestion accrue. Des propositions sont faites pour fluidifier le trafic, notamment en facilitant l'accès à l'autoroute de contournement A709 et en rectifiant la mauvaise conception de certains échangeurs. D'autres suggèrent qu'au lieu de limiter le flux de voitures, il faudrait chercher à le fluidifier. La congestion est particulièrement problématique aux heures de pointe et impacte la qualité de vie des habitants, notamment ceux qui résident en dehors de Montpellier et viennent y travailler. Des solutions comme le dédoublement de voies et la création de sorties directes depuis l'A709 vers de nouveaux quartiers sont proposées. Certains citoyens déplorent que le feu tricolore de la M65 à l'intersection avec le chemin de Vendargues paralyse complètement le secteur, et que les feux à Vendargues créent des blocages. La congestion des ronds-points, comme celui de Castries et de Girac, est également une source de préoccupation majeure.

Développement et extension des transports en commun.

Des interrogations subsistent quant à la connexion de la gare TGV Montpellier Sud de France avec le tramway et l'aéroport. Bien que l'extension de la ligne 1 du tramway à la gare TGV soit prévue pour octobre 2025, la connexion avec l'aéroport, situé hors du périmètre de la métropole, soulève des préoccupations. Des citoyens demandent pourquoi les anciennes voies ferrées ne sont pas utilisées pour un tramway desservant des communes comme Le Crès, Vendargues, Castries et Saint-Brès, ce qui pourrait désengorger le trafic. L'importance de renforcer le maillage des réseaux de bus pour assurer une équité territoriale est soulignée. À Castries, le manque d'évolution en termes de mobilité et l'attente du tramway depuis 20 ans sont déplorés. Certains habitants s'inquiètent de l'accessibilité aux transports en commun pour ceux qui ne pourront pas avoir une voiture "propre" ou un smartphone.

Aménagements cyclables et mobilité douce.

Le développement des pistes cyclables est un sujet de débat. Si certains se félicitent des avancées et de la sécurisation des déplacements à vélo, d'autres soulignent le manque de continuité et de sécurité des itinéraires cyclables, notamment aux intersections. Des habitants de communes comme Saint-Drézéry se sentent négligés en l'absence de pistes cyclables sécurisées vers Montpellier. Des inquiétudes sont également exprimées quant à l'impact des voies vertes sur les espaces naturels et les activités agricoles. La suppression de places de stationnement au profit des pistes cyclables suscite des tensions et est perçue comme une catastrophe pour ceux qui dépendent de leur voiture. Des propositions alternatives, comme des pistes cyclables le long des routes existantes, séparées par des arbres, sont faites. La sécurisation du stationnement des vélos est également considérée comme nécessaire.

Projets de contournement routier (COM et DEM) et infrastructures routières.

La réalisation du Contournement Ouest de Montpellier (COM) et de la Déviation Est de Montpellier (DEM) est au centre de nombreuses discussions. Certains les considèrent comme indispensables pour réduire le trafic de transit et la congestion. D'autres s'y opposent, les percevant comme des autoroutes urbaines délétères pour l'environnement,

augmentant la pollution et détruisant des zones naturelles. Des craintes sont exprimées quant au fait que le COM pourrait attirer un nouveau flux national de véhicules et saturer davantage l'A709. Certains estiment que la Métropole a tardé à réaliser un contournement routier digne de ce nom. L'état lamentable des voiries est également pointé du doigt.

Accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

L'accessibilité est une préoccupation majeure, avec des citoyens déplorant le manque de prise en compte des besoins des PMR dans le plan, notamment en ce qui concerne l'aménagement des stations et des arrêts de transport en commun, ainsi que l'accessibilité des voiries et des espaces publics. Le manque de commission métropolitaine pour l'accessibilité est également souligné.

Stationnement.

Le manque de places de stationnement, notamment à Cournonterral, et la suppression de places existantes sans solutions de remplacement sont des sujets d'inquiétude. Le manque de solutions de stationnement longue durée pour les visiteurs de Montpellier est également un point noir soulevé.

Équité territoriale.

Certains habitants des communes périphériques ont le sentiment que le plan favorise principalement Montpellier, au détriment des besoins de mobilité des autres communes de la métropole. Ils soulignent l'importance d'assurer une équité territoriale dans l'aménagement des infrastructures et le renforcement des transports en commun.

La Métropole de Montpellier a formulé des réponses aux préoccupations majeures des citoyens concernant l'impact du plan sur leur mobilité quotidienne, en s'appuyant sur plusieurs axes stratégiques et des projets spécifiques.

Concernant la congestion du trafic routier et la fluidité de la circulation,

La Métropole prévoit une hiérarchisation du réseau routier (structurant, primaire, secondaire) visant à apaiser les quartiers de Montpellier et les centres-villes des communes. Un contournement intercommunal composé du Contournement Ouest de Montpellier (COM), de la Déviation Est de Montpellier (DEM), de la RM65 et de l'A709 reconfigurée est planifié pour assurer la distribution du trafic à l'intérieur du contournement et réduire le transit et la congestion. La reconfiguration de l'A709, y compris ses échangeurs comme celui du Zénith, est également prévue, avec des études approfondies menées en partenariat avec d'autres collectivités. La finalisation du LIEN Ouest est également présentée comme une mesure visant à soulager une partie du trafic entrant dans la métropole. Des actions spécifiques sont envisagées pour améliorer la sortie du Zénith et de l'Aréna lors d'événements.

Concernant le développement et l'extension des transports en commun

La Métropole indique que l'extension de la ligne 1 du tramway à la gare TGV Montpellier Sud de France est prévue pour le 18 octobre 2025. La connexion avec l'aéroport relève de la Région et est étudiée dans le cadre du SERM. L'utilisation des anciennes voies ferrées a été analysée, et la section entre Vendargues et Castries est jugée pertinente pour la ligne Bustram 1. Le plan prévoit de desservir les secteurs Est (Bustram 1), Ouest (Bustram 4) et Nord (ligne 5 du tramway). Castries sera à terme desservie par un Bustram.

Concernant les aménagements cyclables et la mobilité douce.

La Métropole met en avant des investissements massifs pour augmenter la part modale du vélo. Un référentiel d'aménagements cyclables existe, intégrant la végétalisation. Des études sont en cours pour traiter les discontinuités cyclables à l'Est de la métropole, notamment via le projet Bustram et d'autres aménagements pour relier les communes. La connexion cyclable vers Saint-Drézéry est prévue dans le projet SERM vélo. Des projets de vélolignes, comme celles reliant Baillargues à Castries et Vendargues, sont à l'étude. Le stationnement sécurisé des vélos est identifié comme une nécessité.

Concernant les projets de contournement routier (COM et DEM) et les infrastructures routières.

La Métropole réaffirme la nécessité du contournement intercommunal pour réduire le transit et la congestion. Le COM est vu comme un moyen de soulager le trafic et d'améliorer la qualité de l'air. La DEM est considérée comme essentielle, notamment pour Castelnau-le-Lez. La Métropole précise que l'entretien des voiries n'est pas une action spécifique du PDM.

Concernant l'accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

La Métropole indique que l'accessibilité est traitée dans une annexe spécifique et de manière transversale dans le plan d'action, et que la mise en conformité des espaces publics est une priorité. Un bilan de l'accessibilité du réseau de transport et la programmation des travaux seront présentés à la prochaine Commission Intercommunale pour l'Accessibilité (CIA) en 2025.

Concernant les problématiques spécifiques à certaines communes ou quartiers

La Métropole rappelle que le PDM est un document stratégique et ne répond pas à des problématiques très locales, qui sont étudiées dans le cadre d'études de sécurité et de circulation. Pour la passerelle de la Pompignane, une étude est en cours. Pour la gare de Villeneuve-lès-Maguelone, des améliorations sont prévues dans le cadre du SERM et du futur PEM.

Concernant le stationnement.

La Métropole précise que la répartition du stationnement est définie dans les PLU communaux et encourage leur réalisation. Elle collabore avec la Région pour les PEM comme celui de Baillargues. Le stationnement sécurisé des vélos est prévu.

Concernant l'équité territoriale.

La Métropole affirme que le PDM agit pour l'ensemble des communes et vise à assurer une offre de mobilité adaptée à leurs besoins, notamment en renforçant les réseaux de bus et de vélos. Le système de mobilité proposé vise à reporter le trafic en dehors des centres urbains et à encourager les modes alternatifs pour tous les habitants de la métropole.

Commentaire de la commission.

Les réponses de la Métropole révèlent sa volonté de répondre aux préoccupations des citoyens à travers une planification stratégique axée sur le développement des modes alternatifs et la réduction de la congestion. Cependant, un décalage subsiste entre cette vision globale et les attentes de nombreux citoyens concernant des problèmes locaux spécifiques et la mise en œuvre concrète de l'accessibilité PMR.

La concertation et la prise en compte des observations du public sont des éléments importants du processus de l'enquête publique, mais des sentiments d'unilatéralisme et de manque de considération pour certaines préoccupations quotidiennes persistent chez certains citoyens.

La commission note la volonté de la Métropole d'apporter des réponses aux préoccupations du public mais considère que les actions conduites par celle-ci devraient être réalisées en concertations avec tous les acteurs de la mobilité au profit de tous les habitants de l'aire montpellieraine.

8. Intermodalité.

Observations du public

Les principales difficultés, soulevées à propos de l'intermodalité, résident dans l'efficacité limitée de certaines alternatives à la voiture individuelle comme le covoiturage, une infrastructure de transport en commun et d'intermodalité encore insuffisante et mal adaptée aux besoins de tous les territoires, un manque de vision globale et d'intégration avec les zones périurbaines, et des déséquilibres dans l'accès aux solutions de mobilité.

- **Inefficacité du covoiturage et manque de développement de l'autopartage :**

- Bien que l'autopartage soit vu comme une solution à développer, l'efficacité du covoiturage serait remise en question par de nombreuses expériences qui montrent un impact décevant, les gens étant généralement plus disposés à accepter des passagers qui correspondent à leurs propres horaires qu'à s'adapter

aux propositions de conducteurs en covoiturage de manière régulière. Des comparaisons de coûts, faites à partir des offres Modul'auto, des offres concurrentes et de l'utilisation d'un véhicule personnel, soulèvent la question de l'incitation réelle à la démotorisation.

- Le maillage territorial de parkings dédiés au covoiturage et à l'autopartage serait insuffisant. Une aire de covoiturage est notamment demandée sur le territoire de Saint-Georges-d'Orques, et aucune n'a été répertoriée à Villeneuve-lès-Maguelone.
- **Insuffisance et inadéquation des infrastructures et des connexions :**
 - Les connexions de transport en commun avec les villages autour de la métropole et la capacité de certaines lignes de transport en commun sont souvent jugées insuffisantes, notamment en termes de fréquence et d'amplitude horaire et face au nombre de personnes à transporter.
 - La gestion des correspondances est jugée problématique et les transferts dans les pôles d'échanges multimodaux (PEM) sont considérés pénalisants.
 - Le stationnement aux abords des stations de tramway est jugé saturé, comme au parking TAM Occitanie. Et les parkings relais (P+tram) seraient trop proches du centre-ville, ne permettant pas d'éviter les bouchons en amont. Par ailleurs, il est suggéré de faire des P+tram de vraies polarités avec des services et de prévoir des parkings longue durée et abordables en périphérie pour les voyageurs utilisant le train ou l'avion.
 - Le manque de connexion avec l'aéroport de Montpellier et l'absence de tramway jusqu'à la mer apparaissent comme des enjeux majeurs non identifiés dans le diagnostic du PDM, tout comme l'emplacement de l'arrêt de tramway de la Gare Sud de France, jugé trop éloigné de la gare.
- **Manque de vision globale et d'articulation territoriale :**
 - Le PDM 2032 est critiqué pour s'appuyer largement sur les mobilités carbonées.
 - La gestion des flux de camions et de la logistique urbaine est jugée peu traitée, sans ambition de report modal.
 - Les informations concernant des projets majeurs à venir comme le SERM sont estimées insuffisantes.
 - L'articulation avec les territoires limitrophes est jugée insuffisante, le PDM étant trop limité à la métropole et ne répondant pas suffisamment aux enjeux climatiques et sociaux.
- **Déséquilibres et inégalités d'accès :**
 - Le développement des mobilités au sein de Montpellier se ferait parfois au détriment du premier anneau.
 - Les difficultés de correspondance et les limitations de service (horaires, trajet) pourraient amener certaines populations (personnes âgées, personnes à mobilité réduite, habitants des zones périphériques) à continuer d'utiliser la voiture

Dans sa réponse la Métropole indique que l'enjeu d'amélioration de l'intermodalité repose sur un développement hiérarchisé visant à créer un « effet réseau » en faisant fonctionner les différents modes en synergie et grâce au maillage des lignes et la multiplication de liaisons. Il s'agit de favoriser le report de certains déplacements, réalisés jusqu'à présent en voiture, sur des modes alternatif (covoiturage, vélo, transport en commun, piéton), dans l'objectif de laisser la voiture à sa "juste place". Les principes généraux retenus consistent en une hiérarchisation à plusieurs niveaux :

- Mise en œuvre d'un réseau périurbain performant, s'appuyant sur la ligne ferroviaire existante et sur des lignes routières déployées sur les axes de demande pendulaire forte. L'ambition est la création, à horizon 2034, d'un Service Express Régional Métropolitain (SERM) Montpellier Méditerranée, porté en partenariat avec la Région, avec pour objectifs de réduire le temps de parcours des trajets des habitants de communes périurbaines en améliorant l'offre et l'amplitude horaire des trains et des 5 lignes de cars express prévues.
- Renforcement du réseau tramway sur de nouveaux tracés comme sur des tronçons existants, avec la réalisation de la ligne 5, le prolongement de la ligne 1 et le renforcement d'offres sur certaines extrémités de lignes par la création de lignes à haut niveau de service.
- Rationalisation des lignes de proximité, avec la valorisation de certaines, suppression d'autres, ou évolution en lignes de Transport à la Demande (TAD).
- Contournement intercommunal composé par le COM, la RM65, la DEM et l'A709 reconfigurée, destiné à :

- Permettre aux usagers de la zone périurbaine d'accéder plus facilement aux parkings-relais situés le long du contournement, grâce à des voies d'accès plus fluides ;
- Réduire les flux de transit dans la zone urbaine et donc de préserver les quartiers plus habités ;
- Être un support de mise en place d'actions de soutien au covoiturage. Grâce à une incitation financière, permettant un covoiturage rémunérateur, et la mise en place d'une application assurant la mise en relation des passagers et conducteurs, la Métropole enregistre entre 26 000 et 30 000 trajets par mois. Elle considère que l'aménagement d'une aire de covoiturage n'est donc pas indispensable à ce type de pratique.
- Offres spécifiques en lien avec les déplacements liés au loisir ou tourisme, qu'il s'agisse d'événements ponctuels ou de tendances saisonnières touristiques.

Par ailleurs, 3M fait remarquer que l'aéroport ne se trouve pas dans le périmètre de la métropole et que, de ce fait, il ne peut pas être desservi directement par des lignes de la métropole dans son réseau urbain. La connexion entre deux agglomérations est de compétence de la Région. Ce sujet est actuellement étudié dans le cadre de la démarche SERM.

Commentaires de la commission.

Nous constatons que le maître d'ouvrage apporte une réponse aux observations qui lui ont été adressées et qu'une partie de la gestion de l'aménagement du territoire, dépassant les limites de sa compétence, devrait revenir intégralement au Département ou à la Région.

Nous prenons acte de son engagement à :

- Résoudre les problèmes techniques qui contraignent actuellement à dévier les terminus des lignes 6 et 7.
- Étudier la possibilité de mettre en place, en périphérie de la métropole, des parkings longue durée à des prix abordables pour les voyageurs désireux de prendre l'avion ou le train pour des durées de quelques jours ou quelques semaines.
- Réfléchir aux propositions d'un contributeur, consistant à remplacer la charge électrique, offerte aux seuls propriétaires de véhicules électriques, par la mise à disposition gratuite de véhicules électriques.

Nous considérons qu'il serait approprié :

- D'étudier l'intérêt de créer des aires de covoiturage sur les territoires de Saint-Georges-d'Orques et de Villeneuve-lès-Maguelone.
- D'effectuer une analyse de localisation des stationnements en bordure de centralités, à l'expérience des conditions de circulation qui résulteront de la mise en place du PDM2032.

9. Mobilité.

Observations du public

Le public relève de nombreux problèmes de mobilité, notamment associés à la congestion routière, à une insuffisance des transports en commun qui ne desservent pas adéquatement les zones d'activités et les communes périphériques, à un manque d'infrastructures sécurisées pour les mobilités douces et à des problèmes de sécurité routière. Ces difficultés engendrent un sentiment d'iniquité territoriale et impactent la qualité de vie des habitants.

- **Congestion et embouteillages.** L'avenue Jean-Jaurès à Castelnau-le-Lez est décrite comme totalement engorgée, tout comme le rond-point de Castries aux heures de pointe et le rond-point du Zénith. De manière générale, des bouchons sont constatés autour de l'agglomération de Montpellier le matin et en fin de journée. La fermeture de l'avenue Albert Dubout à Montpellier a entraîné un report de trafic important et des difficultés de circulation accrues.

- **Insuffisance et inadéquation des transports en commun.** Le réseau de tramway existant est critiqué pour ne pas desservir correctement les zones d'activités et les lieux de travail. L'offre de bus est jugée insuffisante en termes de fréquence et de couverture, notamment pour les liaisons entre les communes et avec les lignes de tramway. Les déplacements pour des motifs professionnels sont souvent difficiles en transport en commun, favorisant l'usage de la voiture. La localisation de la gare TGV Montpellier Sud de France, éloignée des autres modes de transport et difficile d'accès, est également pointée comme un problème majeur.
- **Manque d'infrastructures sécurisées pour les mobilités douces (piétons et cyclistes).** L'absence ou l'insuffisance de pistes cyclables sécurisées est un problème récurrent, notamment pour se déplacer entre les communes comme Saussan et Pignan ou de Cournonterral à La Gardiole. Les routes sont souvent jugées dangereuses pour les cyclistes en raison de leur étroitesse et de la vitesse des voitures. Les trottoirs sont parfois inadaptés ou inexistant, rendant les déplacements à pied difficiles et dangereux, en particulier pour les personnes à mobilité réduite. Le manque d'aménagements piétons est souligné, avec des trottoirs étroits ou encombrés.
- **Problèmes de sécurité routière :** Outre le manque d'infrastructures pour les mobilités douces, la sécurité est compromise par des croisements dangereux, la vitesse excessive des véhicules, et des points noirs spécifiques comme le passage à niveau PN39 à Castelnau-le-Lez, considéré comme l'un des plus accidentogènes de la région.
- **Impact sur la qualité de vie des riverains :** L'augmentation du trafic, notamment sur les boulevards d'Orient, Rabelais, Vieussens et Berthelot à Montpellier, a entraîné une forte augmentation des nuisances sonores et de la pollution de l'air pour les riverains. Ces changements de circulation, mis en place avant toute concertation, sont sources de colère et d'un sentiment d'injustice.
- **Iniquité territoriale :** Un sentiment de manque d'équité est exprimé par les habitants des communes périphériques, notamment celles de l'ouest comme Saussan. Ils estiment que les besoins de mobilité de ces territoires sont négligés au profit de Montpellier intra-muros, avec des transports en commun insuffisants et des infrastructures routières inadaptées.
- **Manque d'anticipation et de planification à long terme :** Le plan de mobilité est parfois critiqué pour son manque d'ambition et son orientation à court terme, sans une vision stratégique solide. Le développement urbain rapide dans certaines communes n'a pas été anticipé par des infrastructures de transport adéquates.
- **Problèmes d'infrastructure routière existante :** L'état des voiries est jugé lamentable dans certaines zones. Des aménagements routiers spécifiques, comme certains ronds-points (Girac) ou des suppressions de possibilité de tourner, sont considérés comme aberrants et créant des difficultés de circulation. La mauvaise conception de certains échangeurs avec l'autoroute A709 contribuerait également aux bouchons.
- **Divergences de vision sur les priorités de mobilité :** Des tensions existent entre les partisans d'une politique axée sur le développement des mobilités douces et ceux estimant que la place de la voiture reste essentielle et que son utilisation est trop contrainte.
- **Problèmes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR) :** L'inaccessibilité des trottoirs est soulignée comme un problème persistant dans de nombreuses zones de la métropole.
- **Insécurité liée au vol de vélos :** Le nombre important de vols de vélos et le manque d'emplacements sécurisés constitueraient un frein majeur au développement de l'usage du vélo.
- **Difficultés de cohabitation entre les différents modes de transport :** Des conflits d'usage et des situations dangereuses sont observés entre piétons, cyclistes et automobilistes, notamment dans les zones piétonnes où la circulation des vélos et trottinettes n'est pas toujours maîtrisée.

Dans sa réponse, la Métropole indique que le PDM est un document stratégique qui **structure et organise l'ensemble des politiques de mobilité** pour les années à venir, avec une vision globale plutôt que des solutions techniques spécifiques à chaque quartier. Il vise à mettre en lumière des démarches globales pour la mobilité. Sa planification se fait pour une durée de 12 ans et en cohérence avec le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT). Il s'appuie plus particulièrement sur les éléments suivants :

- Une **approche systémique** où les actions doivent être analysées ensemble pour atteindre les objectifs. L'objectif principal est de **reporter le trafic en dehors des centres urbains** ou de le limiter, et de transférer certains déplacements de la voiture vers des modes alternatifs comme le covoiturage, le vélo, les transports en commun et la marche, afin de redonner à la voiture sa "juste place".

- Une **hiérarchisation du réseau routier** (structurant, primaire, secondaire) pour **apaiser les quartiers** de Montpellier et les centres-villes des communes de la métropole. Cette hiérarchisation s'appuie notamment sur un **contournement intercommunal** composé de la RM65, de la DEM, de l'A709 (qui sera requalifiée pour devenir plus urbaine avec une vitesse réduite) et du COM. La finalisation du LIEN contribuera également à soulager le trafic.
- La mise en place d'**aménagement cyclables** s'appuyant sur un réseau à trois niveaux (vélo ligne, réseau de liaison, réseau de proximité) avec **cinq objectifs clés** pour tout itinéraire cyclable : sécurisé, direct, cohérent, attractif et confortable. Les choix d'aménagement pour le vélo prennent en compte la vitesse et le trafic motorisé, le débit cycliste, ainsi que d'autres données comme l'emprise disponible, les pentes, le trafic poids lourds, les heures de pointe, le flux piéton et la présence d'équipements scolaires.
- Un **plan piéton** visant à identifier les polarités à desservir les coupures aux cheminements, définir une stratégie (valorisation des itinéraires, résorption des coupures), prendre en compte les besoins spécifiques, et communiquer sur ce plan avec un jalonnement indiquant les temps de marche. La **mise en conformité des espaces publics** est également prévue pour améliorer l'accessibilité et la sécurité des piétons, notamment avec la suppression du stationnement sur trottoir et le respect du cône de visibilité. Le PDM soutient la création de "villes apaisées", en commençant par le cœur urbain de Montpellier.
- Des **actions de sensibilisation** de la population aux bonnes pratiques de mobilité, comme le programme "savoir Rouler à vélo" pour les jeunes et l'édition d'un "Guide de la rue".
- De nouveaux outils (MaaS), de nouveaux moyens de se déplacer (EDPM, voitures électriques) et une assistance à l'élaboration des Plans de Mobilité Employeurs.

Commentaire de la commission.

Nous constatons que le maître d'ouvrage apporte une réponse adaptée à la plupart des observations qui lui ont été adressées. Toutefois, nous considérons qu'il ne répond pas vraiment, et ne fournit pas d'analyse de leur intérêt ou de leur faisabilité, aux propositions qui lui sont faites concernant un possible abandon du nouvel échangeur de raccordement A750-COM, avec maintien en l'état de l'échangeur actuel, franchissement en dénivelé aux ronds-points Maurice Gennevaux et Rieucoulon, limitations de vitesse, ...

Nous prenons acte de son engagement à :

- Reprendre, dans le PDM, la carte du secteur de Montpellier pour mieux y faire figurer la démarche de « ville apaisée ».
- Réaliser, à travers un processus de concertation spécifique au projet, une analyse de faisabilité technique, financière, environnementale et foncière destinée à étudier les différentes options possibles en fonction des différents tronçons de l'avenue concernée.

Nous lui suggérons :

- D'intégrer davantage les quartiers périphériques dans cette démarche engagée ;
- D'inscrire au PDM une action d'animation-incitation au report modal spécifiquement dédiée aux établissements scolaires.

Enfin, nous recommandons la mise en place, au cours de la réalisation du PDM, d'un certain nombre d'actions de suivi concernant :

- L'analyse fine des interactions entre routes, lignes de tramway, pistes cyclables et voies piétonnes ;
- L'adaptation des mesures mises en place en faveur de la sécurité des piétons, des cyclistes et de la cohabitation entre les différents modes. ;
- L'analyse des évolutions de l'usage du vélo dans les écoles ;
- L'évolution des besoins d'adaptation des projets de mobilité à l'occupation du territoire.

- L'évolution des impacts sur la circulation, l'urbanisme, et la qualité de vie des habitants.

Enfin, reconnaissant la qualité des propositions de planification des infrastructures de façon à limiter l'usage de la voiture en ville, nous considérons toutefois qu'il serait avisé de ne pas y rendre la circulation automobile si difficile qu'il sera désormais pratiquement impossible d'y circuler, même avec des véhicules peu polluants.

10. PDM 2032.

Observations du public.

Certains citoyens, estiment que le plan souffre de lacunes, d'un manque de concertation, d'une absence d'études prospectives solides, d'une planification désordonnée et d'une insuffisance de mesures concrètes et mettent en doute la pertinence de l'interprétation du diagnostic et critiquent une stratégie jugée plus « servicielle » que « structurelle ». Un anonyme partage l'idée de bonnes intentions mais regrette une ambition insuffisante en termes de vision.

Une association critique la méthode de comptabilisation de la baisse des GES par habitant, le maintien de la ZFE sans verbalisation et le manque d'alternatives pour les plus modestes, le coût et l'application de la gratuité des transports aux seuls résidents, la capacité limitée des BHNS, et le manque de prise en compte de la centralité de la Métropole.

L'association de Clapiers regrette le manque de déclinaison des objectifs en actions concrètes et l'absence de programmation pluriannuelle et une personne anonyme déplore l'absence d'évocation de l'étoile ferroviaire de Montpellier.

D'autres citoyens expriment leur soutien au plan, soulignant son ambition, sa prise en compte des enjeux écologiques et sociaux, le développement des transports en commun et des mobilités actives, et la gratuité. Ils reconnaissent les efforts importants déjà réalisés.

Certaines personnes partagent les principes du plan mais restent à convaincre sur le développement du vélo et souligne la difficulté de convaincre la population de ces changements, surtout pour les liaisons village/ville centre. Elles proposent d'afficher plus clairement la volonté de réduire la part de la voiture avec des actions concrètes.

Une personne suggère de pouvoir réaffecter les ressources entre actions et d'évaluer régulièrement l'impact des mesures.

La Métropole, en réponse, affirme que le plan est le fruit d'une réflexion approfondie et d'une large concertation. Elle souligne l'urgence d'agir face au retard accumulé et présente une stratégie complète et équilibrée, avec des interventions structurelles et un accompagnement des usagers.

La Métropole clarifie également que l'évaluation environnementale du PDM évalue relativement l'évolution des parts modales et des émissions et que la faible baisse par habitant est due à la forte croissance démographique. Elle justifie la ZFE par des raisons sanitaires, précisant qu'elle autorise les véhicules Crit'Air 2. Concernant la gratuité, elle est effective depuis décembre 2023 pour tous les habitants de la Métropole, avec une solution non digitale pour les P+Tram. Elle ambitionne de créer un Service Express Régional Métropolitain (SERM) pour concurrencer la voiture. La Métropole assure que le PDM a été conçu à l'échelle du grand bassin de mobilité et que des actions sont menées en partenariat avec les territoires voisins.

Concernant la temporalité et l'ordonnancement, la Métropole indique que des fiches actions sont identifiées. Concernant l'étoile ferroviaire, elle précise qu'une étude a été réalisée en partenariat, mais qu'il a été jugé plus intéressant de compléter la ligne existante par des branches routières. Elle mentionne également des études pour l'après-2032, comme le renforcement de pôles d'échange multimodaux.

La Métropole assure que le PDM s'appuie sur plusieurs actions systémiques pour reporter le trafic vers des modes alternatifs et donner à la voiture sa "juste place".

Concernant la suggestion de pouvoir réaffecter les ressources entre actions et d'évaluer régulièrement l'impact des mesures, la Métropole juge cette observation pertinente et indique que la mise en place d'un observatoire des mobilités et un suivi partenarial permettront d'ajuster le projet.

Commentaire de la commission d'enquête publique.

La commission observe un soutien certain pour les orientations générales du plan, notamment en ce qui concerne la transition écologique et la gratuité des transports, mais des défis subsistent quant à la mise en œuvre et à l'adhésion de l'ensemble de la population aux changements de mobilité proposés.

Les critiques du public révèlent un mélange d'inquiétudes concernant la méthode, la vision à long terme et la concrétisation des objectifs, ainsi que des questions spécifiques sur certaines mesures. Elles portent sur la méthode de planification, le manque de détails concrets pour certaines actions, des questions d'équité et de financement liées à la gratuité des transports, des doutes sur l'efficacité de certaines mesures comme le BHNS, un manque de vision à long terme concernant les infrastructures ferroviaires, et la nécessité de renforcer l'ambition et les actions concrètes pour la réduction de la voiture individuelle.

La Métropole, de son côté, met en avant la globalité de sa stratégie, les justifications de ses choix, les actions déjà entreprises et celles à venir, tout en reconnaissant la nécessité de poursuivre la concertation et l'évaluation pour ajuster le plan au fil du temps.

La commission prend note de la volonté exprimée par la Métropole de poursuivre la concertation et l'évaluation pour ajuster le plan au fil du temps.

11. PLUi.

Une indivision de propriétaires, exprime une préoccupation majeure concernant une proposition de piste cyclable qui empièterait sur leur propriété, entraînant la perte d'une partie de leur jardin et la démolition d'un pool house et d'une partie de leur piscine. Ils demandent le déplacement de cet emplacement réservé.

Une autre observation souligne le besoin d'intégrer l'emprise foncière des "véloignes" dans de futurs documents relatifs au PLUi.

La réponse de la Métropole précise que cette question relève du PLUi et non du Plan des Mobilités (PDM), soulignant que le PDM est un document stratégique à l'échelle métropolitaine qui ne détaille pas toutes les actions au niveau communal et que les emprises foncières pour les aménagements cyclables ne sont pas encore définies précisément à l'horizon 2032.

Commentaire de la commission d'enquête.

La commission demande que ces observations relatives à la mise en œuvre du PLUi soient transmises aux services concernés.

12. Quatre boulevards.

Observations du public

Les habitants de ce quartier dit des 4 boulevards (Berthelot, Vieussens, Rabelais, d'Orient) dont certains sont regroupés en association, ont exprimé leur vécu quotidien et leur ressenti sur la problématique locale actuelle :

Selon eux c'est la conséquence du changement du plan de circulation qui est à l'origine de toutes les nuisances.

Ils se plaignent de l'augmentation du trafic et donc de la pollution et des nuisances sonores, des dangers pour leur sécurité avec l'augmentation des l'accidentologie. Ils formulent des demandes d'amélioration de la situation, voire des propositions car ils craignent pour leur santé.

La Métropole répond aux différentes contributions et en particulier à celle de l'Association des Riverains des 4 Boulevards.

Elle présente en synthèse le PDM et sa vocation de vision globale de la mobilité et non de répondre à une problématique actuelle de quartier.

Ce document donne un cap, avec des projets à mettre en œuvre. Ses objectifs sont de limiter le trafic pour améliorer, à terme, les conditions de vie, et donc de développer tous les moyens possibles, qui sont rappelés, alternatifs à la voiture. 3M cite les mesures qui vont profiter à ce quartier en diminuant le trafic (COM, A 709). Par ailleurs, elle reconnaît que le trafic est en augmentation sur certains boulevards, mais précise les avantages retirés des changements dans le plan de circulation du quartier et que le nombre de bus va diminuer avec la livraison de la ligne 5 prochainement.

Sur le sujet de la qualité de l'air, enjeu de premier plan, et s'appuyant sur les études d'Atmo Occitanie, la Métropole prouve son engagement avec la ZFE. Et cite les chiffres montrant certaines baisses de concentration sous les seuils fixés. Pour les niveaux de bruit qui ont effectivement augmenté, ils sont limités et modérément perceptibles.

Le tracé de la ligne 5 du tram a amené à changer certains sens de circulation, et à modifier l'avenue Dubout sans pour autant reporter tout le flux sur les boulevards, mais cela a permis de régler un problème de sécurité.

Enfin, 3M réaffirme sa volonté de dialogue qui avait été interrompu par une procédure lancée par le collectif 4 Bds, et qui doit reprendre prochainement

Commentaire de la Commission d'enquête.

L'origine de la situation dans ce quartier dit « des 4 boulevards » est unanimement attribuée aux changements de sens de circulation, bien que la Métropole affirme que, au moins pour certains d'entre eux, ce phénomène est bien plus ancien.

Les riverains dénoncent les difficultés du quotidien, les risques pour leur santé et une dégradation de leur cadre de vie, voire de la valeur de leurs biens.

Sans ignorer cette réalité, 3M répond par une approche plus globale en présentant comment la mise en œuvre du PDM va améliorer la situation vécue. Elle rajoute que celui-ci n'est pas, par nature, conçu pour traiter les problématiques particulières d'un quartier.

Lors d'une enquête publique, de façon concertée ou pas, les administrés ont souvent tendance à saisir l'occasion pour présenter leurs difficultés actuelles plutôt que de se prononcer sur un plan comme le PDM. Pour autant, la réponse de 3M peut difficilement se limiter à celle qui est formulée car elle expose surtout les améliorations attendues grâce au PDM et donc à moyen ou long terme.

La commission s'interroge sur la méthode, y a-t-il eu suffisamment de concertation avant de procéder aux modifications, une période de test du nouveau dispositif a-t-elle eu lieu ?

Elle préconise :

- De remettre en place une concertation, comme la Métropole se dit prête à le faire.
- De bien communiquer sur le sujet, les contraintes, et la volonté d'aboutir à une amélioration au plus tôt, en coactivité avec les habitants ou leurs représentants ce qui permettra d'évaluer exactement l'ampleur du mécontentement.

D'analyser conjointement la dégradation du cadre de vie pour prendre, au moins à titre transitoire, les mesures les plus adaptées à la résolution de tout ou partie des difficultés ressenties, en attendant les effets escomptés du PDM.

13. Saussan.

Observations du public.

Dans ses observations le public exprime principalement un sentiment d'iniquité territoriale associé à des problèmes de dangerosité des routes et d'insuffisance des transports en commun et des infrastructures dédiées aux mobilités douces :

- **Insécurité et manque d'infrastructures pour les mobilités douces** marqués par l'absence ou insuffisance de pistes cyclables sécurisées, et des trottoirs souvent absents ou impraticables, voire extrêmement dangereux.
- **Routes inadaptées, étroites, mal entretenues et dangereuses pour la circulation automobile** associées à une forte augmentation du trafic, notamment des poids lourds, traversant le centre du village. Ces remarques sont accompagnées d'une **demande de réalisation d'une route contournant le village**.
- **Transports en commun insuffisants et mal connectés** : La fréquence des bus est jugée insuffisante, le temps de trajet longs et les correspondances aléatoires. Ces observations sont accompagnées d'une **demande de navettes intercommunales** entre Saussan, Pignan et Fabrègues pour faciliter l'accès aux services, aux transports en commun et au futur lycée de Cournonterral.
- **Impact de l'urbanisation croissante sans anticipation des besoins en mobilité** : L'augmentation importante de la population de Saussan n'aurait pas été accompagnée d'aménagements adéquats en matière de mobilité.
- **Manque d'équité territoriale** : De nombreuses observations expriment le sentiment que les besoins des communes de l'ouest ne seraient pas pris en compte de la même manière que ceux de Montpellier. Ces observations sont accompagnées de la **demande d'une meilleure prise en compte des besoins réels des habitants et de consultations plus régulières**.

Dans sa réponse, la Métropole indique que le PDM 2032 propose un **système de déplacement cohérent** pour la commune de Saussan, adapté à ses 1 800 habitants, intégrant différents modes de transport (piétons, vélos, voiture, bus) et visant à améliorer l'accessibilité, la sécurité des déplacements et la connexion avec les communes et équipements limitrophes. Sa stratégie s'articule autour de plusieurs axes complémentaires :

- La **"ville du quart d'heure"**, visant à offrir les services du quotidien à proximité pour limiter la longueur des déplacements.
- La **mise en réseau des villes, villages avec les pôles de mobilité** grâce à des réseaux hiérarchisés pour le vélo, la voirie et les transports en commun, ainsi que les Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) destinés à faciliter les correspondances. Le PDM prévoit par ailleurs le développement du **stationnement sécurisé pour les vélos**.
- L'**accompagnement comportemental** vers la transition écologique par l'information, des incitations et une mobilisation au plus près des habitants.
- Un **projet de bustram à haut niveau de service** avec une station située à moins de 1,5 km du cœur du village, incluant un parking d'une cinquantaine de places et un box pour une vingtaine de vélos, facilitant le rabattement en voiture et à vélo.
- Le **Contournement Ouest de Montpellier** qui contribuera à limiter le trafic de transit sur les voiries non adaptées de la Plaine Ouest.
- L'**adaptation progressive des voiries** au nord et au sud de la commune pour améliorer la cohabitation des modes, à l'image de l'aménagement cyclable existant sur la RM27E7 vers Fabrègues. Des aménagements cyclables sont également prévus pour rejoindre Pignan et le lycée de Cournonterral, s'inscrivant dans la continuité de la véloligne C (Juvignac-Carnon).

Par ailleurs, la Métropole considère que :

- La **taille réduite de la commune** favorise les déplacements à pied et à vélo vers les équipements locaux. La mise en place d'une **réglementation de zone 30** et l'étroitesse des rues historiques contribueront à la réduction de la vitesse, avec un accent sur la civilité des automobilistes dans l'accompagnement au changement.
- Le PDM ne vise pas une stratégie anti-voiture, mais cherche à positionner la voiture à sa "juste place", encourageant le **covoiturage** et le **transport à la demande** comme alternatives pour les petites communes.

- Les habitants de Saussan auront **deux options pour accéder au réseau de tramway** : via Saint-Jean-de-Védas (connexion existante au réseau urbain) et via la **ligne 5 du tramway** au giratoire de Gennevieux (mise en service prévue en décembre 2025), permettant un accès notamment aux équipements hospitaliers, de recherche et universitaires du nord de Montpellier. Des **pistes cyclables** relieront ces deux terminus, et des **parkings à vélos sécurisés** y seront installés.
- La commune de Saussan est desservie par la **ligne de bus 43** qui assure une liaison intercommunale entre Pignan et Fabrègues, tout en permettant de rejoindre les lignes de tramway 2, Bustram4 et future ligne 5. Cette offre est jugée cohérente avec la taille de la commune (moins de 2 000 habitants), et les usagers peuvent rejoindre le réseau de tramway en voiture ou à vélo vers les parkings relais. Des liaisons cyclables sécurisées vers Fabrègues (existantes) et Pignan (futures) compléteront cette desserte.

Commentaires de la commission.

Nous notons que le maître d'ouvrage répond aux observations qui lui sont adressées.

Nous prenons acte de son engagement à :

- Faire réaliser un aménagement cyclable sécurisé pour rejoindre Pignan, les communes limitrophes et le lycée de Cournonterral, dans la continuité du premier segment de véloligne C (à terme, 25 km entre Juvignac et Carnon),
- Soumettre à l'étude les contraintes techniques présentant actuellement un frein à la réalisation d'une section vers Villeneuve-lès-Maguelone.
- Proposer des solutions pour sécuriser le stationnement des vélos.
- Étudier la desserte vers les établissements scolaires, en partenariat avec Hérault transport, pour établir l'offre la plus adaptée.
- Adapter les voiries, au nord et au sud de la commune, à l'amélioration de la cohabitation des modes de mobilité, à l'image de l'aménagement cyclable réalisé sur la RM27E7 pour rejoindre Fabrègues.

Nous constatons qu'une partie des observations formulées n'étaient pas du ressort du PDM et n'appelaient pas de réponse particulière du maître d'ouvrage.

Nous considérons qu'il conviendrait que la Métropole, en tant qu'AOM, vérifie l'adaptation, en fréquence et horaires, des passages à Saussan de la ligne 43, au besoin de la population.

14. Sécurité.

Les observations du public concernant la sécurité routière sont les suivantes.

Préoccupations concernant la sécurité des cyclistes.

L'alerte de l'association Vélocité concernant le danger avenue de Lodève par la mise en place de signalétique, ainsi que les mentions du manque d'un système vélo adéquat, du non-respect de la réglementation concernant les doubles sens cyclables (DSC), et de la nécessité d'un déploiement sécurisé des DSC indiquent une observation par les cyclistes et les associations les représentant d'un environnement peu sûr et non conforme à la réglementation. Le décès d'un cycliste sur la D17 sans action de sécurisation ultérieure pourrait également être une source d'inquiétude et d'observation de l'inaction par les usagers.

Inquiétudes relatives à l'inefficacité de la "ville 30".

Le constat que la ville 30 n'est pas effective en raison d'un manque de contrôles, de modifications de la voirie et de sanctions suggère que les usagers observent un décalage entre l'affichage de la limitation de vitesse et la réalité des comportements et de l'aménagement, rendant la mesure peu crédible et inefficace.

Consternation face au nombre élevé de tués sur les routes de la métropole.

La comparaison avec d'autres métropoles françaises et l'urgence de mettre en place la "vision zéro" mettent en lumière une situation perçue comme dangereuse et anormale par rapport à d'autres territoires.

Sentiment d'inaction suite aux accidents graves.

Les exemples concrets du décès du cycliste sur la D17, des accidents persistants avenue de Lodève après le décès du docteur Savu, et des décès récents de piétons sans évolution de la voirie suggèrent une observation par le public d'un manque de suivi et de mesures correctives suite à des événements tragiques. Le retrait répété de la signalétique de sécurité mise en place par Vélocité avenue de Lodève pourrait être perçu comme un manque de considération pour les alertes des usagers.

Soucis concernant la sécurité des trajets scolaires.

La priorité donnée à la possibilité pour les enfants et adolescents de se rendre à l'école en autonomie et en sécurité, ainsi que le constat du manque d'aménagements sécurisés autour d'établissements comme le lycée Mermoz et le collège Joffre, indiquent une préoccupation du public, notamment des parents, quant à la sécurité des déplacements des jeunes. Le déploiement progressif des réseaux cyclables et des initiatives pour les écoliers suggère que cette préoccupation est reconnue. Le fait qu'environ un tiers seulement des élèves de CM2 soit formé au dispositif "Savoir Rouler à Vélo" pourrait aussi être vu comme une limite à la sécurité des déplacements autonomes des futurs collégiens.

Pour assurer une meilleure sécurité la Métropole a engagé des actions concernant :

Le déploiement des doubles sens cyclables (DSC).

Face aux problématiques soulevées et à la situation d'illégalité de la ville de Montpellier sur ce sujet, la Métropole a engagé une étude visant à permettre le déploiement du double-sens cyclable de manière sécurisée. Ce travail de déploiement est en cours, bien que sa généralisation ne soit pas automatique et dépende des profils de voirie et de la mise en place d'une signalétique adaptée. Cela répond en partie aux observations sur le non-respect de la réglementation et au besoin de faciliter la circulation à vélo.

La sécurité des trajets scolaires.

En réponse aux préoccupations concernant la sécurité des enfants et adolescents se rendant à l'école, la Métropole met en œuvre plusieurs actions

- Mise en place et continuation des "rues scolaires" à Montpellier et sur le territoire métropolitain afin de sécuriser les abords des écoles en l'absence d'aménagements définitifs.
- Déploiement du réseau express vélos, ainsi que du réseau de liaison et de proximité, visant à assurer un maillage suffisant pour des cheminements sécurisés pour les collégiens et lycéens.
- Poursuite du projet de "rue aux écoliers" pour sécuriser les parvis des écoles et leur accessibilité par les modes actifs.
- Mise en place du dispositif "Savoir Rouler à Vélo" dans les écoles pour former les élèves de CM2 à la pratique du vélo en sécurité en vue de leur passage au collège. Environ un tiers des élèves de la Métropole sont formés chaque année à ce dispositif.

Commentaire de la commission.

La commission prend note que la Métropole de Montpellier envisage plusieurs actions pour améliorer la sécurité des cyclistes :

- Déploiement d'un système vélo adéquat : •Généralisation de la ville 30 km/ h effective

- Déploiement sécurisé des doubles sens cyclables (DSC) :
- Développement de réseaux cyclables : Le déploiement du réseau express vélos, ainsi que des réseaux de liaison et de proximité, vise à assurer un maillage suffisant pour le cheminement sécurisé des élèves de collège et de lycée.
- Sécurisation des trajets scolaires :
- Éducation à la sécurité routière pour les cyclistes :
- •Adoption de la "vision zéro" : Face au nombre élevé de tués sur les routes de la métropole, l'objectif est de mettre en place la "vision zéro" (zéro accident grave, zéro mort). Cela implique que chaque accident grave devrait être suivi d'une analyse et de décisions pour éviter sa récurrence.

15. Transport en commun.

Observations du public.

Ce thème mobilisateur, puisqu'au cœur de la problématique du PDM, a amené les administrés à apporter leur contribution dans différents **sous-thèmes**.

Pour l'**organisation des transports**, les avis portent sur des demandes d'adaptations (arrêts, terminus...) ou de déplacements de lignes actuelles, sur les engorgements, la fréquence ou la ponctualité ; certains portent sur les ramassages scolaires.

Sur le **développement** des transports en commun (TC), beaucoup de demandes d'extensions ou de créations de ligne dont certaines sont déjà prévues.

De nombreuses propositions et idées de solutions sont formulées pour résoudre des problématiques actuelles. Une certaine impatience est perceptible quant à la desserte prioritaire, surtout dans le quartier du domicile, et les **délais de réalisation** sont déplorés, voire critiqués.

C'est au sujet du développement des TC dans certaines zones, l'ouest et l'est dans une moindre mesure, que les demandes sont les plus appuyées, avec un sentiment d'injustice, **d'iniquité territoriale**, voire d'abandon.

La **gratuité** est plus soutenue que critiquée, par son aspect social et égalitaire. C'est le sujet de son financement qui pose question pour certains. **L'accessibilité des vélos aux moyens de transport** est perçue comme un frein à l'intermodalité.

La Métropole a répondu à toutes les observations.

Elle en a réorienté certaines quand elles n'étaient pas dans le cœur du débat.

La nature des remarques sur l'**organisation des TC** amène la Métropole à aiguiller l'habitant vers le service adéquat, à savoir la TAM.

Pour le sous-thème **développement**, les principes généraux sont rappelés, c'est-à-dire la hiérarchisation des différents réseaux (SERM, tram, bustram, bus, covoiturage). Les différentes demandes d'extension de lignes sont traitées en informant le rédacteur sur leur possible réalisation et leur devenir (Castries, Clapiers, plages ...). De même, la réponse formulée informe l'administré sur l'arrivée des nouveaux moyens (CHNS ou autres solutions), la desserte ou pas des zones évoquées et les raisons des choix du maillage.

Pour les délais de réalisation, peu souvent évoqués dans les contributions, 3M rappelle qu'ils sont liés aux priorités de la programmation.

En réponse à **l'iniquité territoriale**, 3M répond en précisant les actions prévues pour développer les TC dans les secteurs concernés et rappelle la nécessité de mettre en place un service en regard du poids de population ou des centres générateurs de mobilité. Ce sujet est bien développé dans le thème « Saussan ».

La gratuité étant perçue plutôt favorablement, 3M ne commente pas et répond par contre en informant sur le financement de celle-ci.

Au sujet de **l'accessibilité à bord des vélos**, la Métropole ne prévoit pas de revoir pour l'instant cette interdiction, seuls les pliants sont admis ; elle montre comment elle a pris en compte le sujet de l'intermodalité.

Commentaires de la commission.

Pour les transports en commun, second thème le plus abordé, il semble que, majoritairement, le public ait apporté ses contributions plus dans un esprit de participation pour fournir une aide à la réflexion, que dans celui d'une critique négative. Ceci n'empêche pas des « débats » sur certains sujets.

Globalement, la Métropole apporte des réponses précises et argumentées aux contributions. Elle explique cependant que le PDM n'est pas un document destiné à traiter des problématiques de desserte ou de ponctualité des moyens en place aujourd'hui et réoriente les contributeurs vers les organismes concernés.

Les choix sur le développement sont expliqués, même si pour certains ils posent question.

En résumé, le PDM est soutenu dans son développement des transports en commun bien qu'il ne puisse s'affranchir de critiques et que certains sujets fassent toujours débat (gratuité, iniquité des territoires).

La commission préconise :

- Pour les habitants des zones moins bien desservies qui demandent plus de moyens de TC, de mener une information claire sur les raisons des choix, les réponses dans la présente enquête ne pouvant suffire.
- D'essayer de trouver des solutions à la problématique de l'accessibilité des vélos dans les transports qui reste un frein à l'intermodalité.

16. Urbanisme.

Observations du public.

Sous ce thème sont regroupées les observations qui traitent des effets induits, liés à l'urbanisme, des orientations du PDM, comme la ville du ¼ d'heure ou le tout vélo ; ce sont principalement la gentrification, les villes musées, ou le report de l'activité sur les périphéries.

Le développement urbain sans fin, du fait de la tendance à céder à la pression des promoteurs, entraîne une augmentation du trafic automobile, plus de pression sur certains quartiers, un besoin de transports en commun supplémentaire et la nécessité de créer de nouveaux axes.

A la critique sur la ville du 1/4 d'heure, **3M répond** en expliquant en détail ce concept, assez récent, et en donnant les limites de la planification urbaine. Elle rappelle que le processus de développement et ses conséquences, constaté sur Montpellier, est celui de toute grande ville.

La Métropole précise que le but du PDM n'est pas le tout vélo, ni le zéro voiture, en exposant les objectifs et actions prévus, en particulier le choix des reports de flux pour soulager les quartiers. Elle rajoute que le PDM n'est pas conçu pour apporter une réponse à une problématique particulière de l'un d'entre eux.

Commentaire de la commission d'enquête.

Le sujet de l'urbanisation, en tant que telle, et de ses conséquences sur la problématique des mobilités et de l'environnement n'est que peu abordé dans les contributions. La Métropole a répondu avec suffisamment de précisions à ces observations, bien que certaines dépassent le cadre du PDM.

17.Zone Faible Émission.

Observations du public.

La plus forte critique sur la Zone à Faible Émissions (ZFE), porte sur le caractère discriminatoire (socialement et territorialement) et injuste de cette mesure, voire sur le choix du critère technique choisi pour classer les véhicules.

Les administrés soulignent le besoin d'accompagnement social, via des aides et le traitement plus favorable aux habitants du cœur de Métropole par rapport à ceux des périphéries, disposant d'une moins bonne desserte en TC. L'extension de la ZFE aux communes environnantes de Montpellier est mal perçue. Cependant les registres papier des communes n'ont pas enregistré de remarques sur ce thème.

Par ailleurs, le système de dérogations est évoqué avec des propositions d'adaptations, ou reconnu pertinent.

Peu de contributeurs soutiennent la démarche ZFE, mais ils en soulignent l'enjeu majeur qu'est la qualité de l'air.

3M a rédigé plusieurs réponses qu'elle duplique, en fonctions des sujets des contributions.

L'obligation d'acheter un véhicule électrique ou hybride est démentie en apportant les informations sur les règles de circulation par classe de véhicule.

Le classement Crit'air et son étroite relation avec les normes Euro fait l'objet d'une explication.

Un exposé synthétique présente toutes les dérogations possibles pour accéder au centre-ville, complété par celui des actions du PDM qui visent en particulier à pouvoir rejoindre la ville par d'autre modes que la voiture.

Par contre 3M se déclare hors circuit de décision pour la prolongation des aides d'Etat pour les acquisitions de véhicules.

La maîtrise d'ouvrage insiste sur le but d'améliorer la qualité de l'air pour la santé humaine.

Commentaire de la commission d'enquête :

En regard du poids des débats, voire des polémiques, le sujet ZFE n'a pas récolté beaucoup de contributions. Il est possible qu'après l'annonce du moratoire sur les verbalisations le contexte se soit détendu.

La maîtrise d'ouvrage a répondu aux contributions. Elle a apporté les informations nécessaires à une meilleure compréhension du sujet : le but de la ZFE, les dérogations prévues, les solutions alternatives à l'achat de véhicule hybride ou électrique, tout en moins polluant. De même, les actions du PDM et leur but sont rappelés.

Mais elle ne fait aucune mention du moratoire en cours sur les verbalisations.

2.3. OBSERVATIONS DU PUBLIC DÉPOSÉES SUR LES PIÈCES JOINTES AU REGISTRE DÉMATÉRIALISÉ.

Les principales critiques formulées par le public et les associations concernant le projet de Plan des Mobilités de Montpellier Méditerranée Métropole sont variées et couvrent de nombreux aspects du plan, de sa conception à la perception de sa mise en œuvre. Les observations formulées dans les pièces jointes sont très fournies et détaillées. **Elles sont retranscrites ci-dessous.**

Concertation et communication insuffisantes.

La concertation publique pour le PDM a été jugée très insuffisante. Le plan a été peu médiatisé, tout comme la concertation. Le nombre de contributions collectées (175 entre février 2021 et septembre 2024 pour plus de 510 000 habitants) est considéré comme très insuffisant. Beaucoup de commentaires et craintes exprimés lors de la concertation n'ont pas fait l'objet d'analyses et de réponses dans le PdM soumis à enquête, donnant l'impression au public de ne pas être écouté par les élus. Les associations souhaiteraient être systématiquement sollicitées pour chaque projet d'aménagement (piéton, vélo) sur tout le territoire.

Manque de précision et d'objectifs chiffrés dans le document.

Les objectifs ambitieux salués ne sont pas toujours déclinés en actions concrètes. Il manque une programmation pluriannuelle précise des actions. Les objectifs, notamment les évolutions de parts modales attendues et la décarbonation, ne sont pas étayés par une analyse d'impact des différents projets mentionnés dans le document, ce qui rend les objectifs moins crédibles. Le document ne définit pas d'objectifs chiffrés sur la baisse des émissions de CO2 corrélatives aux actions, rendant difficile la mesure de son efficacité par rapport à l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050. La pertinence des actions est difficile à assurer sans ces objectifs chiffrés. L'estimation de la baisse du nombre de kilomètres parcourus (-17 %) n'est pas traduite en émissions de CO2, soulevant la question de savoir si c'est suffisant par rapport aux objectifs du PCAET. Le traitement du développement de la marche à pied est jugé extrêmement succinct. Aucun schéma de mobilité pédestre n'est prévu. Le niveau de détail sur le futur réseau routier est jugé insuffisant avec des futurs échangeurs, alors qu'aucun ouvrage d'art (pont, passerelle, tunnel) n'est imaginé pour la marche ou le vélo, sauf le tunnel de la Comédie.

Insuffisance et amplitudes limitées des transports en commun (TC) :

Un manque global d'ambition est relevé pour les TC. Les fréquences sont jugées trop faibles, notamment pour les lignes périurbaines et de proximité. Les amplitudes horaires sont considérées comme beaucoup trop restreintes, surtout en soirée (fin de service à 20h/21h dans certaines zones). Même les lignes à haut niveau de service (HNS) devraient circuler au moins jusqu'à minuit. Des ruptures de charge importantes sont présentes, allongeant les temps de parcours et causant de l'inconfort (ex: distance entre l'arrêt de tram L1 et l'entrée de la Gare Sud de France). De nombreuses zones d'activité manquent de desserte en transports collectifs (ZAE de la Lauze, Larzat, Charles Martel). La desserte de certains quartiers est jugée très mauvaise (ex: Pompignane), avec des trajets longs et nécessitant des correspondances. Le manque de TC pratiques est perçu comme un facteur d'isolement pour certaines catégories de population (retraités, seniors, familles, demandeurs d'emploi) et limite l'accès aux activités. Des problèmes d'accessibilité pour les PMR sur certaines lignes de bus sont signalés. La distinction "urbain" et "péri-urbain" n'est pas toujours claire, et certains quartiers périphériques avec des caractéristiques urbaines seraient moins bien desservis que leurs équivalents montpelliérains.

Critiques de la gratuité des transports.

Le système de gratuité est critiqué pour créer un fossé numérique et social (distinction entre ceux ayant les moyens techniques et les autres, jeunes vs vieux). Il est perçu comme intrusif (fichage des déplacements via l'application). Il distingue les habitants de la métropole des visiteurs ou habitants extérieurs. La mise en place de la gratuité aurait dû s'accompagner d'une amélioration significative de l'offre (fréquence, amplitude, régularité) en amont, comme à Dunkerque, plutôt que d'être lancée parallèlement aux améliorations.

Développement insuffisant et sécurité de la mobilité active (Marche et Vélo).

Un manque d'espace pour les piétons est constaté. Des problèmes spécifiques pour les piétons et vélos sont signalés sur les trottoirs et aménagements existants (hauteur des bateaux, obstacles, stationnement anarchique). La sécurité est une préoccupation majeure, avec des points noirs identifiés (rond-point de la Lyre, liaison Lyre-Plan des 4 Seigneurs, certaines rues comme Av de Lodève, D17). Des accidents graves n'ont pas toujours entraîné d'évolutions de la voirie. La généralisation du double-sens cyclable doit être sécurisée et systématisée. Le déploiement du réseau vélo (vélolignes) est jugé trop lent et l'emprise spatiale doit être étendue. Le réseau vélo doit être pensé avec une logique d'itinéraire continu (comme une ligne de tram) et non "au coup par coup". L'échelon intercommunal du vélo est "complètement passé sous silence", alors qu'une

part importante de la population de l'aire urbaine est potentiellement cyclable jusqu'au centre. Il y a un manque criant d'ouvrages d'art dédiés (ponts, passerelles, tunnels) pour résoudre les coupures causées par les routes, chemins de fer ou rivières. L'interdiction d'emport du vélo dans le tramway est contre-productive pour l'intermodalité et décourage potentiellement l'usage du vélo. Un seuil minimum de places vélo à bord des TC est demandé. Le stationnement vélo sécurisé (arceaux, vélobox, véloparcs) est jugé insuffisant. Les aménagements urbains devraient être testés et ajustés systématiquement avant de les pérenniser. Des arbitrages politiques ne devraient plus se faire au détriment des piétons et des vélos. Les villes et villages de la métropole doivent être rendus marchables et cyclables en réduisant le transit automobile dans les centres-villes

Intermodalité jugée insuffisante.

L'intermodalité devrait être facilitée avec des pôles majeurs comme l'aéroport de Montpellier, le bord de mer (Palavas, Carnon) et la Gare Sud de France, ce qui n'est pas suffisamment pris en compte ou priorisé dans le PDM. Les Pôles d'Échange Multimodaux (PEM) et parkings relais sont jugés insuffisants en termes de connectivité et de services. Un vrai PEM devrait offrir des ruptures de charge très courtes et une large gamme de services au-delà du simple parking. Le projet de Service Express Régional Métropolitain (SERM) est perçu comme trop centré sur des solutions routières, sans avoir comparé l'efficacité du tram léger et du Bus-Tram. L'abandon de l'intention de restaurer l'étoile ferroviaire est soulevé. Le SERM manque d'une panoplie d'offre de services et d'aménagements vélo intégrés.

Problèmes Locaux Spécifiques non résolus ou aggravés par les décisions.

La décision de rendre double-sens les boulevards Rabelais et d'Orient et de fermer Albert Dubout à l'été 2022 est vivement critiquée par les riverains pour avoir transformé ces Quatre Boulevards en voies de transit, augmentant considérablement le trafic, le bruit et la pollution, en contradiction avec les objectifs du PDM. La desserte du quartier de la Pompignane est considérée comme très mauvaise. Des propositions de réorganisation locale de la circulation (ex: Saussan) ne sont pas abordées précisément dans le PDM, qui est considéré comme trop général. L'impact d'un projet de passerelle sur le Lez dans le quartier des Aubes-La Pompignane est contesté par une association, la jugeant superflue et néfaste pour l'environnement local.

Urbanisme et Mobilité.

L'organisation des mobilités n'est pas toujours perçue comme cohérente avec le développement urbain futur. Le positionnement de certains équipements ou projets (ex: plateforme logistique à Lauze-Est) est critiqué pour ses impacts négatifs sur le trafic et le manque d'alternatives modales.

Les réponses de la Métropole aux observations du public et des associations mettent en lumière sa vision et ses engagements pour l'avenir des transports à l'horizon 2032, structurés autour du Plan des Mobilités. Les points clés des réponses sont les suivants.

Vision et Objectifs du PDM.

Le PDM vise à structurer l'ensemble des politiques de mobilité et à donner un cap global à l'horizon 2032, sans forcément aborder les problématiques très locales. L'objectif central est de réduire la part modale de la voiture individuelle en milieu urbain de 58 % à 45 % en favorisant les modes alternatifs. Le plan est décliné en 30 actions avec leur temporalité. Il est cohérent avec le SCoT.

Infrastructures Routières.

La Métropole s'appuie sur une hiérarchisation du réseau routier (structurant, primaire, secondaire) pour apaiser les centres urbains. Un élément clé est le contournement intercommunal (RM65, DEM, A709, COM, complété par le LIEN) dont la fonction est de distribuer le trafic et de réduire la congestion, tout en soulageant le trafic local et en absorbant une partie du transit. Le COM est spécifiquement présenté comme un axe multimodal incluant des voies réservées aux transports collectifs ainsi que des continuités piétons et cycles.

Transports en Commun (TC).

La stratégie s'étend au-delà du périmètre administratif via une démarche partenariale labellisée "Service Express Régional Métropolitain" (SERM) pour les liaisons hors métropole. Le schéma d'ensemble du SERM est en cours pour une candidature fin 2025. La Métropole collabore avec la Région et les AOM locales au sein du SMTCH pour les dessertes interurbaines et l'offre de car liO. La desserte du "Cœur de métropole" (Montpellier et 1ère couronne) se fera via le réseau tramway, tandis que les communes de 2ème et 3ème couronne seront desservies par 5 lignes de cars express. Des amplitudes horaires de 5h00 à minuit pour les bustrams 1 et 4 et de 6h00 à

22h00 pour les cars express sont prévues, avec une fréquence de 10 à 15 minutes. L'offre ferroviaire (SERM) devrait également augmenter en fréquence et amplitude d'ici 2034 entre Montpellier, Nîmes et Sète. Un BHNS est planifié pour desservir des zones d'activité comme la ZAE de la Lauze, Garosud et Près d'arènes. La Métropole est consciente des problèmes de ruptures de charge et travaille à améliorer les correspondances via la conception des Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM).

Gratuité des Transports.

L'instauration de la gratuité pour les résidents de la métropole est un choix politique assumé, visant la transition écologique, le soutien au pouvoir d'achat et la solidarité. Ce choix permet de conserver d'importantes recettes financières. Une nouvelle solution technique non basée sur le téléphone est en cours de développement depuis septembre 2024.

Mobilité Active (Marche et Vélo).

La stratégie du PDM promeut activement la marche et le vélo. Un plan piéton est préconisé (fiche action B3) pour identifier les axes structurants, les coupures et définir une stratégie incluant les besoins spécifiques (PMR). Le réseau vélo est structuré en 3 niveaux (véloligne, liaison, proximité) et vise 5 objectifs : sécurisé, direct, cohérent, attractif et confortable. Le déploiement prend en compte divers critères (vitesse, emprise, pentes, flux, écoles). Des études sont menées pour les franchissements du Lez afin d'assurer les continuités (ex: liaison RM65-RM21 à l'étude). La Métropole agit sur l'écosystème vélo (aide à l'achat/réparation, stationnement sécurisé - arceaux, vélobox, véloparcs liés aux projets TC/véloignes -, sensibilisation). Le dispositif "Savoir Rouler à Vélo" est dispensé dans les écoles, et le projet de "rue aux écoliers" se poursuit.

Sécurité.

Une étude est en cours pour le déploiement sécurisé du double-sens cyclable suite à la généralisation de la ville 30. La sécurité des trajets scolaires (enfants/adolescents) est une priorité.

Zone à Faible Émission (ZFE).

La ZFE respecte les obligations réglementaires nationales de continuité de contournement et de transit. L'accès aux parcs d'activités et aux parkings relais est maintenu quelle que soit la vignette Crit'air.

Financement.

L'évaluation financière du PDM (1,7 milliards d'euros 2021-2032) est jugée **réaliste et soutenable**. La Métropole dispose de marges de manœuvre importantes pour le financement des TC via le versement mobilité (VM).

Concertation.

La Métropole estime que les moyens mis en œuvre sont cohérents avec les objectifs fixés. Elle a mené de nombreuses autres concertations depuis 2020. Un processus spécifique a été mis en place pour le vélo avec les associations (COPIL, groupe de travail). Le Comité des Mobilités (Comob), incluant Vélocité, est un lieu de dialogue régulier.

Urbanisme.

L'organisation des mobilités est planifiée en cohérence avec le développement urbain futur. Le positionnement d'équipements comme les Centres de Distribution Urbaine près des autoroutes est considéré comme cohérent avec les objectifs du PDM.

En résumé, la Métropole présente son PDM comme un plan ambitieux et multimodal visant à réduire l'usage de la voiture au profit des TC et des modes actifs, s'appuyant sur des infrastructures clés (contournement, SERM, réseau vélo) et une politique forte (gratuité), tout en affirmant la soutenabilité financière et les efforts de concertation réalisés

Commentaire de la commission d'enquête publique.

La commission d'enquête publique salue l'ambition générale et l'engagement financier du PDM, ainsi que son approche pour l'amélioration de la qualité de l'air et la sécurité cycliste.

Elle note les efforts de concertation mais juge insuffisants leurs résultats en termes de mobilisation publique, ceux qui ne peut entrainer que des difficultés de compréhension.

Elle considère le contournement intercommunal comme un élément clé pour soulager le trafic mais note le manque d'analyse comparative entre les différentes hypothèses envisagées et l'absence de solutions concrètes sur des points spécifiques soulevés, notamment pour les Quatre Boulevards et l'adéquation des infrastructures aux projets d'urbanisation.

Elle estime que l'intermodalité, en particulier avec les EPCI voisins, est insuffisante et nécessite la mise en œuvre priorisée du SERM ainsi qu'une possible révision des limites administratives correspondantes à l'aire d'attraction montpelliéraine.

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE

concernant le projet de Plan de Mobilité (PDM) 2032 de Montpellier Méditerranée Métropole

Cet avis concerne les procédures lancées :

- Le 1er février 2021, par le Conseil Communautaire de Montpellier Méditerranée Métropole pour élaborer le Plan De Mobilité (PDM) 2032 dans le cadre de la Loi d'orientation des mobilités (LOM) n° 2019-1428 du 24 décembre 2019.
- Le 22 janvier 2025, par l'Arrêté du Président de Montpellier Méditerranée Métropole n° MAR2025-0006

Après avoir contrôlé que :

- Le déroulement de l'enquête publique a été conforme aux prescriptions du code de l'environnement et de l'Arrêté du Président de Montpellier Méditerranée Métropole ;
- Le dossier présenté à l'enquête publique était complet et conforme aux prescriptions de l'article R123-8 du code de l'environnement et comportait, conformément aux prescriptions de l'article R. 122-20 du même code, un rapport environnemental ;
- Le public a été largement informé sur l'existence de l'enquête publique et a pu participer au débat tout au long de la durée de l'enquête publique en faisant part de ses observations, avis et propositions soit sur un registre support papier déposé dans les mairies désignées par l'Arrêté communautaire, soit par courrier postal, soit sur un registre dématérialisé ;
- Le mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage répondait aux attentes de la commission d'enquête publique.

Après avoir examiné que :

- Toutes les observations, avis et propositions des services concernés, des collectivités territoriales, des associations et du public ont été pris en compte par le Président de Montpellier Méditerranée Métropole qui a apporté une réponse à chaque contribution ;
- Les objectifs et la programmation du projet de PDM 2032 de Montpellier Méditerranée sont conformes à l'article L.1214-2 du code des transports ;
- Conformément aux termes de l'article L.1214-7 du code des transports, le dossier soumis à l'enquête a fourni une analyse de la compatibilité du plan avec les objectifs et orientations des documents supérieurs ;
- Le projet de PDM 2032, à travers ses 30 actions, répond à l'ambition de créer un système de mobilité plus durable, plus équitable et plus agréable pour tous les habitants de la métropole, même s'il reste encore des améliorations à apporter.

Après avoir constaté des demandes :

- D'amélioration du cadre de vie des riverains des quatre boulevards ;
- De réalisation des contournements routiers de Montpellier, attendus depuis longtemps par le public ;
- De concertation avec l'ensemble des acteurs et du public pour la réalisation des futurs projets.

Après avoir enregistré que le Président de Montpellier Méditerranée Métropole s'engage à :

- Prendre en compte les recommandations du Préfet de l'Hérault, notamment :
 - Enrichir le diagnostic du PDM en renforçant l'aspect sécurité et en y annexant un document d'évaluation du PDU 2010-2020 ;
 - Consolider l'évaluation environnementale en expliquant la compatibilité et les divergences avec les objectifs du Plan climat-air-énergie territorial (PCAET) ;
 - Introduire une mesure visant à définir l'articulation entre les schémas directeur urbanisme et les déplacements, au niveau des secteurs à enjeux ;
 - Renforcer la prise en compte de l'aspect « sécurité » au niveau du projet ;
 - Améliorer la déserte de la plaine Ouest grâce à l'usage de cars express routiers, à défaut d'extension ouest de la ligne 2 du tramway ;
 - Analyser l'opportunité et la faisabilité d'une extension de la ligne 5 du tramway ;
 - Poursuivre les travaux permettant d'augmenter le nombre de points d'arrêts accessibles aux PMR ;
 - Programmer, en parallèle aux actions du PDM, une restitution du diagnostic des arrêts avec la nouvelle réglementation et le futur réseau de transport en commun
- Prendre en compte l'avis de la MRAe, principalement :
 - Les actions à mener pour la maîtrise des émissions des GES ;
 - La définition des différentes démarches ERC demandées ;
 - L'articulation du PDM avec les documents supérieurs ;
 - Développer l'analyse des impacts sur la santé ;
 - Compléter l'analyse des incidences du PDM sur les milieux naturels ;
- Amplifier la coactivité avec la Région Occitanie, le département de l'Hérault et les EPCI limitrophes ;
- Enrichir le PDM et ses fiches action concernant le stationnement des deux-roues motorisés, notamment aux entrées de l'Écusson de Montpellier ;
- Accompagner les entreprises et les administrations dans la recherche de solutions pour les déplacements professionnels et la mise en place de Plans de Mobilité Employeur PDMe ;
- Reprendre la concertation avec les riverains des quatre boulevards ;
- Limiter les impacts des chantiers sur l'environnement et à végétaliser ces espaces ;
- Enrichir le diagnostic du PDM en renforçant l'aspect sécurité des déplacements, notamment à travers l'élaboration d'un plan piéton ;
- Poursuivre les travaux permettant d'augmenter le nombre de points d'arrêts accessibles aux PMR ;
- Consolider l'évaluation environnementale en expliquant la compatibilité et les divergences avec les objectifs du Plan climat-air-énergie territorial (PCAET) ;
- Analyser l'opportunité et la faisabilité d'une extension de la ligne 5 du tramway ;
- Améliorer la déserte de la plaine Ouest grâce à l'usage de cars express routiers, à défaut d'extension ouest de la ligne 2 du tramway ;
- Soumettre à l'étude les contraintes techniques présentant actuellement un frein à la réalisation d'une section de tram vers Villeneuve-lès-Maguelone ;
- Faire réaliser un aménagement cyclable sécurisé pour rejoindre Pignan, les communes limitrophes et le lycée de Cournonterral, dans la continuité du premier segment de véloligne C (à terme, 25 km entre Juvignac et Carnon) ;

- Étudier la desserte vers les établissements scolaires de la plaine Ouest, en partenariat avec Hérault transport, pour établir l'offre la plus adaptée ;
- Adapter les voiries, au nord et au sud de la commune de Saussan, à l'amélioration de la cohabitation des modes de mobilité, à l'image de l'aménagement cyclable réalisé sur la RM27E7 pour rejoindre Fabrègues.

Après avoir discerné :

- Des freins à la réalisation du PDM, résistance au changement des habitudes de déplacement et attachement à la voiture ;
- Des modes alternatifs qui ne répondent pas toujours aux besoins des administrés ;
- Un fort sentiment d'iniquité territoriale, englobant des aspects liés à l'aménagement du territoire, aux politiques tarifaires, à la fracture numérique, à la prise en compte des besoins spécifiques et à la qualité globale de la desserte des différents territoires de la métropole.

La commission recommande à la Métropole Montpellier Méditerranée :

- D'entreprendre au plus tôt les actions nécessaires pour améliorer la sécurité du réseau viaire de la métropole ;
- De tenir à la disposition du public et de la MRAe le point des actions menées ou prévues à la suite des recommandations de celle-ci ;
- D'assurer une meilleure implication des citoyens dans la décision et une meilleure information visant à clarifier les raisons de ses choix, en particulier dans les secteurs de la métropole où le sentiment d'iniquité s'est le plus développé ;
- De s'assurer que les horaires des transports en commun répondent bien aux besoins de la population ;
- D'assurer une bonne connexion entre les différents modes de transport (train, bus, tramway, vélo, marche) avec des horaires coordonnés, une billettique unique et une information claire et accessible sur les différentes options ;
- De mettre en place la ZFE de façon pragmatique et progressive, en cohérence avec l'importance des besoins couverts par les moyens de transport en commun et en tenant compte de l'évolution des technologies ;
- D'améliorer les liaisons transfrontières en renforçant les collaborations avec les territoires périphériques et notamment avec le Pays de l'Or ;
- De mettre en place, en cours de réalisation du PDM, un certain nombre d'actions de suivi concernant en particulier :
 - L'analyse fine des interactions entre routes, lignes de tramway, pistes cyclables et voies piétonnes ;
 - L'adaptation des mesures mises en place en faveur de la sécurité des piétons, des cyclistes et de la cohabitation entre les différents modes ;
 - L'évolution des besoins d'adaptation des projets de mobilité à l'occupation du territoire ;
 - L'évolution des impacts du PDM sur la circulation, l'urbanisme, et la qualité de vie des habitants ;
- De prendre en compte l'amélioration du cadre de vie des riverains des quatre boulevards ;
- De réaliser les infrastructures de contournement avant de procéder au changement de destination des voies de circulation, comme par exemple, en ce qui concerne l'avenue Jean Jaurès à Castelnau-Le-Lez ;
- D'anticiper les besoins de mobilité liés aux nouveaux développements urbains ;
- De développer un certain nombre d'actions spécifiques comme, la problématique associée aux transports de marchandises, la mise en place d'une billettique multimodale ou l'inscription d'une action d'animation-incitation au report modal spécifiquement dédiée aux établissements scolaires.

La commission considère également :

- Que la planification des infrastructures, destinées à limiter l'usage de la voiture en ville, ne devrait pas y rendre la circulation automobile si difficile qu'il serait désormais pratiquement impossible d'y circuler, même avec des véhicules peu polluants.
- Que les problèmes de sécurité engendrés par le PN 39 devraient être pris en compte,
- Qu'une approche plus détaillée du plan de financement du PDM serait susceptible de favoriser la recherche d'investissements auprès de partenaires ou d'opérateurs,
- Que, bien que les moyens financiers actuellement disponibles soient limités, ce plan mériterait d'être accompagné d'une vision plus large sur les projets qu'il conviendrait d'engager dans l'avenir pour poursuivre les efforts consentis aujourd'hui et tenter d'atteindre les objectifs visés.
- Que les modalités concernant la mise en œuvre du SERM devraient être engagées au plus tôt.

Dans ces conditions la commission émet, à l'unanimité, un :

AVIS FAVORABLE

Au projet de Plan De Mobilité (PDM) 2032 de Montpellier Méditerranée Métropole.

Montpellier le 28 avril 2025

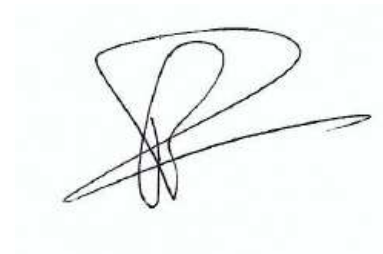
Jean-Pierre CHALON

A blue ink signature, appearing to be 'JP Chalon', written in a cursive style.

Georges RIVIECCIO

A blue ink signature, appearing to be 'Georges Rivieccio', written in a cursive style.

François XICOLA

A blue ink signature, appearing to be 'François Xicola', written in a cursive style.