



RAPPORT

de la commission d'enquête chargée de conduire l'enquête publique relative au projet de Plan de Mobilité 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 à 9H00 au 19 mars 2025 à 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.**

Ce document a été établi selon les prescriptions de l'article R123-19 du code de l'environnement, Modifié par Décret n°2024-742 du 6 juillet 2024 - art. 9, et comprend le plan suivant :

A. GÉNÉRALITÉS.

1. Contexte.
2. Objet de l'enquête.
3. Cadre juridique.
4. Composition du dossier.
5. Concertation préalable.
6. Nature et caractéristiques du projet.
7. Les enjeux environnementaux.
8. Compatibilité avec les lois, codes, plans et schémas.

B. DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE.

1. Organisation de l'enquête.
2. Information du public.
3. Exécution de l'enquête.
4. Clôture de l'enquête.

C. ANALYSE DES OBSERVATIONS.

1. Avis des personnes publiques consultées.
2. Avis des communes de Montpellier Méditerranée Métropole.
3. Analyse des observations du public.

SOMMAIRE.

GÉNÉRALITÉS.....	8
1. CONTEXTE.....	8
1.1. Aspects géographiques.....	8
1.2. Aspects environnementaux.....	9
1.3. Aspects socio-économiques.....	10
1.4. Aspects mobilités.....	11
1.5. Aspects qualité de l'air.....	14
2. OBJET DE L'ENQUÊTE.....	15
3. CADRE JURIDIQUE.....	15
3.1. Objectifs et programmation du projet.....	16
3.2. Compatibilité du projet avec les documents supérieurs.....	16
3.3. Concertations préalables.....	16
3.4. Accessibilité.....	17
3.5. Évaluation environnementale.....	17
3.6. Composition du dossier de l'enquête publique.....	18
4. COMPOSITION DU DOSSIER.....	18
5. CONCERTATION PRÉALABLE.....	20
5.1. Objectifs de la concertation.....	20
5.2. Mesures mises en place.....	20
5.3. Bilan de la concertation.....	21
5.4. Prise en compte des propositions.....	21
6. NATURE ET CARACTÉRISTIQUES DU PDM.....	22
6.1. Axe A : Développer la ville du 1/4h et pacifier les centres-villes.....	22
6.2. Axe B : Irriguer les bassins et les connecter.....	26
6.3. Axe C : Accompagner la transition comportementale et énergétique.....	29
6.4. Axe D : Suivre et évaluer l'avancement du PDM.....	33
7. ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX.....	34
7.1. Incidences sur l'environnement et mesures envisagées.....	34
7.2. Évaluation des incidences Natura 2000.....	35

8.	COMPATIBILITÉ AVEC LES LOIS, CODES, PLANS ET SCHEMAS.....	36
8.1.	Compatibilité du projet avec les prescriptions du code des transports.....	37
8.1.1.	Équilibre durable entre les besoins de mobilité et la protection de l'environnement et de la santé :.....	37
8.1.2.	Renforcement	37
8.1.3.	Prise en compte des besoins de déplacement liés aux activités économiques et à l'emploi	37
8.2.	Compatibilité avec les objectifs du SRADDET.....	39
8.3.	Compatibilité avec le Schéma de Cohérence Territorial (SCoT).	43
8.4.	Compatibilité avec le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA).....	47
8.5.	Compatibilité avec le schéma régional de l'intermodalité.....	49
8.6.	Compatibilité avec le Plan Régional Santé Environnement (PRSE).	50
8.7.	Compatibilité avec le Plan national de réduction des émissions de polluants (PREPA).	51
8.8.	Compatibilité avec le Plan de Prévention au Bruit dans l'Environnement (PPBE).	55
8.9.	Compatibilité avec le Plan Climat Air Énergie Territorial solidaire (PCAETs).	56
8.10.	Compatibilité avec le plan de gestion des risques d'inondation (PGRI).	57
8.11.	Compatibilité avec le schéma local de gestion des risques d'inondation (SLGRI).....	58
8.12.	Compatibilité avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux et les Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux.	59
	DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE.....	62
1.	ORGANISATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE.	62
1.1.	Désignation de la commission d'enquête publique.....	62
1.2.	Modalités de l'organisation de l'enquête publique.	62
1.3.	Arrêté de l'ouverture de l'enquête publique.	62
1.4.	Visa des registres d'enquête publique et des dossiers.....	62
1.5.	Enquête publique dématérialisée.....	63
2.	INFORMATION DU PUBLIC.	63
2.1.	Publicité légale dans la presse.	63
2.2.	Affichage de l'avis d'enquête publique.....	63
2.3.	Site internet	64
2.4.	Moyens d'information complémentaires.	64
3.	EXÉCUTION DE L'ENQUÊTE.	64
3.1.	Consultation des dossiers.....	64
3.2.	Permanences de la commission d'enquête :	66
3.3.	Dépôt des observations :	69

4.	CLÔTURE DE L'ENQUÊTE	75
	ANALYSE DES OBSERVATIONS	76
1.	ANALYSE DES AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES CONSULTÉES	76
1.1.	AVIS DU PRÉFET DE L'HÉRAULT	76
1.2.	AVIS DE LA DDTM AU REGARD DES OBJECTIFS DU CODE DES TRANSPORTS	84
1.3.	AVIS DE LA MISSION RÉGIONALE D'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE (MRAe)	89
1.4.	AVIS DE LA RÉGION OCCITANIE	93
1.5.	AVIS DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE L'HÉRAULT	98
1.6.	AVIS DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU GRAND PIC SAINT-LOUP	102
1.7.	AVIS DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES VALLÉE DE L'HÉRAULT	103
1.8.	AVIS DE L'AGGLOMÉRATION DU PAYS DE L'OR	105
1.9.	AVIS DU SYNDICAT DE DÉVELOPPEMENT LOCAL DU PAYS CŒUR D'HÉRAULT	111
1.10.	AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE L'HERAULT MONTPELLIER	113
1.11.	AVIS DE LA CHAMBRE DE METIERS ET DE L'ARTISANAT DE L'HERAULT	119
1.12.	AVIS DE LA CHAMBRE D'AGRICULTURE	123
2.	AVIS DES COMMUNES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	126
2.1.	BEAULIEU	126
2.2.	CASTRIES	127
2.3.	COURNONSEC	127
2.4.	COURNONTERRAL	128
2.5.	GRABELS	128
2.6.	JUVIGNAC	130
2.7.	LATTES	132
2.8.	LAVÉRUNE	132
2.9.	LE CRÈS	134
2.10.	MONTAUD	134
2.11.	MONTFERRIER-SUR-LEZ	135
2.12.	MURVIEL-LÈS-MONTPELLIER	137
2.13.	PÉROLS	137
2.14.	PRADES-LE-LEZ	138
2.15.	RESTINCLIERES	140
2.16.	SAUSSAN	141

2.17.	SAINT-DRÉZÉRY	142
2.18.	SAINT-GEORGES-D'ORQUES	143
2.19.	SUSSARGUES	144
2.20.	VENDARGUES	144
3.	ANALYSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC.	146
3.1.	GÉNÉRALITÉS	146
3.2.	TABLEAU ANALYTIQUE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC	149
3.2.1.	ANALYSES DES OBSERVATIONS RECUEILLIES PAR COURRIERS	149
	L'analyse des observations est réalisée par thème	149
1.	DOSSIER	150
2.	INFRASTRUCTURES	150
3.	MOBILITE	152
4.	TRANSPORT EN COMMUN	154
5.	URBANISME	155
6.	ZONES FAIBLE ÉMISSION	156
3.2.2.	ANALYSES DES OBSERVATIONS RECUEILLIES SUR LE REGISTRE DÉMATÉRIALISÉ	158
	L'analyse des observations est réalisée par thème	158
1.	CASTELNAU-LE-LEZ	158
2.	DIVERS	182
3.	DOSSIER	186
4.	ENVIRONNEMENT	189
5.	FINANCEMENT	200
6.	HORS SUJET	201
7.	INFRASTRUCTURES	203
8.	INTERMODALITE	258
9.	MOBILITE	270
10.	PDM	286
11.	PLUi	296
12.	QUATRE BOULEVARDS	298
13.	SAUSSAN	333
14.	SECURITE	358
15.	TRANSPORT EN COMMUN	371

16.	ZONES FAIBLE ÉMISSION.....	403
17.	URBANISME.....	407
3.2.3.	ANALYSES DES OBSERVATIONS RECUEILLIES SUR LES REGISTRES DÉPOSÉS DANS LES COMMUNES.....	410
	L'analyse des observations est réalisée par thème.....	410
1.	BAILLARGUES.....	410
2.	COURNONTERRAL.....	411
3.	GRABELS.....	413
4.	LE CRÈS.....	415
5.	LAVÉRUNE.....	418
6.	MONTPELLIER.....	420
7.	MURVIEL-LÈS-MONTPELLIER.....	428
8.	PRADES-LE-LEZ.....	430
9.	VILLENEUVE-LES-MAGUELONE.....	435
3.2.4.	ANALYSE DES OBSERVATIONS RECUEILLIES DANS LES PIÈCES JOINTES.....	437
	L'analyse des observations est réalisée par thème.....	437
1.	DIVERS.....	437
2.	DOSSIER.....	439
3.	ENVIRONNEMENT.....	439
4.	FINANCEMENT.....	443
5.	SECURITE.....	445
6.	TRANSPORT EN COMMUN.....	446
7.	INFRASTRUCTURE.....	457
8.	INTERMODALITE.....	469
9.	MOBILITE.....	473
10.	PDM.....	480
11.	QUATRE BOULEVARDS.....	485
12.	ZONE FAIBLE ÉMISSION.....	488
13.	URBANISME.....	489

GÉNÉRALITÉS.

1. CONTEXTE.

Montpellier Méditerranée Métropole (3M), située dans le département de l'Hérault, est une métropole en forte croissance, qui présente des caractéristiques géographiques, environnementales, socio-économiques, de mobilités et de qualité de l'air, spécifiques.

1.1. Aspects géographiques.

Le territoire de la métropole s'étend sur près de 43 900 ha et regroupe 31 communes.

Il est situé entre la mer Méditerranée et les contreforts des Cévennes, avec une élévation progressive du niveau de la mer jusqu'aux garrigues de Montaud et une grande partie du territoire se trouve à une altitude inférieure à 50 mètres.

On distingue quatre grandes entités topographiques : le littoral, la plaine littorale, les collines du Montpelliérain et les plaines agricoles.

Le littoral est marqué par la présence d'étangs et d'un lido sableux. Villeneuve-lès-Maguelone est la seule commune de la métropole avec un rivage maritime.

La ville-centre de Montpellier s'est développée sur trois collines, avec un cœur médiéval, l'Écusson.

Le territoire est caractérisé par une armature urbaine en archipel, avec des agglomérations circonscrites.

Montpellier joue un rôle d'interface au sein de son aire d'attraction, connectant les différents territoires et assurant une fonction de centralité.

La métropole est insérée dans une aire d'attraction plus vaste, composée de 161 communes.





Carte des bassins versants

Le territoire est concerné par quatre bassins versants différents couvrant environ 90 % de l'emprise métropolitaine.

- **Le bassin versant du Lez, de la Mosson et des étangs palavasiens.** Ce bassin couvre 66 % du territoire et comprend les sous-bassins du Lez et de la Mosson. Les principaux exutoires à la mer sont le port de Palavas et le grau du Prévost. Le Lez a quatre affluents principaux : la Mosson, le Lirou, la Lironde et le Verdanson.
- **Le bassin versant de l'étang de l'Or.** Ce bassin couvre 25 % du territoire et comprend sept cours d'eau : le Nègue-Cats, la Jasse, le Salaison, la Cadoule, le Béranger, la Viredonne et le Dardailon. L'exutoire de ce bassin est l'étang de l'Or.
- **Le bassin versant du Vidourle.** Les communes de Montaud, Saint-Drézéry, Beaulieu et Restinclières sont partiellement incluses dans ce bassin. Le Vidourle prend sa source dans les Cévennes et se jette dans la mer.
- **Le bassin versant de l'étang de Thau.** Une partie du bassin versant se trouve en mer, au niveau du port de Sète-Frontignan. En 2005, les effluents d'eaux usées ont été transférés vers la station d'épuration de Courmonterral afin de préserver la qualité des eaux de la lagune de Thau.

1.2. Aspects environnementaux.

Les véhicules terrestres ont un impact significatif sur plusieurs aspects environnementaux du territoire de la métropole qui abrite une biodiversité exceptionnelle, avec des milieux naturels variés (littoral, zones humides, garrigues, etc.) et de nombreuses espèces remarquables, dont près des 2/3 des espèces connues en France.

Biodiversité :

- Les infrastructures de transport peuvent entraîner des conséquences directes et indirectes sur le milieu naturel et la biodiversité. Les impacts directs incluent la consommation d'espaces non urbanisés (agricoles, boisés) et la perturbation des continuités écologiques comme les trames vertes et bleues qui sont un élément essentiel du paysage ;
- Les déplacements sont émetteurs de polluants et de gaz à effet de serre, qui ont des conséquences écologiques ;
- Le développement des transports collectifs et des pistes cyclables peut perturber des espaces naturels en zones urbaines ou périurbaines et accroître la fragmentation des milieux ;
- Les actions réduisant le trafic routier sont favorables à la biodiversité, mais peuvent aussi induire un report de fréquentation vers des zones actuellement épargnées, ou provoquer la destruction de milieux naturels par la réalisation d'aménagements neufs.

Ressources en eau :

- Le développement des modes actifs, avec un report des modes polluants vers les moins polluants, limite les rejets de charges polluantes et leur impact sur les eaux ;
- L'imperméabilisation des sols, due à la création d'infrastructures de transport, peut entraîner une dégradation de la qualité des eaux, une perturbation de leur régime et un risque accru de pollution à proximité des zones sensibles ;
- Des impacts temporaires en phase travaux existent peuvent aussi modifier les écoulements des eaux et apporter des charges polluantes au milieu naturel ;
- Une attention particulière doit être portée à la collecte et au traitement des eaux de ruissellement [16].

Risques naturels :

- Le territoire est vulnérable aux risques d'inondation, de feux de forêt, de mouvements de terrain et de tempêtes ;
- La création d'infrastructures peut être concernée par les risques du territoire ou même modifier ces risques. Les projets d'infrastructures doivent être conçus de manière à ne pas accroître le niveau d'exposition de la population et à maintenir le libre écoulement et la capacité d'expansion des crues.

Nuisances sonores :

- Les infrastructures de transport routier et ferroviaire sont la principale source de bruit sur le territoire. La baisse ou la hausse des nuisances sonores est directement liée à la réduction ou à l'augmentation des niveaux de trafic et à la diminution des vitesses pratiquées.

1.3. Aspects socio-économiques.

Montpellier joue un rôle central et prédominant au sein de son aire d'attraction, qui s'étend bien au-delà des limites administratives de la métropole.

Pôle d'emploi : Montpellier est le principal pôle d'emploi de son aire d'attraction. Elle concentre 71 % des emplois. Elle attire de nombreux actifs des communes environnantes.

Concentration des flux : La plupart des flux de déplacements convergent vers la ville-centre de Montpellier, ce qui entraîne une forte congestion de ses pénétrantes aux heures de pointe. Les flux inter-établissements se concentrent également sur Montpellier, avec un tiers des mouvements quotidiens de véhicules de livraison réalisés dans la ville.

Pôles d'attractivité : Montpellier concentre la grande majorité des pôles générateurs de déplacements, comme les infrastructures de transport, les équipements liés au tourisme, les centres commerciaux et les établissements scolaires.

Interface et centralité : Montpellier joue un rôle d'interface au sein de son aire d'attraction, connectant les différents territoires et assurant une fonction de centralité. La structure urbaine de la métropole est organisée autour d'un double développement radioconcentrique : celui de la ville-centre et celui des noyaux urbains historiques des villes et villages périphériques.

Poids démographique important : Montpellier a un poids démographique plus important dans son aire d'attraction que d'autres villes comparables. La ville de Montpellier a une densité de population située dans la moyenne haute en comparaison avec d'autres villes de taille similaire. Elle rassemble 37 % de la population de l'aire d'attraction alors que la métropole en concentre 61%.

Offre de services et d'équipements : La ville-centre propose une concentration de services, d'emplois, et d'équipements, ce qui en fait un pôle d'attraction pour les habitants de toute son aire.

Structure urbaine : L'armature urbaine est structurée autour de Montpellier. On observe une forme « d'archipel urbain » hiérarchisée, de manière décroissante, depuis la ville-centre vers les villes et les villages en périphérie.

Accessibilité : La ville est dotée d'infrastructures de transport importantes, notamment la gare Montpellier Saint-Roch et la gare Montpellier Sud de France, ce qui renforce son rôle de centralité dans l'aire d'attraction. La ville est bien desservie par le réseau de tramway. Les accès à la ville-centre sont réglementés, avec des zones piétonnes soumises à des règles spécifiques, notamment pour les livraisons.

En résumé, Montpellier est le cœur battant de son aire d'attraction, concentrant une part importante de la population, des emplois, des activités économiques et des flux de déplacements. La ville joue un rôle de centralité et d'interface, attirant les habitants des communes environnantes pour le travail, les services et les équipements.



Schéma illustrant la ville archipel

1.4. Aspects mobilités.

Plusieurs pôles d'attractivité importants se situent en dehors du périmètre administratif de Montpellier Méditerranée Métropole (3M). Ces pôles contribuent à la dynamique et aux flux de la région.

L'aéroport Montpellier Méditerranée : situé sur la commune de Muguio, au sein de la Communauté d'Agglomération du Pays de l'Or, l'aéroport est un important générateur de flux. Il constitue un pôle d'attractivité majeur pour la région.

Le port de Sète : classé 11ème port de France, à une trentaine de kilomètres de Montpellier, au sein de Sète Agglopôle Méditerranée, il génère d'importants flux de marchandises et joue un rôle clé dans la logistique régionale et internationale.

Les stations balnéaires du littoral : localisées sur le littoral, à proximité de Montpellier, dans les EPCI voisins et au-delà, elles attirent de nombreux touristes et génèrent des déplacements importants, surtout pendant la saison estivale.

Quelques centres commerciaux : situés en dehors des limites de la métropole attirent des flux de consommateurs de toute la région.

Autres pôles d'emploi et de services : des villes et villages comme Nîmes, Lunel, Muguio, le pôle Sète-Frontignan, Saint-Gély-du-Fesc, Gignac et Clermont-l'Hérault sont des pôles d'emploi qui interagissent avec la métropole. Ces pôles peuvent générer des flux pendulaires de travailleurs vers Montpellier ou dans d'autres directions. Ces pôles ont un niveau d'autonomie variable par rapport à Montpellier.

Commentaire de la commission.

Les pôles d'attractivité situés en dehors de la métropole complexifient l'organisation des dessertes et des déplacements, nécessitant une coordination entre les différentes collectivités territoriales. La prise en compte de ces pôles dans le Plan de Mobilité (PDM) est essentielle pour assurer une accessibilité équitable à tous les usagers du territoire, y compris ceux qui se trouvent en dehors de la métropole. Il est également nécessaire de développer une approche partenariale pour coordonner les politiques de mobilité entre les différentes collectivités.

À Montpellier et dans sa périphérie, plusieurs modes de transport sont utilisés, chacun avec une part modale et une importance variable selon le contexte géographique (centre-ville ou périphérie) et le type de déplacement.

Transports individuels motorisés :

- La **voiture** est le mode de transport dominant, surtout pour les déplacements domicile-travail. En 2014, 67 % des déplacements domicile-travail étaient effectués en voiture particulière. Cependant, son usage tend à diminuer. Les déplacements en voiture sont plus fréquents en périphérie qu'en centre-ville. Les échanges entre la métropole et l'extérieur représentent 20 % des déplacements, mais 30 % de ces déplacements sont réalisés en voiture.
- Les **deux-roues motorisés** (scooters, motos) représentent une faible part modale, mais leur présence est perçue comme importante, notamment en raison du stationnement sauvage.
- Le **covoiturage** est encouragé par la métropole avec des aires dédiées et des dispositifs comme Rézo'Pouce.
- Les **véhicules électriques** et hybrides rechargeables sont en développement, avec un réseau de bornes de recharge sur le territoire encore insuffisant.

Transports collectifs :

- Le **tramway** est un mode de transport structurant et très fréquenté, particulièrement en centre-ville. Il représente 18 % du linéaire, 40 % de l'offre kilométrique et 80 % des montées et descentes journalières. La ligne 1 est la plus fréquentée. Le tramway est utilisé autant pour les déplacements internes à Montpellier que pour les rabattements depuis la périphérie.
- Le **réseau de bus** urbain (TaM) comprend 36 lignes. Il complète le réseau de tramway, mais sa vitesse d'exploitation est relativement faible. Il existe une différence de qualité de service entre les lignes de bus. Le réseau de bus est principalement radial et en rabattement sur le tramway.
- Le **train** (TER) est utilisé pour les déplacements périurbains, mais le réseau ferroviaire est principalement longitudinal, le long du corridor languedocien. Trois gares sont desservies par les TER dans la métropole : Villeneuve-lès-Maguelone, Montpellier Saint-Roch et Baillargues. La gare Saint-Roch est la plus fréquentée.
- Des **lignes de bus périurbaines** (TaM, liO Occitanie, Hérault Transport) assurent la liaison avec les territoires voisins et sont souvent en rabattement sur le tramway. Il existe également des lignes de transport à la demande (Résa'TaM). Les réseaux TaM et Hérault Transport se complètent, mais certaines lignes font doublon. La coordination entre les différents réseaux de transport est parfois insuffisante.

Modes actifs :

- La **marche à pied** est bien ancrée dans les pratiques, surtout en centre-ville où l'on trouve une vaste aire piétonne. Elle représente 29 % des déplacements tous motifs confondus. La pratique de la marche est plus développée en ville-centre qu'en périphérie.
- Le **vélo** représente une faible part modale (3 % des déplacements), mais il a un fort potentiel de développement. Le réseau cyclable est encore peu développé, avec des discontinuités importantes. Il existe un service de vélos en libre-service, Vélomag', mais les stations sont principalement situées à Montpellier. La pratique du vélo est encouragée.

- Les **nouveaux modes de mobilité** (trottinettes électriques, gyropodes, hoverboards, gyroroues) sont de plus en plus utilisés, notamment pour les déplacements domicile-travail.

Transport de marchandises :

- Le transport de marchandises est majoritairement réalisé en véhicules utilitaires légers (VUL).
- Les livraisons à domicile concernent avant tout les pôles urbains.
- L'auto-approvisionnement des ménages se fait en grande surface en périphérie et dans le petit commerce au centre de Montpellier.
- L'accès aux aires piétonnes du centre-ville de Montpellier est réglementé pour les véhicules de marchandises.

En résumé, la voiture reste prédominante pour les déplacements domicile-travail, surtout en périphérie, mais les modes actifs (marche et vélo) et les transports collectifs sont encouragés. Le tramway est un mode structurant en centre-ville, et le réseau de bus assure une desserte plus fine du territoire. Les déplacements périurbains se font par le train et les lignes de bus. La Métropole cherche à développer l'intermodalité et à favoriser les alternatives à la voiture individuelle.

Cependant, le réseau de transport périurbain de Montpellier présente plusieurs faiblesses qui limitent son efficacité et son attractivité. Ces faiblesses sont principalement liées à la structure du réseau, à son organisation et à son niveau de service.

- ✚ Un seul axe ferroviaire : contrairement à de nombreuses métropoles qui bénéficient d'une étoile ferroviaire, Montpellier a la particularité de n'avoir qu'un seul axe ferroviaire, le long du corridor languedocien. Cet axe est un doublet de lignes qui relie Nîmes à Béziers, avec plusieurs arrêts dans la métropole (TER liO Occitanie). Cette configuration limite les possibilités de desserte des territoires périurbains par le train.
- ✚ Des dessertes routières limitées et peu lisibles : les dessertes routières périurbaines sont assurées par des lignes de bus (TaM, liO Occitanie, Hérault Transport). Cependant, ces lignes sont souvent en rabattement sur le tramway, ce qui peut engendrer des ruptures de charge pour les usagers. De plus, la lisibilité du réseau est parfois mauvaise, avec des lignes ayant des destinations similaires.
- ✚ Des différences de qualité de service : il existe une forte différence de qualité de service entre les lignes ferroviaires et les lignes routières pour la desserte périurbaine. Les lignes routières peuvent avoir des fréquences variables et des amplitudes horaires limitées.
- ✚ Une offre de rocade inter-quartiers faible et peu lisible : l'offre de rocade entre les différents quartiers en périphérie est limitée et difficilement compréhensible pour les usagers.
- ✚ Des rabattements contraignants : les usagers des lignes périurbaines peuvent subir deux ruptures de charge, avec des correspondances parfois difficiles et des fréquences moindres sur certains axes. Les lignes périurbaines sont souvent rabattues sur des bouts de lignes dont la fréquence est moindre.
- ✚ Un manque de coordination entre les réseaux : La coordination entre les différents réseaux (TaM, Hérault Transport, liO Occitanie) est parfois insuffisante. Par exemple, les lignes 23 (TaM) et 615 (Hérault Transport) ont toutes les deux le tronçon commun, Prades-le-Lez – pôle d'échange multimodal (PEM) Occitanie. Les lignes périurbaines peuvent avoir des destinations similaires, ce qui peut prêter à confusion pour les usagers. Cette absence d'interopérabilité est un frein à l'utilisation des transports collectifs.
- ✚ Des temps d'attente et de trajet parfois trop longs : les temps d'attente et de trajet peuvent être importants pour les usagers du réseau périurbain, ce qui nuit à son attractivité par rapport à la voiture individuelle. Les dessertes peuvent être irrégulières, avec une forte concentration de bus à certaines heures et un manque de desserte à d'autres moments. Par exemple, sur un même trajet, il peut y avoir jusqu'à quatre bus différents en une demi-heure en semaine, et aucune desserte pendant deux heures l'après-midi.
- ✚ Des pôles d'échange multimodaux (PEM) parfois difficiles d'accès : l'accès à certains parkings-relais situés en amont des PEM peut être difficile aux heures de pointe, en raison de la congestion routière.

- Une offre limitée dans certains territoires : seul le Pays de l'Or propose une desserte en bus pénétrant le ressort métropolitain. Ses cinq lignes régulières ont toutes un terminus à proximité d'une ligne de tramway dans la métropole. Les autres territoires voisins ont une offre de transport en commun moins importante ou non pénétrante.
- Un manque de valorisation du mode bus : le réseau urbain est considéré comme étant à deux vitesses, avec peu de moyens alloués.

Commentaire de la commission.

Le réseau de transport périurbain de Montpellier doit faire face à plusieurs défis, notamment un manque de maillage, des ruptures de charge, des différences de qualité de service et une coordination insuffisante entre les réseaux. Ces faiblesses limitent l'attractivité des transports collectifs pour les habitants des territoires périurbains et favorisent l'utilisation de la voiture individuelle. Il paraît donc nécessaire d'améliorer l'offre de transport périurbain pour inciter au report modal.

1.5. Aspects qualité de l'air.

Les transports ont un impact significatif sur la qualité de l'air de la métropole, notamment en raison des émissions de polluants atmosphériques.

Sources de pollution.

- Le **trafic routier** est un contributeur majeur à la pollution atmosphérique. Il est responsable d'une grande partie des émissions d'oxydes d'azote (NOx), de particules fines PM10 et PM2,5. Plus précisément, le transport routier est à l'origine de 79 % des émissions de NOx, de 28 % des émissions de particules PM10 et de 28 % des particules PM2.5 sur la métropole.
- Les **véhicules légers (VL)** représentent plus de 80 % des véhicules-kilomètres.
- Les **activités économiques et touristiques** induisent d'importants déplacements de personnes et de marchandises, contribuant également à la pollution.

Types de polluants

- **Oxydes d'azote (NOx)** : le trafic routier est le principal contributeur des émissions de NOx, représentant près de 78 % des émissions en 2019.
- **Particules fines PM10 et PM2,5** : les émissions de ces particules sont liées non seulement à la combustion, mais aussi à l'usure des freins, des pneumatiques et des revêtements de voirie. Entre 2008 et 2020, les émissions de PM10 et PM2,5 ont diminué respectivement de 39 % et 44 %. En 2020, celles de particules fines PM10 ont légèrement diminué par rapport aux années précédentes.
- D'autres polluants sont également mesurés, notamment **le dioxyde de soufre (SO2) et l'ozone (O3)**.

Zones concernées

- Les zones à proximité des axes routiers connaissent des dépassements des seuils réglementaires pour le NO2.
- La pollution est plus marquée au centre-ville de Montpellier, où la configuration étroite des rues gêne la dispersion de la pollution. Par exemple, la rue Anatole France est un point particulièrement problématique.

Effets de la pollution

- La pollution de l'air a des répercussions importantes sur la santé humaine à court et à long terme. Elle est responsable de dizaines de milliers de morts chaque année en France.
- Les enfants sont particulièrement exposés à la pollution automobile et au risque d'accident, en particulier aux abords des écoles.

- Les populations socialement défavorisées sont souvent plus exposées au bruit et à la pollution car elles occupent souvent les logements les moins chers, et les moins bien isolés, à la périphérie de la ville et près des grandes infrastructures de transports.

Autres informations

- Les conditions climatiques et météorologiques locales peuvent aggraver la concentration de polluants.
- Le bruit, particulièrement en lien avec le trafic routier, constitue une nuisance importante. Les axes routiers et ferroviaires génèrent des nuisances acoustiques significatives.

En résumé, les transports, en particulier le trafic routier, sont une source majeure de pollution de l'air dans la métropole de Montpellier, avec des conséquences importantes pour la santé et l'environnement.

2. OBJET DE L'ENQUÊTE.

La réalisation d'un Plan de Mobilité, rendue obligatoire par la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019, nécessite, dans un premier temps la mise en œuvre d'une enquête publique qui, en application de l'article L.1214-16 du code des transports, doit être réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement.

La présente enquête publique, préalable à l'approbation du Plan de Mobilité 2021-2032 de la Métropole de Montpellier, a été ouverte à la demande de Montpellier Méditerranée Métropole. Elle doit permettre aux citoyens de s'informer sur le projet et de formuler ses observations et propositions, contribuant ainsi à une meilleure prise en compte des enjeux environnementaux et sociétaux dans l'élaboration de ce Plan qui définit la stratégie de mobilité du territoire de la Métropole pour les 10 prochaines années.

A l'issue de l'enquête, le projet, éventuellement modifié pour tenir compte des avis des personnes publiques associées, des observations du public et du rapport de la commission d'enquête, sera examiné pour approbation et adoption définitive par le Conseil de la Métropole.

3. CADRE JURIDIQUE.

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. Elle concerne tous les modes de déplacements. Issue d'une démarche partenariale entre les différents acteurs institutionnels et de la société civile, elle définit les principes d'organisation du transport et du stationnement, des personnes et des marchandises à l'échelle de la Métropole, pour les dix ans à venir.

Par délibération n° M2024-369, du mardi 8 octobre 2024, le conseil de Métropole a décidé d'arrêter le bilan de la concertation, d'arrêter le projet de plan de mobilité 2032 et d'autoriser Monsieur le président de Montpellier Méditerranée Métropole, ou son représentant, à signer tout document relatif à cette affaire.

Le Plan de Mobilité (PDM) est ainsi un outil de programmation qui hiérarchise les actions et évalue les coûts associés tout en compte de l'évolution du contexte réglementaire, des comportements de déplacements et des ambitions environnementales encadrées par la stratégie nationale bas carbone et ses répercussions aux niveaux régional (SRADDET) et local (PCAET, SCoT, PLUi, ...). Son élaboration (objectifs, démarche, compatibilités, ...) est contrainte par les textes législatifs et réglementaires 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.

3.1. Objectifs et programmation du projet

Les objectifs et la programmation des Plans de Mobilité sont régis par l'article L.1214-2 du code des transports.

3.2. Compatibilité du projet avec les documents supérieurs

Conformément aux termes de l'article L.1214-7 du code des transports, le dossier soumis à l'enquête doit fournir une analyse de la compatibilité du plan 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.

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).

Par ailleurs, dans le même chapitre, le dossier fournit une analyse de l'articulation du projet avec les documents suivants :

- Plan Régional Santé Environnement (PSRE) ;
- Plan national de réduction des émissions de polluants (PREPA) ;
- Plan de Prévention au Bruit dans l'Environnement (PPBE) ;
- Loi Climat et Résilience ;
- 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) ;
- Stratégie nationale bas-carbone (SNBC).

3.3. Concertations préalables

Le processus de concertation présenté dans le dossier soumis à l'enquête (document n° 8 « Bilan de la concertation ») s'est appuyé sur plusieurs instances de travail et une phase de concertation préalable pour répondre aux directives du code des transports et du code de l'urbanisme.

Par l'implication de partenaires institutionnels et de territoires voisins dans la construction du projet, par l'organisation au printemps 2021 et en septembre 2024 de rencontres avec les communes de la Métropole pour adapter la stratégie territoriale aux spécificités locales, par la demande d'examen du projet à la commission Aménagement Durable, l'élaboration du Plan de Mobilité 32 répond aux prescriptions de l'article L.1214-14 du code des transports qui détermine la liste des organismes devant être associés.

Par la soumission du projet à l'avis des conseils municipaux, départementaux et régionaux, aux autorités organisatrices de la mobilité limitrophes, et aux autorités administratives compétentes de l'État, l'élaboration du Plan de Mobilité 32 répond aux prescriptions de l'article L.1214-15 du code des transports.

Enfin, plusieurs actions ont été menées pour répondre aux prescriptions de l'article L.103-2 du code de l'urbanisme qui définit les procédures devant faire l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées :

- Mise en ligne, de février 2021 au 9 septembre 2024, d'une plateforme de participation citoyenne permettant au public de donner son avis et de formuler des propositions sur les changements d'habitudes de déplacements pour des mobilités plus vertueuses ;
- Diffusion régulière d'informations sur l'avancement du projet et les futurs rendez-vous, dans le magazine « Montpellier Métropole en commun », sur le site internet de la Métropole, et dans la presse locale, ainsi que des annonces légales dans La Gazette de Montpellier et le Midi Libre ;
- Création en mai 2022 d'un Comité des Mobilités (Comob), composé de 60 membres répartis en quatre collèges (syndicats, employeurs, associations, habitants), qui s'est réuni au moins deux fois par an, avec trois plénières (10 mai 2022, 7 juillet 2022 et 6 juillet 2023), quatre ateliers (mai et juin 2022, 1er et 8 février 2023) spécifiquement consacrés à la concertation ;
- Expérimentations ponctuelles, organisées via le Comité des Mobilités, destinées à tester des solutions de mobilité innovantes, telles que la mobilité avec handicap et les vélos atypiques ;
- Sollicitation de l'avis du Conseil de Développement (CODEV) ;
- Organisation, le 4 septembre 2024, d'une réunion publique de présentation du projet et de débats avec un public de 70 personnes réunissant habitants, acteurs économiques et associations d'usagers.

Le chapitre 5 « CONCERTATION PREALABLE » du présent rapport présente une analyse, par la commission, des réponses apportées par le maître d'ouvrage aux remarques et observations faites par le public dans le cadre de la concertation et reportées dans le document n° 8 « Bilan de la concertation » du dossier soumis à l'enquête.

3.4. Accessibilité

La loi n° 2005-102 du 11 février 2005, pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, fixe le principe d'une accessibilité généralisée, intégrant tous les handicaps, qu'ils soient d'ordre physique, visuel, auditif ou mental, et renforce l'inclusion des personnes handicapées dans les politiques de mobilité urbaine.

Le document n° 6 (« Annexe accessibilité ») du dossier soumis à l'enquête prend en compte les prescriptions de l'article 45 de cette loi qui stipule : « ... *un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics est établi dans chaque commune à l'initiative du maire ou, le cas échéant, du président de l'établissement public de coopération intercommunale. Ce plan de mise en accessibilité fixe notamment les dispositions pour rendre accessibles aux personnes handicapées l'ensemble des circulations piétonnes et aires de stationnement. Il fait partie intégrante des plans de déplacements urbains. L'octroi des aides publiques favorisant le développement des systèmes de transport collectif est subordonné à la prise en compte de l'accessibilité ...* »

3.5. Évaluation environnementale

Suivant les prescriptions de l'article R. 122-17 du code de l'environnement, le projet a été soumis à une évaluation environnementale.

Conformément à l'article R. 122-20 du même code, le dossier comporte un **rapport environnemental** incluant :

- Une analyse de l'état initial de l'environnement ;
- Une évaluation des incidences du Plan sur l'environnement ;

- Une recherche de mesures réductrices et correctrices des incidences ;
- Un suivi et un bilan des effets sur l'environnement lors de la mise en œuvre du plan.

3.6. Composition du dossier de l'enquête publique

Conformément aux prescriptions de l'article R.123-8 du code de l'environnement, le dossier soumis à l'enquête publique doit comprendre au moins les pièces suivantes :

- L'étude d'impact et son résumé non technique,
- Le cas échéant, la décision prise après un examen au cas par cas
- L'avis de l'autorité environnementale
- Les avis émis sur le projet ;
- Le bilan de la procédure de concertation préalable
- La mention des autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet dont le ou les maîtres d'ouvrage ont connaissance.

4. COMPOSITION DU DOSSIER

Le dossier soumis à enquête publique comprend :

1. Un diagnostic	5. L'évaluation environnementale
2. L'état initial de l'environnement	6. L'annexe accessibilité
3. Le projet stratégique	7. Le résumé non technique
4. Les fiches actions et la notice financière	8. Le bilan de la concertation

4.1. Le diagnostic.

Il analyse, pour chaque thème du PDU, les atouts et faiblesses de la situation actuelle. Après avoir présenté la métropole, son aire d'attraction étendue, les caractéristiques socio-économiques de sa population, il expose l'offre de transport multimodale, puis celle du transport de marchandises.

Un chapitre dédié à la sécurité détaille l'accidentologie. La structure de l'espace public est analysée dans l'avant dernier chapitre en trois niveaux ; les centralités, le périurbain et les zones d'activités. Enfin, les données au service de la mobilité brossent certaines démarches en cours, dont la cité intelligente.

Chacune de ces parties du diagnostic est clôturée par une synthèse qui récapitule : les atouts, les faiblesses, les opportunités, les menaces et les enjeux.

4.2. L'état initial de l'environnement.

Selon l'article R 122-17 du code de l'environnement, le Plan De Mobilité doit faire l'objet d'une évaluation environnementale.

Structuré en huit parties, il détaille le territoire physique, sa topographie, sa géologie et son sous-sol ; puis le paysage par ses ensembles paysagers, le patrimoine et l'urbanisation. Sont exposés ensuite, la ressource en eau et sa politique de gestion, les milieux naturels avec leur diversité et leur rôle dans la biodiversité, la problématique climat air et énergie, puis les risques et nuisances.

Un chapitre est dédié à la santé, avec les facteurs environnementaux, l'alimentation et l'exposition aux risques. Enfin, le dernier recense et hiérarchise, de faibles à élevés, les enjeux thématiques.

4.3. Le projet stratégique.

Ce document présente la stratégie de mobilité de la Métropole et sa déclinaison territoriale.

Composé de quatre parties, il expose d'abord les objectifs et les valeurs déclinées puis les actions déjà réalisées ou en cours, avant de détailler les quatre axes, de A à D, du cœur du projet.

Puis est présentée la déclinaison du projet (enjeux, objectifs, et/ou actions, communs ou spécifiques), en fonction de leurs caractéristiques, pour chacune des six zones définies ; Montpellier, littoral (sud), plaine ouest, vallée du Lez (nord), Piémont-Garrigues(nord-ouest), et Cadoule-Bérange (nord-est).

4.4. Les fiches actions et la notice financière.

Ce sous-dossier précise la mise en œuvre du projet de 2021 à 2032. Il décline les mesures prévues, dont certaines sont déjà réalisées, ou en cours de réalisation, sous forme de 30 actions qui concrétisent 10 orientations, regroupées en 4 axes.

Il cadre la temporalité de chacune d'elles, ainsi que leurs interactions et liste les acteurs impliqués. Enfin, il établit la projection financière du projet en investissement et exploitation.

4.5. L'évaluation environnementale.

C'est le second document relatif à l'environnement, après l'état initial ci-dessus, il présente l'évaluation des incidences des orientations du PDM, puis le suivi et le bilan des effets sur l'environnement.

Le rapport environnemental est structuré conformément à l'article R 122-20 du code de l'environnement. Il comprend principalement, outre un résumé non technique, l'exposé des motifs pour lesquels la solution adoptée a été retenue (le choix du projet), les incidences notables sur l'environnement, les mesures Éviter Réduire Compenser (ERC), les critères, indicateurs et modalités qui seront mises en œuvre pour vérifier l'application du plan et de ses incidences, afin d'identifier les éventuels impacts négatifs et pouvoir réagir.

4.6. L'annexe accessibilité.

Prescrit par la loi sur l'égalité des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées du 11 février 2005, ce document identifie l'état de l'accessibilité sur la Métropole et propose une stratégie pour rendre les réseaux de transport collectif plus accessibles à tous.

Selon la même démarche que les fascicules précédents, il expose le cadre général, avec l'état des lieux de l'accessibilité des réseaux de transport en commun (TC), pour présenter ensuite le plan d'actions pour l'évolution du réseau de TC métropolitain. Il repose principalement sur la poursuite de la mise en accessibilité des arrêts de bus, accès compris, et par le développement de l'accompagnement et de l'information.

4.7. Le résumé non technique.

Conçu pour présenter une synthèse de l'ensemble du projet en le rendant accessible à tout non initié, ce document comprend trois parties : le contexte et les ambitions du PDM, le plan d'action, puis les effets attendus.

4.8. Le bilan de la concertation.

Il précise le cadre de la concertation et dresse le bilan des observations du public recueillies, en dégagant les principaux thèmes abordés. Les enrichissements apportés par le comité des mobilités et la réunion publique viennent compléter le bilan. Les conclusions du conseil de développement sur le PDM sont rapportées, débouchant sur le chapitre des modalités de prise en compte des propositions des intervenants cités.

Commentaire de la commission.

La commission considère que la composition du dossier présenté à l'enquête publique est conforme aux prescriptions de l'article R123-8 du code de l'environnement.

5. CONCERTATION PRÉALABLE.

En application du Code de l'environnement, le Plan de Mobilité a été soumis à une évaluation environnementale et donc à une phase de concertation préalable.

5.1. Objectifs de la concertation.

Les principaux objectifs du dispositif de concertation étaient :

- D'offrir aux métropolitains la possibilité de s'exprimer sur leurs besoins et leurs souhaits pour pouvoir faire évoluer les façons de se déplacer dans la métropole ;
- De faire émerger des axes de travail visant à l'implication des métropolitains au quotidien dans l'évolution des comportements, des pratiques et des usages de mobilité ;
- De réfléchir aux leviers qui inciteraient les métropolitains à faire évoluer leur comportement de mobilité.

5.2. Mesures mises en place.

Au regard du dispositif de concertation préalable qui avait été annoncé par la délibération n°M2021-5 de février 2021, la Métropole a mis en place les mesures suivantes :

- Un dispositif d'information continu en ligne, permettant à chacun de connaître l'avancement du projet et les rendez-vous, ainsi que d'exprimer son avis ;
- Une plateforme de participation citoyenne, accessible de février 2021 au 9 septembre 2024 via les pages <https://www.montpellier3m.fr/pdm> et <https://www.montpellier3m.fr/pdm>. Cette plateforme a permis de proposer au grand public un espace de contributions libres pour donner son avis et ses propositions sur les changements d'habitudes de déplacements, pour des mobilités plus vertueuses réduisant leurs impacts sur l'environnement ;
- La Métropole a signalé les grands rendez-vous tels la création du Comité des partenaires de la Mobilité ou ses appels à la participation sur le projet via :
 - Des articles publiés dans le magazine « Montpellier Métropole en commun » de décembre 2022 ;
 - Le site internet de Montpellier Méditerranée Métropole, et dans la presse locale (Midi Libre 02/02/2021...) ;
 - La publication d'annonces légales dans La Gazette de Montpellier et le Midi Libre.

Ces publications ont notamment mentionné le dispositif d'information continu permettant à chacun de connaître l'avancement du projet, les rendez-vous et d'exprimer son avis et observation sur le projet depuis le formulaire en ligne sur le site internet de la Métropole ou directement par mail via l'adresse pdm2030@montpellier.fr ou par courrier postal. Elles ont fait référence à l'article L1214-14 du Code des Transports, incitant les organisations agréées à se signaler pour être sollicitées à leur demande : *« Les représentants des professions et des usagers des transports ainsi que des associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, les chambres de commerce et d'industrie et les associations agréées de protection de l'environnement mentionnées à l'article L. 141-1 du Code de l'environnement ont été consultés, à leur demande, sur le projet. »*

- Création, en mai 2022, du Comité des Partenaires, rassemblant des représentants des usagers, entreprises et salariés du territoire. Ce comité a été renommé Comité des Mobilités (CoMob), composé de 50 membres, avec l'ambition d'en faire le lieu privilégié du dialogue avec les usagers et les employeurs autour des questions de mobilité sur le territoire. Depuis sa constitution, le Comité des Mobilités s'est réuni au moins deux fois par an. 3 plénières et 4 ateliers ont été consacrés à la concertation du projet du PDM 2032 ;
- Sollicitation du Conseil de développement (CODEV) pour recueillir son avis sur le projet du PDM, notamment sur la sensibilisation des citoyens aux changements de mobilité et la formation des différents usagers ;
- Réalisation d'une réunion publique le 4 septembre 2024.

5.3. Bilan de la concertation.

Observations individuelles :

- 175 observations ont été formulées depuis l'ouverture de la concertation, dont 22 ne concernaient pas directement les problématiques du PDM ;
- Les observations portaient sur des demandes d'informations, des suggestions d'amélioration des transports publics (comme l'ajout de créneaux TER), des réflexions sur l'organisation du réseau de transports, ou encore des questions liées à l'accès et au stationnement en centre-ville.

Principales propositions du Comité des Mobilités :

- Sensibilisation des professionnels à la transition des mobilités et du grand public ;
- Amélioration des transports publics en termes d'offre et d'organisation ;
- Développement des mobilités actives (vélo, marche) en renforçant les continuités cyclables, l'entretien, les services aux cyclistes et en améliorant la sécurité ;
- Promotion du covoiturage et de l'autopartage, notamment en s'appuyant sur les expériences des grands employeurs ;
- Création de la "ville du quart d'heure" en favorisant la proximité des services.

Réunion publique du 4 septembre 2024 :

Cette réunion publique a permis de présenter le projet de PDM 2032 et de recueillir les réactions du public qui ont porté sur les évolutions de l'offre de transports collectifs, le plan de circulation, le partage de l'espace public, les aménagements pour les vélos et la sécurisation des zones piétonnes.

Le public a également exprimé des attentes concernant le projet de **SERM** (Service Express Régional Métropolitain) et la nécessité d'ouvrir le PDM aux territoires voisins.

5.4. Prise en compte des propositions.

- Les observations et propositions ont été regroupées par thème et prises en compte dans le projet de PDM.
- Le PDM prévoit d'agir sur : l'engorgement des axes, le franchissement des entrées de ville, la gestion du stationnement, le développement des transports collectifs, des réseaux cyclables et de la marche, ainsi que sur la sécurisation de l'espace public et l'accompagnement au changement.
- Il a été noté que certains sujets étaient hors du champ d'action du PDM, notamment ceux relevant du pouvoir de police du maire ou de la gestion opérationnelle des chantiers.

Commentaire de la commission.

Bien que notant une faible participation du public (70 participants à la réunion du 4 septembre 2024 et 153 contributions), la commission observe une démarche de concertation active et diversifiée ayant permis de recueillir des contributions citoyennes et de partenaires institutionnels qui ont alimenté la réflexion pour l'élaboration du projet de Plan de Mobilité 2032.

6. NATURE ET CARACTÉRISTIQUES DU PDM.

Le Plan de Mobilité (PDM) 2032 de Montpellier Méditerranée Métropole est un projet stratégique qui vise à transformer en profondeur la mobilité sur le territoire métropolitain en se basant sur un diagnostic de la situation actuelle. Il s'étend sur une période de 12 ans, de 2021 à 2032, et se structure autour de deux piliers fondamentaux : la mobilité universelle et la mobilité sobre et décarbonée.

La mobilité universelle part du principe que l'accès à la mobilité est un droit fondamental pour tous, quel que soit l'âge, le statut social, le lieu de résidence ou les capacités physiques. Le projet s'engage ainsi à garantir une mobilité inclusive et équitable, en s'attaquant aux fractures sociales et territoriales. L'objectif est de permettre à chacun d'accéder facilement aux fonctions urbaines essentielles, telles que l'emploi, les commerces, les services publics, les équipements de santé, les loisirs et la culture.

La mobilité sobre et décarbonée vise à instaurer une mobilité plus respectueuse de l'environnement, réduisant ainsi la pollution de l'air et l'empreinte carbone des transports. L'objectif est de réduire la dépendance à la voiture individuelle au profit des modes de transport alternatifs, tout en améliorant la qualité de vie et l'équité territoriale.

En résumé, le projet ambitionne de créer un système de mobilité plus durable, plus équitable et plus agréable pour tous les habitants. Il s'appuie sur une combinaison de mesures qui visent à améliorer l'offre de transport alternatif, à pacifier l'espace public et à accompagner les changements de comportement. Pour concrétiser ces ambitions, il se décline en 30 actions phares, qui détaillent les mesures envisagées pour atteindre les objectifs fixés, et s'articulent autour de 4 axes stratégiques.

6.1. Axe A : Développer la ville du 1/4h et pacifier les centres-villes

Cet axe vise à améliorer l'attractivité des centres-villes et la qualité de vie, en réduisant la dépendance à la voiture individuelle et en favorisant les modes de déplacement actifs et les transports en commun. Il s'agit de recentrer la ville sur elle-même pour mieux y vivre et s'y projeter. Cet axe est réparti selon trois orientations principales :

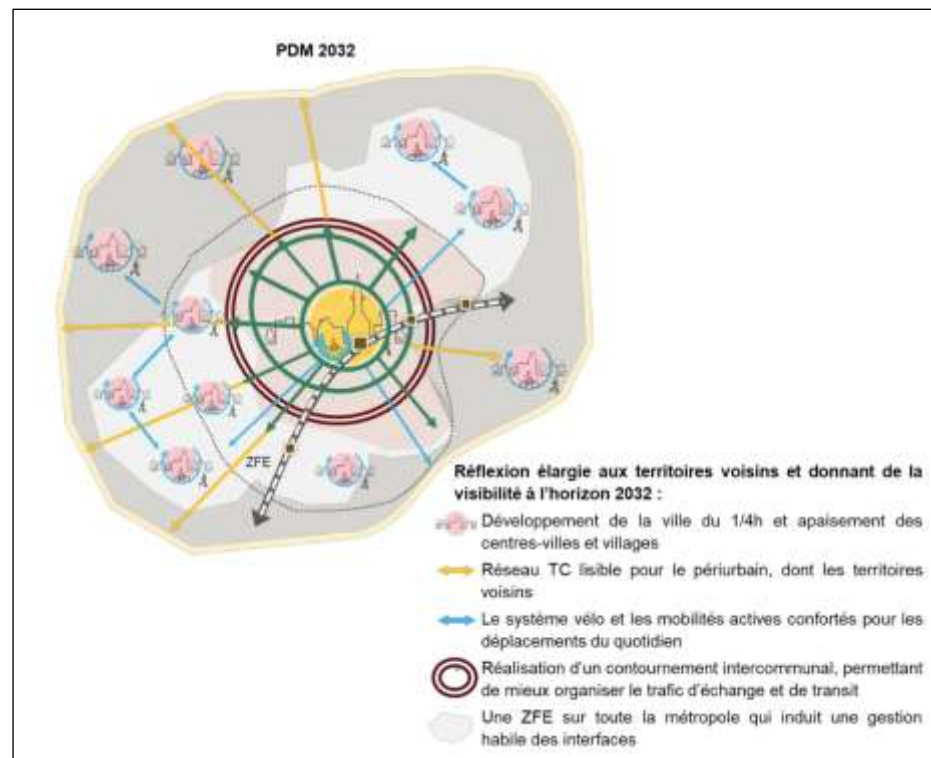
6.1.1. Organiser un territoire sobre et développer la vie de proximité

Cette orientation vise à favoriser le développement d'une ville polycentrique en créant des pôles de proximité offrant une mixité d'usages (habitat, commerces, services, emplois, loisirs) répartis sur l'ensemble du territoire. Ce qui se traduit par une série de mesures visant à :

- **Coordonner le projet urbain et les mobilités en articulant la densité urbaine avec les besoins de mobilité (A1)** et en favorisant les modes de transport durables. Il est ainsi préconisé de mieux intégrer les projets d'urbanisme avec les infrastructures de transport, en privilégiant l'implantation des projets de densifications urbaines (forts générateurs de déplacements) à proximité des pôles de transport (arrêts du réseau structurant), dans le respect des trajectoires « zéro artificialisation nette » (ZAN) définies par le SRADDET et le SCoT. Le projet encourage, par exemple, l'urbanisation autour des lignes de tramway existantes et des futures lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) pour que les habitants puissent accéder aux services du quotidien, en moins de 15 minutes à pied ou à vélo.

Il s'agit aussi de desservir prioritairement les centralités de la métropole et les principaux pôles générateurs de déplacements (grands équipements, zones d'emplois...) et de valoriser l'émergence de nouveaux commerces sur les polarités les plus accessibles en transports alternatifs.

- **Renforcer et valoriser les services de proximité (A2) pour limiter les déplacements de longue distance.** Le projet encourage ainsi la création de tiers-lieux, d'espaces de coworking (espaces de travail partagés) et de commerces de



proximité, notamment dans les pôles d'échanges multimodaux (PEM) et les polarités secondaires qui regroupent les pôles éloignés de la commune de Montpellier. Des exemples concrets incluent la mise en place de bibliothèques partagées, de boîtes à lire et de marchés locaux dans les quartiers.

Le projet envisage également le développement des téléservices et, dans le domaine de la santé, la mise en place de cabines mobiles de télémedecine se déplaçant dans les quartiers et villages selon une périodicité affichée pour éviter aux personnes de se déplacer dans les centres urbains éloignés. Un travail de communication pourrait être fait autour de ces services, en s'appuyant sur les applications existantes et les réseaux de solidarité.

6.1.2. Réduire le trafic dans les cœurs urbains et apaiser les centralités

Cette orientation vise à apaiser les centres-villes en réduisant le trafic automobile et en créant un environnement plus favorable aux piétons, aux cyclistes et aux transports en commun. Ce qui se traduit par une série de mesures visant à :

- **Contraindre le transit en cœurs de villes (A3) et limiter la circulation automobile dans les centres urbains** en déviant le trafic de passage.

Le projet prévoit ainsi de poursuivre, au sein de chaque commune, la mise en place de plans de circulation et de stationnement précisant les modalités d'accès aux centres-villes pour réduire le transit en cœurs urbains tout en favorisant l'accessibilité locale. Il est en particulier envisagé de mettre en place une stratégie de régulation du trafic et de la pollution fondée sur la création de contrôles d'accès, un réglage dissuasif des feux de circulation, la réduction à deux fois une voie des axes non structurants, ou la mise en place de zones à faibles émissions (ZFE) destinées à restreindre l'accès aux véhicules les plus polluants.

Dans la commune de Montpellier, il est aussi prévu la mise en œuvre progressive de coupures sur des itinéraires historiques de transit comme le tunnel de la Comédie, où seuls les accès au parking seront conservés, ou comme l'interruption ponctuelle du trafic de transit sur l'avenue de la Liberté.

La figure 9 du document n°3, du dossier soumis à l'enquête, présente la hiérarchie du réseau routier envisagé, à l'horizon 2032, pour préserver les cœurs des villes et villages en favorisant les axes structurants en périphérie ;

- **Valoriser le réseau routier structurant et notamment le contournement (A4) dans le but d'améliorer la fluidité du trafic sur les axes structurants** et de faciliter l'accès aux zones d'activité. Le projet propose de compléter le contournement intercommunal par la réalisation de maillons manquants et de nouveaux diffuseurs, et par l'amélioration de la capacité de certaines sections. Il est ainsi prévu la finalisation du maillon manquant à la déviation Est de Montpellier (LIEN tronçon ouest), la reconfiguration de l'A709 avec le renforcement de sa fonction multimodale (plateformes de covoiturage, voies réservées aux transports en commun, etc.) et la création de nouveaux échangeurs comme celui des Levades destiné à fluidifier l'accès au secteur sud-est.

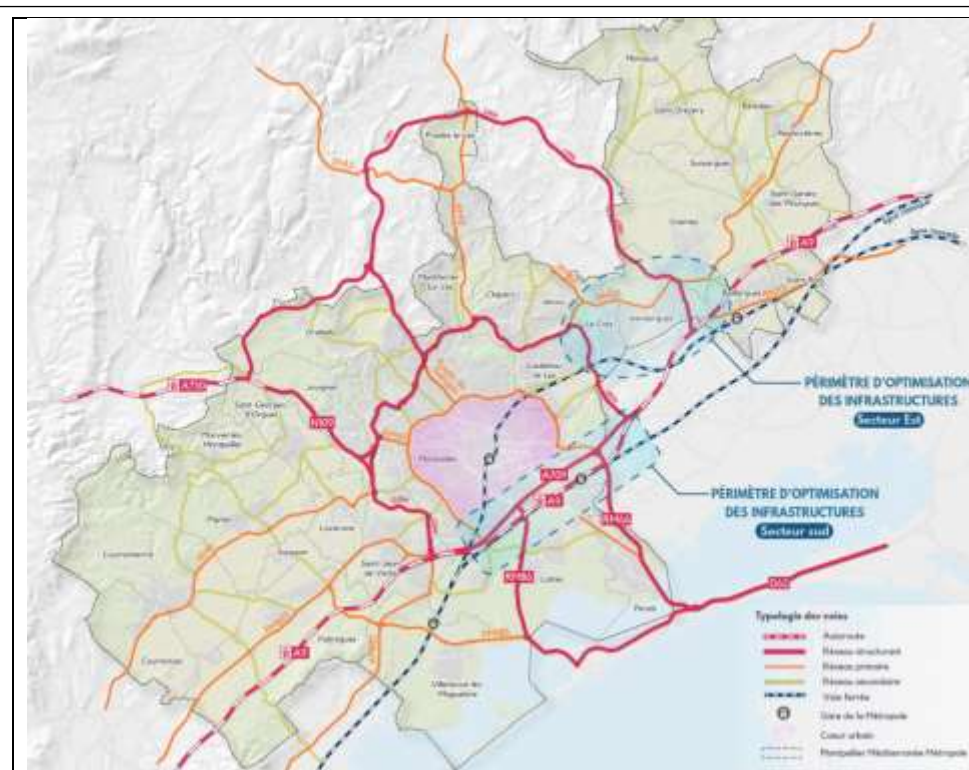


Figure 9 : Hiérarchie du réseau routier à horizon 2032
 Cette figure met en évidence la future organisation du réseau routier qui vise à préserver les cœurs des villes et villages en favorisant les axes structurants en périphérie.

Il est par ailleurs envisagé la réalisation du contournement intercommunal (COM) qui permettra de renforcer réseau de transport collectif urbain et périurbain (réseau LiO) en assurant une décongestion des points durs (Gennevaux, Rieucoulon) et une meilleure articulation avec la RM 65 et la RN109 au nord, et avec l'A709 au sud ;

- **Faire évoluer l'offre de stationnement public avec le plan de circulation (A5)** pour préserver les cœurs urbains des flux motorisés, valoriser le stationnement en ouvrage et garantir des places disponibles dans les secteurs commerçants ;

Il s'agit en particulier de faire évoluer la réglementation du stationnement sur voirie au gré des projets d'aménagement de l'espace public et de l'accroissement de l'offre de mobilité alternative. Il est ainsi prévu d'ajuster la réglementation du stationnement en ouvrage (tarification, délivrance d'abonnements) ;

- **Organiser le stationnement en bordure de centralités (A6) pour inciter les usagers à utiliser les transports en commun ou les modes actifs** et limiter la pénétration des véhicules dans les centres urbains grâce au développement d'une offre de stationnement pertinente et à la création, en périphérie des centres-villes, de parkings relais (P+R) connectés aux lignes de tramway et de BHNS ;

L'objectif est de mutualiser les espaces de stationnement existants (Ecopole, Grammont) et de réaliser, à des endroits stratégiques, des parkings de rabattement en porte d'entrée du réseau de tram (Gennevaux, Girac) et sur les lignes Bus-Tram, en particulier à Castries, Courmonterrail, Castelnau-le-Lez... Dans les polarités ciblées, il est aussi prévu la réalisation de parkings de type P+marche en exploitant des parcelles libres.

La Figure 11 du document n°3, du dossier soumis à l'enquête, présente la hiérarchisation des parkings relais qui, à horizon 2032, doivent être installés en lien avec les services de proximité ;

- **Organiser les maillons de la chaîne "logistique urbaine" (A7)** et l'adapter aux nouveaux modes de consommation en favorisant les modes de transport propres et en facilitant la logistique du dernier kilomètre. Le projet encourage la mutualisation des flux de livraisons, l'utilisation de véhicules utilitaires légers (VUL) électriques ou roulant au gaz naturel, et la mixité des usages grâce à la mise en place de plateformes logistiques en périphérie de la ville, dans les PEM ou les parking relais. Il est aussi prévu la création d'une charte des livraisons dans l'écusson, une aide à l'achat de vélo-cargo pour les professionnels, un partage de l'espace sur les pistes cyclables, ainsi que des opérations de sensibilisation des professionnels, des décideurs et du grand public aux enjeux du transport de marchandises.

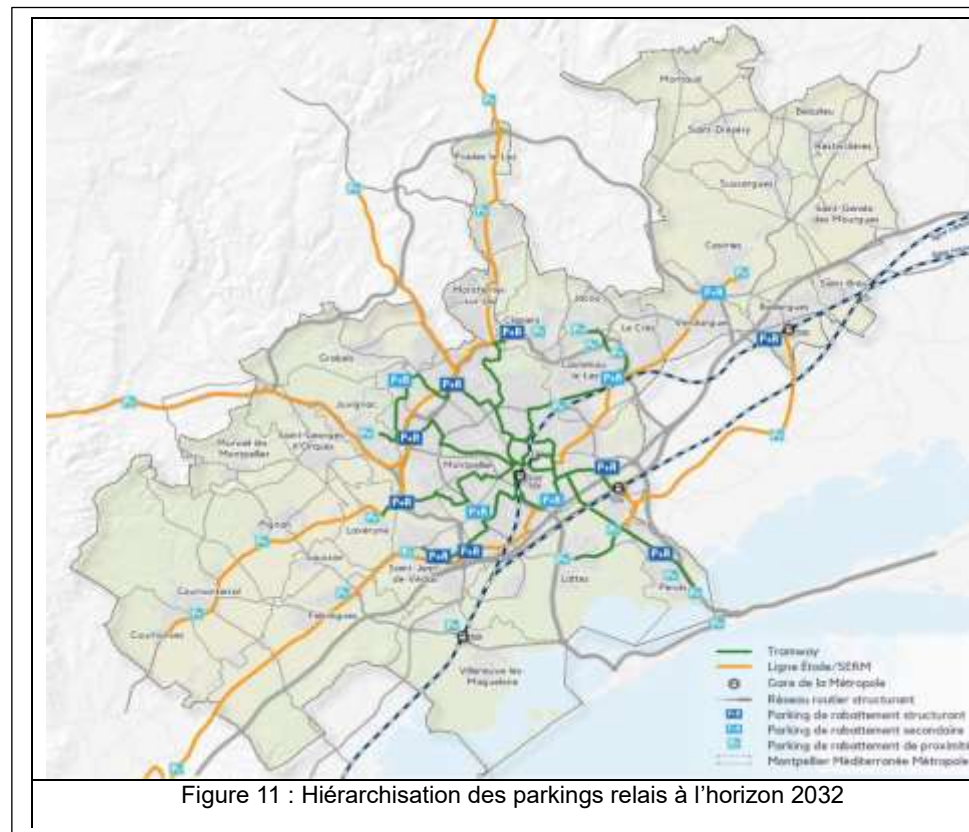


Figure 11 : Hiérarchisation des parkings relais à l'horizon 2032

6.1.3. Traiter l'espace public en cohérence avec la stratégie mobilité, et valoriser l'espace public.

L'objectif de cette orientation est de repenser l'aménagement de l'espace public pour le rendre plus convivial, plus accessible et plus sûr pour les piétons et les cyclistes. Cette orientation se traduit par une série de mesures visant à :

- **Systématiser les zones apaisées dans les cœurs de villes et quartiers (A8) en créant des espaces plus conviviaux pour les piétons et les cyclistes** et en limitant la vitesse et le trafic automobile. Il s'agit en particulier de formaliser une hiérarchie routière cohérente avec les principes d'accessibilité multimodaux validés sur le territoire. La généralisation des zones 30, le développement des aménagements cyclables et la création de nouvelles zones piétonnes font partie des mesures

prévues dans cette action. Le projet mentionne aussi l'importance de la végétalisation des espaces publics pour améliorer le cadre de vie et atténuer les îlots de chaleur urbains.

La figure 12 du document n°3, du dossier soumis à l'enquête illustre les zones d'apaisement des centralités prévues à l'horizon 2032 ;

- **Accompagner les grands projets de reconversion de l'espace public (A9)** en requalifiant les grands axes routiers en milieu urbain dense et en transformant certains espaces publics emblématiques en des lieux de vie plus agréables et plus accessibles.

Ainsi, le tunnel de la Comédie verrait la mise en place d'une piste cyclable double sens et serait fermé au transit, son utilisation étant réduite à l'accès aux parkings Comédie et Triangle.

L'axe Arceaux-Antigone serait requalifié, la place Max Rouquette et ses rues adjacentes étant apaisées et embellies, avec un partage de l'espace public favorable aux modes actifs et une réduction de la circulation routière.

La place de la Comédie, l'esplanade Charles de Gaule seraient réhabilitées.

La Place des Martyrs de la Résistance serait recomposée de manière à magnifier l'espace public patrimonial tout en gérant la circulation motorisée du site, notamment l'accès au Parking Foch-Préfecture ;

- **Définir les modalités de requalification de l'espace public (A10)** en élaborant une charte de l'espace public qui favorise les déplacements à pied et à vélo, et améliore la qualité des cheminements, la sécurité et l'esthétique des espaces publics. Le projet met l'accent sur le traitement des abords des écoles afin de sécuriser les déplacements des enfants et de favoriser les modes actifs. Ce dispositif, expérimenté à Montpellier depuis la rentrée 2021-2022, est progressivement étendu à de nouvelles écoles, avec l'ambition de le déployer ensuite dans les autres communes de la métropole.

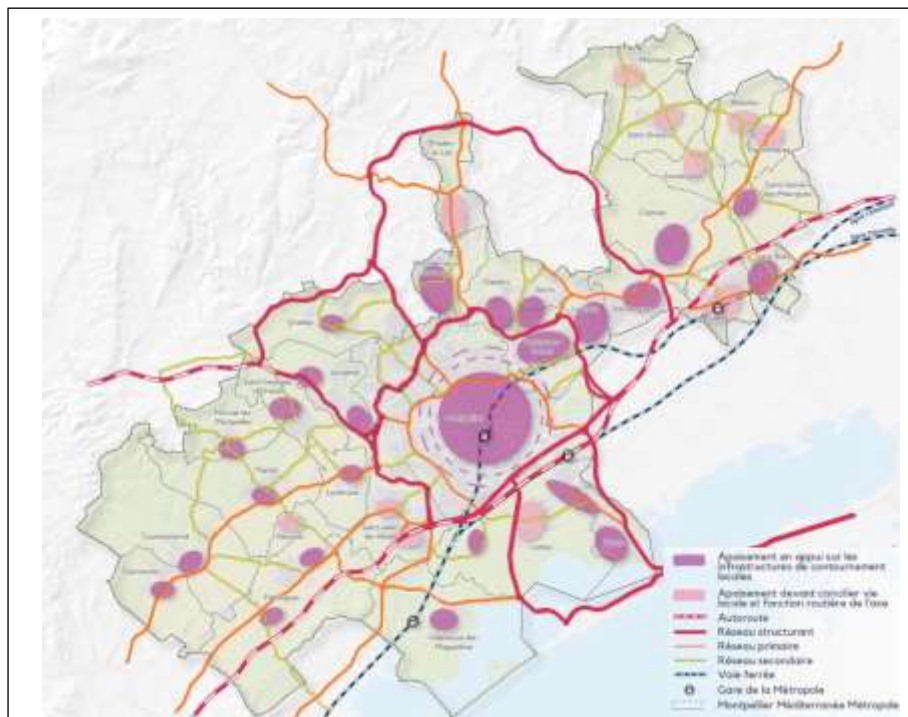


Figure 12 : Zones d'apaisement à l'horizon 2032

Dans l'optique de favoriser la marche à pied et de réduire l'espace alloué à l'automobile, un traitement de l'espace public doit permettre aux piétons et aux Personnes à Mobilité Réduite de retrouver espace et confort, par des profils adaptés à la fonction de l'axe emprunté. Une « Ville à hauteur d'enfants » fait partie des valeurs fortes du projet territorial.

L'aménagement des espaces publics (renaturation, perméabilisation, ...) aura également un rôle majeur sur l'atténuation des îlots de chaleur urbains et des compensations attendues dans le cadre de l'objectif ZAN 2050 (Zéro Artificialisation Nette).

Ces actions devraient être accompagnées de la production concertée d'un référentiel espace public, d'un référentiel vélo, d'un Schéma de traitement des abords des établissements scolaires, et de projets d'expérimentation de nouvelles formes d'exploitation de l'espace public du type « urbanisme tactique ».

6.2. Axe B : Irriguer les bassins et les connecter

L'axe B du projet vise à développer et à améliorer les infrastructures et les services de transport pour offrir aux habitants de la métropole une alternative crédible à la voiture individuelle. L'objectif est de créer un réseau de transport multimodal efficace et performant, reliant les différents bassins de vie et d'emploi du territoire, en s'appuyant sur les modes actifs (marche, vélo), les transports en commun et les mobilités partagées. Cet axe se décompose suivant quatre orientations principales.

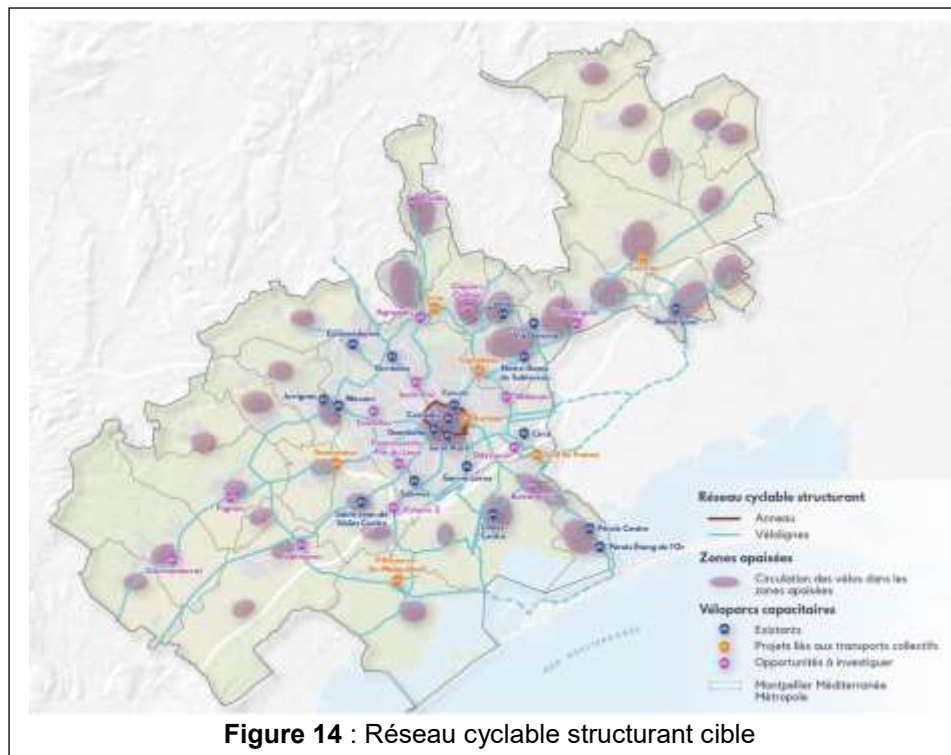
6.2.1. Donner une vraie place aux modes actifs

L'objectif est de donner aux modes actifs une vraie place en tant que modes de déplacement à part entière, en créant des infrastructures et des services adaptés. Cette orientation se traduit par une série de mesures visant à :

- **Favoriser l'usage du vélo**

Il s'agit de proposer des services adaptés aux besoins des cyclistes pour rendre l'utilisation du vélo plus pratique et plus attractive dans les déplacements du quotidien, et offrir ainsi une alternative crédible à la voiture individuelle.

Le projet prévoit ainsi de déployer un réseau cyclable hiérarchisé et continu maillant l'ensemble du territoire métropolitain et s'articulant autour de vélolignes structurantes pour les trajets longue distance, de voies cyclables pour les trajets inter-quartiers, et d'aménagements cyclables pour les déplacements de proximité. Il s'agira notamment de créer des pistes cyclables en site propre, de sécuriser les carrefours et de mettre en place des stationnements vélos adaptés (arceaux, arceaux protégés, box sécurisés, espaces privatifs, etc.). L'axe B encourage également le développement de services pour les cyclistes, tels des points d'accueil, des stations de réparation et des services de location de vélos. La figure 14 du document n°3, du dossier soumis à l'enquête, illustre la hiérarchisation du réseau cyclable de Montpellier.



Ces actions seraient accompagnées d'une végétalisation des abords des pistes cyclables, d'une coordination des feux accordant une priorité aux Vélolignes, ainsi que de la prise en compte des retours usagers et accidentologie dans la priorisation des aménagements.

- **Exploiter le potentiel de la marche à pied**

Le projet envisage de faire de la marche à pied un mode de déplacement privilégié, en améliorant l'environnement urbain, en aménageant des infrastructures dédiées et en sensibilisant la population aux bienfaits de la marche à pied.

De nombreuses mesures devraient contribuer à cet objectif, notamment la requalification de l'espace public et la création de zones apaisées (larges trottoirs, mobilier urbain adapté, végétalisation, matériaux de qualité), l'aménagement d'un réseau piétonnier hiérarchisé, la création d'un plan destiné à identifier les polarités à desservir et les principales coupures à résorber (axes routiers majeurs, faisceaux ferroviaires, cours d'eau,...), l'intégration de la marche à pied dans les Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) ou la prise en compte des besoins spécifiques avec une attention particulière aux besoins des personnes à mobilité réduite, des personnes âgées et des familles avec enfants.

6.2.2. Améliorer le réseau de transports collectifs en tissant les modes

L'objectif est de rendre le réseau de transports collectifs plus performant et plus attractif à la majorité des usagers. Ce qui se traduit par une série de mesures visant à :

- **Déployer un réseau périurbain de transports collectifs performant et structuré**

La desserte des territoires périurbains, par des transports collectifs reliant les bassins de vie aux bassins économiques proches, de manière directe, est un enjeu majeur du projet dans une logique d'accessibilité pour tous au cœur urbain.

Cette ambition est matérialisée par un objectif d'interopérabilité entre les différents réseaux et par la création de l'Etoile Multimodale Montpelliéraine / SERM, composée de 9 lignes structurantes assurées par différents modes (Train, car express et Bustram) pour relier les territoires périurbains au cœur de la métropole et au réseau de tramway, en offrant un niveau de service élevé (fréquence, amplitude horaire, matériel spécifique, aménagements dédiés) visant à rendre les transports publics concurrentiels par rapport à la voiture, en particulier aux périodes de pointe. La figure 17 présente une carte schématique du réseau express régional métropolitain Montpellier Méditerranée à l'horizon 2034.

Dans la phase 1 du SERM, il est envisagé la mise en service de la Bustram 1 (entre Place de l'Europe à Montpellier et Notre-Dame-de-Sablassou à Castelnau-le-Lez) et de son extension jusqu'à Castries, ainsi que celle de la Bustram 4 (entre Gennevaux à Montpellier et Cournonsec) et de son extension jusqu'au PEM Mosson.

Il est par ailleurs envisagé la réalisation d'aménagements destinés à améliorer la performance des transports collectifs sur les infrastructures routières (voies réservées sur le COM, fonctions multimodales sur l'A709, etc.)

- **Renforcer le réseau structurant de transports collectifs du cœur de métropole**

Un renforcement du réseau structurant est envisagé dans le but de rendre les déplacements en transports performants et plus attractifs à la majorité des usagers. Il s'agit de couvrir les secteurs actuellement non desservis (notamment les quartiers prioritaires de la ville), et d'intercepter les usagers le plus en amont de la zone urbaine (voir figure 20).

Ce renforcement passe en particulier par l'amélioration et l'extension des lignes de tramway et de bus existantes, et par la création de lignes à haut niveau de service : réalisation de la première section de la Bustram 1 et de la ligne de tramway 5, prolongement de la ligne de tramway 1 jusqu'à la gare Sud-de-France. ...

Des études d'opportunité et de faisabilité technique sont prévues pour connecter les quartiers encore peu desservis (Pompignane, la Lauze, La Lironde, etc.) et pour compléter le maillage en transport structurant (entre Sabines et Lattes, et entre la gare Sud de France et Boirarques).

Il est aussi envisagé le doublement des voies de la ligne 2 (entre Sabines et Saint Jean de Védas), en cohérence avec le projet urbain de Roquefrais, et celui de la ligne 3 (entre Boirargues et Pérols), ainsi que la création de nouvelles stations de tramway.

L'amélioration de la desserte du quartier Mosson-Cévennes sera également évaluée dans la perspective du projet de renouvellement urbain majeur porté sur le secteur.

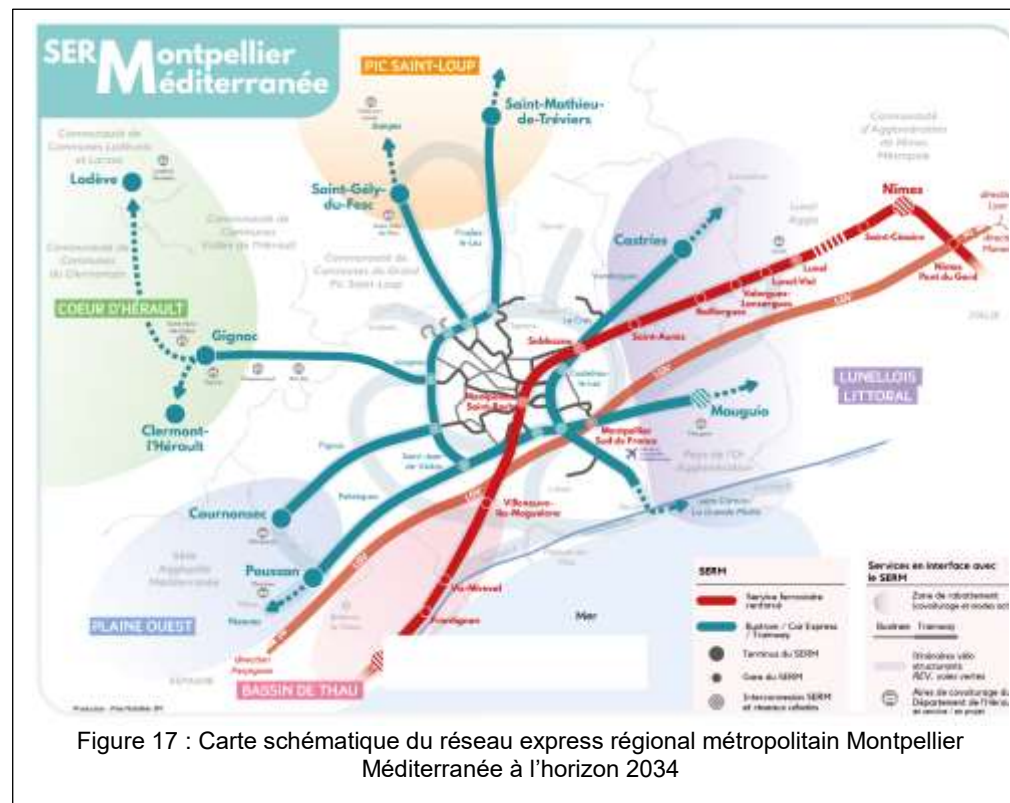


Figure 17 : Carte schématique du réseau express régional métropolitain Montpellier Méditerranée à l'horizon 2034

6.2.3. Faire des PEM un point fort de la chaîne intermodale

L'axe B insiste sur la nécessité de mieux articuler les différents modes de transport, en développant des pôles d'échange multimodaux (PEM) qui facilitent les correspondances entre les lignes de tramway, de bus, de train et les modes actifs. Ces PEM seront des lieux d'articulation entre les différents modes de transport, et proposeront des services associés comme des parkings à vélos, des stations d'autopartage, des commerces, etc. (voir figure 20).

Cinq types de PEM ont été identifiés selon leur localisation géographique et leurs fonctions au sein du réseau structurant de transports collectifs :

- Les PEM de cœur urbain assurent la diffusion des flux dans la zone urbaine de Montpellier, à l'interconnexion entre des lignes structurantes fortes.
- Les connexions métropolitaines routières assurent le rôle de rabattement en automobile sur le réseau urbain structurant, composé notamment par des lignes de transport collectifs en site propre.
- Les connexions métropolitaines ferroviaires sont les points d'entrée dans la métropole par le train.
- Les PEM périurbains assurent le rabattement sur les lignes performantes à l'amont du déplacement, et sont situés dans les communes de deuxième et troisième couronne.
- Les PEM de proximité assurent le rabattement local au niveau des quartiers.

Le projet envisage à la fois de mettre à niveau les PEM existants (Sablassou, Villeneuve-lès-Maguelone), de créer de nouveaux PEM, en cohérence avec les projets de transports collectifs, et de déployer dans ces PEM de nouveaux services en cohérence avec leur catégorie.



6.2.4. Développer des réseaux alternatifs

Il s'agit de promouvoir des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle et aux transports en commun, comme le covoiturage et l'autopartage. Ce qui se traduit par une série de mesures visant à :

- **Développer des infrastructures pour le covoiturage**

En heure de pointe du matin, près de 90 % des véhicules ne servent à déplacer qu'une seule personne. Le développement du covoiturage est un enjeu primordial pour limiter le nombre de véhicules en accès à la centralité et soulager les points de congestion. Pour l'encourager, le projet prévoit la création d'aires spécifiques en périphérie des villes et au sein des PEM, ainsi que l'aménagement de voies réservées sur les axes routiers les plus congestionnés (voir illustration, page 52 du document n°4, du dossier soumis à l'enquête).

Le développement de solutions de mobilité innovantes, comme les services d'autopartage, avec ou sans point de retour fixe du véhicule, les navettes autonomes et les services de transport à la demande, est également encouragé.

- **Offrir des alternatives attractives pour les déplacements liés au tourisme et aux loisirs**

Au-delà des déplacements du quotidien, en période estivale et lors des week-ends de mi-saison, la proximité du littoral génère des afflux ponctuels, sources d'embouteillages. Pour faciliter les déplacements vers les lieux de loisirs et de tourisme, le projet prévoit d'améliorer la desserte des sites touristiques par les transports en commun et de développer des offres de mobilité douce pour les déplacements de proximité.

Il encourage les acteurs du tourisme à proposer des offres de mobilité durable à leurs clients.

Parmi les mesures envisagées, l'action B8 (document n°4 du dossier soumis à l'enquête publique) mentionne :

- L'étude d'une liaison performante entre la ligne de tramway T3 et la mer ;
- Une gestion de la simultanéité des grands événements (Aréna, Zénith, Parc Expo...), ainsi que la mutualisation du stationnement ;
- Le renforcement de l'offre de transports collectifs en période d'événements (stade, Parc Expo, festival ...) ou en période de pics de pollution ;
- La définition d'une desserte adaptée à la fréquentation de l'aéroport et de sa zone d'activités : tourisme, centres de formation et bâtiments tertiaires ;
- La mise en place et l'organisation de points de dépose et reprise de passagers des cars de tourisme, ainsi que d'un stationnement de longue durée, en interface avec le réseau tramway et l'autoroute.

6.3. Axe C : Accompagner la transition comportementale et énergétique

L'axe C vise à encourager et à faciliter les changements de comportements en matière de mobilité afin de promouvoir des modes de déplacement plus durables et moins polluants. Il ne s'agit pas seulement de mettre en place des infrastructures et des services, mais aussi d'inciter les habitants à modifier leurs habitudes, à rationaliser l'usage de la voiture et à adopter des pratiques plus responsables. Cet axe s'articule autour de quatre orientations principales.

6.3.1. Réduire la contrainte financière du déplacement

L'objectif est de rendre les modes de transport durables plus attractifs financièrement pour accompagner des changements de comportement.

La mesure phare de cette orientation est la mise en œuvre progressive de la gratuité des transports en commun pour tous les habitants de la métropole. Cette initiative vise à lever les freins financiers à l'usage des transports collectifs notamment pour les ménages les plus modestes et à permettre à chacun d'acquérir un droit à la mobilité. Elle est accompagnée de mesures financières pour l'achat de vélos (classiques et électriques) et pour le covoiturage. Le projet prévoit également de développer des solutions de mobilité solidaires pour les personnes en situation de précarité ou d'exclusion.

Ces mesures sont avant tout sociales, mais elles portent également une forte ambition environnementale en lien avec le report modal qu'elles doivent induire.

6.3.2. Informer l'usager et l'accompagner dans son choix de mobilité

Le projet prévoit un certain nombre d'actions concrètes destinées à **mieux informer les habitants sur les différentes solutions de mobilité disponibles** et de les accompagner dans leur choix de modes de déplacement. Cette orientation se traduit par une série de mesures visant à :

- **Organiser la diffusion de l'information**

Il s'agit d'aider les personnes à mesurer l'impact de leurs modes de mobilité sur leur budget annuel, sur l'environnement (CO2, NO2, particules fines) et sur la santé.

La diffusion de l'information passerait en particulier par les canaux suivants :

- Distribution du Guide de la rue, mode d'emploi des bonnes pratiques pour partager l'espace public entre les différents moyens de déplacement ;
- Développement d'une plateforme numérique unique et complète regroupant l'ensemble des informations sur la mobilité dans la métropole. Cette plateforme devrait permettre aux usagers de comparer les différents modes de transport (temps de parcours, coût, impact environnemental, etc.), de planifier leurs itinéraires, de trouver des informations sur les services de mobilité (parkings, stations de vélos, etc.) et de suivre l'état du trafic en temps réel ;

- Mise en place de campagnes de communication régulières pour sensibiliser les habitants aux enjeux de la mobilité durable et pour promouvoir les alternatives à la voiture individuelle. Ces campagnes pourraient utiliser différents canaux (affichage, radio, presse, réseaux sociaux, etc.) et s'adresser à différents publics (grand public, entreprises, scolaires, etc.).

• **Développer une stratégie d'accompagnement humain**

L'accompagnement humain est complémentaire à la diffusion d'information numérique. Il vise à aller à la rencontre des populations les moins informées ou les plus réfractaires aux changements de comportement : personnes en réinsertion, personnes âgées, populations en situation de précarité, ...

Le projet prévoit ainsi la mise en place de programmes d'actions ciblées, via les différents services de la ville (antennes CCAS, agences TaM,...), et d'actions de sensibilisation du personnel des transports collectifs aux problématiques d'accessibilité universelle.

Il encourage également le développement d'ateliers de sensibilisation et d'actions de formation pour apprendre aux habitants à utiliser les différents modes de transport et à adopter des comportements plus responsables. Cette orientation pourrait s'appuyer sur des conseillers en mobilité, des acteurs locaux et des associations pour proposer un accompagnement personnalisé et adapté aux besoins des habitants.

• **Encourager le report vers le vélo**

Afin de rendre les déplacements en vélo plus attractifs et plus accessibles, notamment pour les trajets courts et les déplacements domicile-travail, le projet prévoit le développement d'un réseau cyclable dense et sécurisé, la mise en place d'aides financières à l'achat de vélos et de services de location, ainsi que le développement d'actions de sensibilisation à la sécurité routière. Il envisage également l'organisation d'événements autour du vélo : fêtes du vélo, ateliers de réparation, tests de vélocargos et de vélos électriques, journées sans voiture, challenges vélo d'entreprises ...

Dans le but d'éveiller les jeunes à la pratique et les former pour garantir leur sécurité, il propose de rendre le vélo visible aux alentours des écoles et de mettre en place des cyclobus (avec ou sans quadricycle) sur le principe des pédibus, en collaboration avec les écoles et associations de parents d'élèves.

Il encourage également les entreprises à mettre en place des plans de mobilité favorisant l'usage du vélo par leurs employés et propose de les accompagner vers le label « Employeur Pro Vélo » décerné par la Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB). Ce label permet en particulier de trouver des sources de financement et de valoriser les actions mises en place par l'employeur.

• **Accompagner les employeurs dans leur démarche de transition écologique**

Les trajets en lien avec le travail étant majoritairement réalisés en voiture, le projet prévoit d'accompagner les employeurs dans la mise en place de plan de mobilité employeur (PDMe). Divers types actions ont déjà été engagés :

- Mise en évidence des retombées positives pour l'employeur et les salariés (pouvoir d'achat, environnement, ponctualité, économie sur la flotte de véhicules et le stationnement ...) ;
- Réalisation pour l'employeur d'un diagnostic mobilité complet (enquête et cartographies) et définition d'un plan d'action personnalisé (covoiturage, vélo, transports en commun, organisation du temps de travail, valorisation des actions de l'employeur sur la mobilité) ;
- Information sur les aides financières existantes et disponibles pour l'achat de vélos, le renouvellement de la flotte de véhicules, la création d'un pool de véhicules inter-entreprises, etc. ;
- Adaptation des horaires de travail pour réduire les pics de pointe et limiter les trajets de la pause méridienne ;
- Incitation au covoiturage et à l'utilisation de transports en commun et de modes de mobilité durables.

Il est par ailleurs envisagé de mettre en place des groupements d'entreprises structurés sur des quartiers stratégiques, de poursuivre les actions engagées en pérennisant au sein de MMM un poste de chargé d'étude PDMe, et de mettre à disposition des entreprises les ressources nécessaires pour des expérimentations.

6.3.3. Favoriser la transition vers des véhicules moins polluants

L'objectif est de réduire l'impact environnemental des déplacements automobiles en favorisant le renouvellement du parc automobile par des véhicules moins polluants et en mettant en place une zone de faible émission (ZFE). Ce qui se traduit par une série de mesures visant à :

- **Mettre en œuvre la ZFE**

La loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019 a rendu obligatoire la création d'une Zone à Faibles Émissions (ZFE) dans les métropoles où les normes de qualité de l'air sont enfreintes. Elle vise à limiter l'accès de ces agglomérations aux véhicules les plus polluants. Commencé en 2022, le déploiement dans la métropole se fait par étapes. Dans la phase 1 (échéance 2026) onze des communes sont concernées. À terme, dans la Phase 2, elles le seront toutes.

Les interdictions ont commencé par les véhicules les plus anciens et les plus polluants. Elles sont progressives et suivent le calendrier défini par la LOM pour aboutir à compter de 2025 à la seule circulation des véhicules 100 % électriques et hydrogènes ainsi que ceux ayant une vignette Crit'Air 1 ou 2. Des itinéraires dérogatoires permettront toutefois de transiter par le territoire et d'accéder sans restriction aux parkings-relais et à certaines zones d'activité. Des dérogations existeront également pour certains véhicules (véhicules d'intérêt général, usagers handicapés, transports en commun, livreurs de marchés, véhicules à aménagement spécifiques, véhicules de collection, ...), pour les petits rouleurs (moins de 8 000 km/an) et pour tous les véhicules dans la limite de 52 jours par an (Pass 52 jours).

La figure 21 met en évidence le périmètre des phases 1 et 2 de la ZFE ainsi que ses axes dérogatoires.

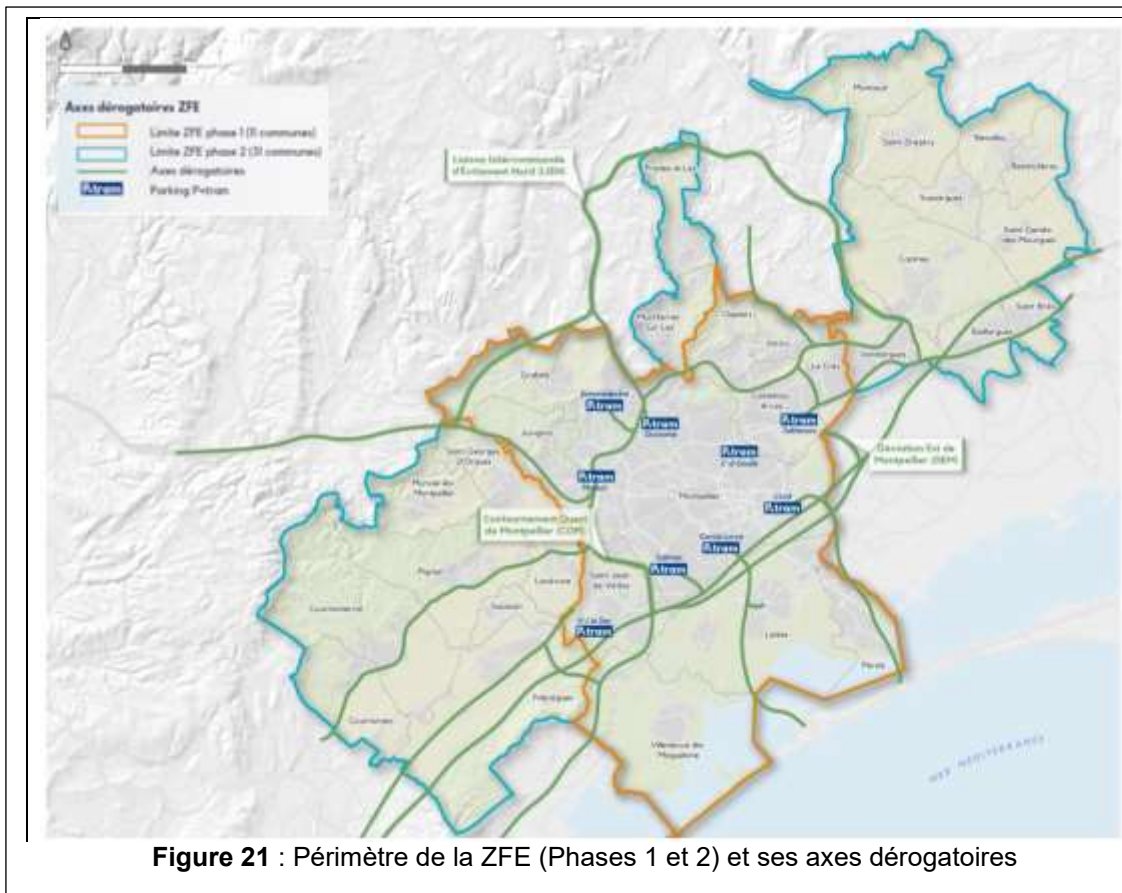
Il est par ailleurs prévu la mise en place de diverses mesures d'accompagnement :

- Numéro vert pour informer, conseiller et aider les usagers dans leurs démarches (dérogations, alternatives, aides financières) ;
- Conseils sur de bonnes pratiques de livraison (mutualisation, véhicules utilitaires légers en autopartage...) ;
- Accompagnement pour un déploiement cohérent de stations d'avitaillement multi-énergie sur le territoire.

- **Décarboniser la mobilité**

En cohérence avec le déploiement de la ZFE, des mesures doivent être mises en œuvre pour accompagner l'essor des modes de transport les moins polluants et pour favoriser le report modal vers des modes non polluants, notamment la mobilité électrique.

Dans le même objectif, le projet encourage les entreprises à décarboner leurs flottes de véhicules, à proposer à leurs salariés des alternatives à la voiture individuelle et à déployer des parcs d'autopartage de livraison de marchandises.



Il prévoit par ailleurs le développement d'un réseau de bornes de recharge pour véhicules électriques, accessibles au plus grand nombre, sur la voirie et dans les parkings, en ciblant plus particulièrement les zones d'arrêt prolongé comme les PEM, les parkings en ouvrage, les copropriétés, les zones de logement collectif et les parcs de logements sociaux. Cette action doit également toucher les parcs de véhicules d'entreprises, d'administration, de transports collectifs et de livraison.

6.6.4. Rationaliser l'usage de la voiture

L'objectif est de réduire l'usage de la voiture individuelle, notamment pour les trajets courts, en favorisant les modes de transport alternatifs. Le projet prévoit ainsi de développer l'autopartage, d'encourager le covoiturage et d'adapter le stationnement privé. Ce qui se traduit par une série de mesures visant à :

- **Adapter le stationnement privé à une évolution comportementale**

Il s'agit en particulier de maîtriser l'offre en stationnement en adéquation avec les bouquets de mobilité offerts et avec la qualité des transports en commun disponibles, afin de favoriser le report modal et d'accompagner la démotorisation. Cet objectif est accompagné d'un certain nombre d'initiatives :

- Développement de l'autopartage et installation de bornes IRVE, pour recharger les véhicules électriques, dans les zones de logements collectifs ;
- Accompagnement des promoteurs et bailleurs dans le travail de mutualisation de l'offre de stationnement dédiée aux logements, commerces, activités ;
- Inscription dans le PLUi de normes de stationnement fixant des ratios plafonds pour les différents types d'activités et de ratios planchers pour le stationnement des cycles.

La figure 22 du document n°3, du dossier soumis à l'enquête, montre comment le réseau de transport collectif peut réduire le besoin de stationnement privé et ainsi libérer l'espace public.

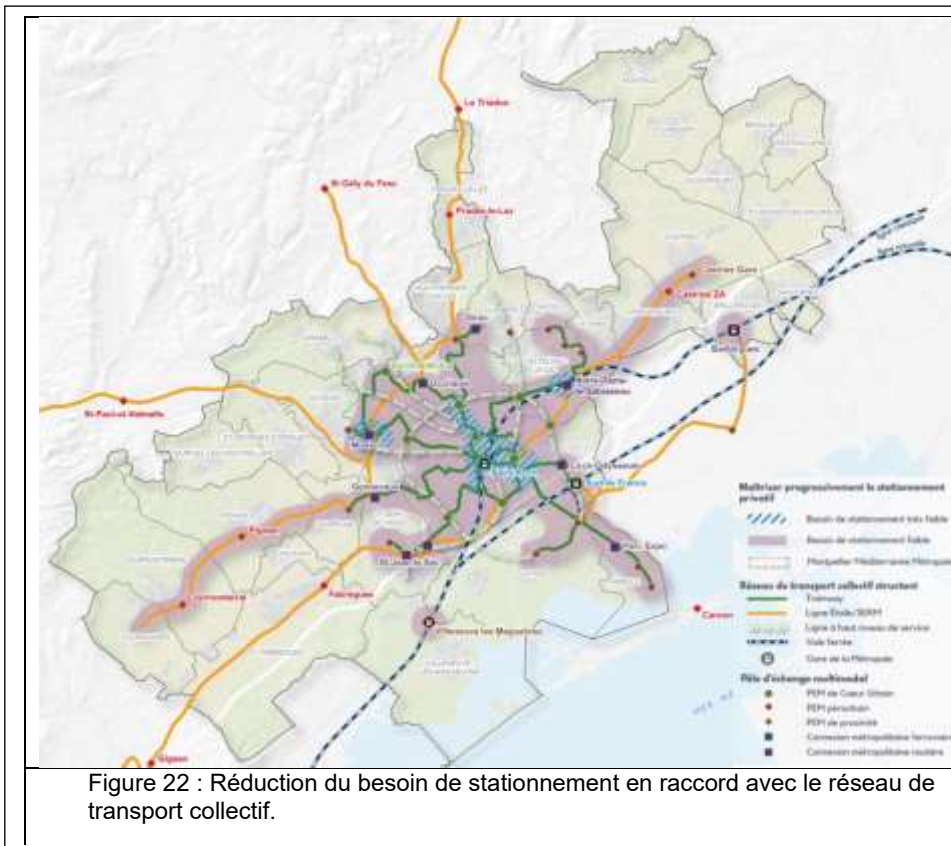
- **Favoriser l'autopartage**

L'autopartage permet de réduire le stationnement et les déplacements motorisés, et d'offrir un accès ponctuel à l'automobile à des populations non équipées.

Avec 80 stations, le système Modul'Auto est principalement concentré dans le milieu urbain (Montpellier, Castelnau-le-Lez, Lattes, Saint-Jean de Védas et Juvignac). Le projet prévoit d'élargir le système sur l'ensemble de la métropole et d'offrir des alternatives à la motorisation individuelle des ménages, en ciblant de façon prioritaire les nouvelles opérations de logements et les secteurs à forte densité urbaine bénéficiant d'une bonne desserte en transports.

Les actions prévues passent par une série d'expérimentation et d'études d'opportunité dans les cœurs de villes (Pérols, Villeneuve, Courmonterral, Castries, le Crès, Jacou...), le long de la ligne de tramway 5, et au niveau des PEM structurants de l'aire urbaine (Lunel, Baillargues, Pérols, Gignac, ...).

Il est aussi envisagé des campagne et communication et d'incitation à l'utilisation de véhicules partagés, notamment dans le cadre de nouveaux programmes de logements.



- **Favoriser le covoiturage**

Avec un taux d'occupation moyen des véhicules de 1,1 pour les déplacements pendulaires, le covoiturage offre une marge de manœuvre conséquente pour réduire la saturation routière et les émissions de polluants.

Le projet prévoit de favoriser le covoiturage par une campagne de communication régulière, une politique d'incitation financière, la création d'aires spécifiques et le développement de plateformes de mise en relation entre covoitureurs.

Il envisage, en lien avec les territoires voisins, de définir une stratégie de développement du covoiturage ciblant les flux massifiés autour d'axes routiers structurants (Gignac et A750, Sommières et RD610, etc.), et de réaliser une étude d'opportunité de création de lignes de covoiturage sur les itinéraires structurants, en complémentarité de l'Etoile multimodale montpelliéraine.

Par ailleurs, il encourage les entreprises à intégrer le covoiturage dans le forfait mobilité durable (FMD).

6.4. Axe D : Suivre et évaluer l'avancement du PDM

L'axe D est un axe transversal qui vise à garantir la réussite de la mise en œuvre du plan de mobilité et à en mesurer les effets. Il s'agit d'un axe essentiel pour s'assurer que les objectifs du PDM sont atteints et que la métropole de Montpellier progresse vers une mobilité plus durable.

Il s'articule autour de deux orientations principales :

6.4.1. Travailler en partenariat avec les autres acteurs du territoire

L'objectif est d'assurer une mise en œuvre cohérente et concertée du PDM en impliquant l'ensemble des acteurs de la mobilité sur le territoire métropolitain : communes de la métropole et autres collectivités territoriales (Région, Département), acteurs économiques (CCI, CMA, Chambre d'Agriculture...), associations d'usagers, opérateurs de transport, etc. Dans ce but, le projet prévoit l'organisation d'instances de concertation et de pilotage permettant d'associer l'ensemble des partenaires à la mise en œuvre du plan. Il est notamment prévu de développer des outils de partage d'information et de suivi des actions, et que le Comité des Mobilités poursuive son rôle de lieu d'échange et de partage autour des politiques publiques de mobilité.

Par ailleurs, l'instauration d'un dialogue constructif avec les territoires voisins est particulièrement importante pour les sujets trans-territoriaux comme l'Etoile multimodale montpelliéraine (SERM), les liaisons entre 3M et les polarités d'envergure régionale du Pays de l'Or (aéroport, littoral), mais aussi le développement du covoiturage et l'accompagnement des acteurs économiques du territoire dans l'évolution des pratiques de mobilité.

Il est envisagé l'organisation d'un rendez-vous annuel, autour de la mise en œuvre du Plan de Mobilité, avec l'ensemble des acteurs impliqués : partage des avancées et des évaluations des actions.

6.4.2. Assurer un suivi régulier de la mise en œuvre du Plan de Mobilité

Le Plan de Mobilité, en tant que document opposable, doit se traduire dans les actions de mise en œuvre sur le territoire. Pour assurer le suivi de son application, le projet prévoit de mettre en place un observatoire de la mobilité à l'échelle de l'aire urbaine de Montpellier, en partenariat avec les EPCI voisines, la Région Occitanie et le Département de l'Hérault. Son objectif serait de définir des indicateurs de suivi pertinents, portant aussi bien sur des aspects quantitatifs (nombre de déplacements, taux de motorisation, etc.) que qualitatifs (satisfaction des usagers, perception de la qualité de l'espace public, etc.), pour mesurer l'atteinte des objectifs ainsi que l'impact de chaque action engagée.

Il est également prévu de développer la concertation citoyenne et d'organiser des rendez-vous réguliers avec les représentants de l'accessibilité universelle sur le territoire.

Commentaire de la commission.

L'ensemble de ces mesures et actions concrètes vise à transformer les centres urbains en espaces de vie plus agréables, plus sûrs et plus durables. La réussite de ces mesures dépendra de la cohérence des actions menées, de la concertation avec les habitants et de la prise en compte des enjeux financiers et techniques.

7. ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX.

L'enjeu environnemental du PDM est affiché dès le début de la démarche. Il se concrétise par la nature du second des 2 piliers du PDM avec pour objectif cible une mobilité sobre et décarbonée.

A savoir, réduire l'usage de la voiture et donc garantir la capacité des infrastructures de mobilité pour favoriser le report entre modes : in fine, l'impact de la mobilité sur la santé et l'environnement doit être réduit.

7.1. Incidences sur l'environnement et mesures envisagées

Il s'agit donc d'analyser les incidences du PDM sur l'environnement et les mesures envisagées dans cet objectif. Pour ce faire l'étude est déclinée selon ses différents domaines d'application au sein desquels les impacts actuels sont la cible.

7.1.1. Qualité de l'air et santé.

C'est un enjeu majeur du PDM, surtout dans les zones les plus denses (centre-ville et certains quartiers) qu'il s'agit d'apaiser et rendre respirables.

La diminution du trafic routier, ville du ¼ d'heure, report modal vers les transports en commun et les modes actifs, entraîne une baisse des polluants.

Les études menées démontrent que le scénario retenu permet de diminuer, par rapport à la référence 2019, de 57 % les émissions de Nox par habitant et de 16 et 34 % les particules PM10 et PM 2,5.

7.1.2. Gaz à effet de serre (GES).

Autre enjeu majeur du PDM, la réduction des GES de 12 % par habitant, entre 2019 et 2030.

Elle devrait être obtenue par l'augmentation du taux d'occupation des véhicules et par la hausse des modes actifs. La mutation progressive du parc automobile, liée à l'éviction progressive des véhicules les plus polluants, ne compensera pas l'augmentation de l'émission de GES due à la forte croissance attendue de la population et par conséquent des véhicules.kilomètres.

7.1.3. Nuisances sonores.

Les mesures prises visent à diminuer la part modale de la voiture et donc à apaiser le trafic de certains secteurs. Sur d'autres, il s'agira d'évaluer, au cas par cas, les effets sur l'ambiance sonore des futures infrastructures routières et de Transport en commun lors des études d'impact, et de mettre en œuvre des mesures visant à les atténuer. Par ailleurs, les actions favorables à la baisse du trafic (VL-PL), dont l'abaissement des limites de vitesse, la valorisation des modes actifs, les stationnements en périphérie de ville, permettraient d'équilibrer les incidences du PDM sur l'ambiance sonore.

7.1.4. Santé.

En complément des réductions des émissions de GES et de particules fines, des effets supplémentaires sont à rechercher via le développement des modes actifs pour la pratique d'une activité physique. Les zones apaisées encouragent la pratique de ceux-ci.

Puis, des effets recherchés sur la sécurité (accidentologie) liée à la voiture : le PDM agit sur cette thématique pour sécuriser les transports, en fluidifiant le trafic et en garantissant un meilleur confort de vie (proximité des axes) pour limiter le plus possible les décès anticipés et les hospitalisations. Parallèlement, ceci induit des économies pour le système de santé (maladies, absences au travail, qualité et espérance de vie).

7.1.5. Consommation d'espace, organisation territoriale, partage de la voirie.

Sur ce thème le PDM vise une faible imperméabilisation des sols pour les aires de covoiturage ou les pistes cyclables, en regard de celle nécessaire pour les projets viaires et de transport collectif. Il veille à sa meilleure articulation possible avec le SCOT et le PLUI pour limiter et maîtriser l'étalement urbain. La modification du partage de la voirie existante en faveur des modes actifs participera à limiter le besoin de surface nouvelle. Ainsi, il s'agira d'identifier le potentiel foncier pour densifier qualitativement et de privilégier le développement sur les espaces à faible enjeu écologique et agricole, et donc d'intégrer les aménagements mobilités dans les documents d'urbanisme.

7.1.6. Biodiversité, milieux naturels.

Autre enjeu du PDM, limiter l'impact des projets d'infrastructure sur les espèces et leur habitat. Les mesures adaptées seront prises lors des études de chaque projet car le PDM, document de planification, ne permet pas une analyse qualitative fine des impacts des actions prévues. Mais d'ores et déjà la nature de ces mesures peut être présentée, à titre d'exemple et de façon non exhaustive : Les aménagements dans les zones à faibles enjeux écologiques seront privilégiés, les traversées routières seront sécurisées par des ouvrages de franchissement pour la faune, les plannings de travaux seront adaptés aux cycles biologiques, les fauchages seront limités ou retardés, les contraintes des zones vertes et bleues du SRADDET et du PLUI seront respectées.

7.1.7. Ressource / cycle de l'eau.

La mise en œuvre du PDM devrait présenter globalement un impact limité sur la ressource en eau.

La baisse du trafic devrait diminuer les charges polluantes rejetées au niveau des infrastructures et leur possible impact sur la ressource en eau et/ou sur les milieux aquatiques du fait de leur proximité avec les cours d'eau. Pour ce faire les systèmes de collecte et de traitement des eaux de ruissellement seront adaptés à chaque nouvelle infrastructure routière. Les contraintes de la gestion de l'eau seront prises en compte : zones humides, périmètres des captages, risque inondation.

7.1.8. Risques naturels et technologiques.

Les nouvelles infrastructures représenteront logiquement une augmentation de l'exposition à ces risques. Lors de l'étude des nouveaux projets viaires, de stationnement ou de transport prévus au PDM, les Plans de prévention des risques naturels (PPRN) et technologiques (PPRT) seront pris en compte en amont de leur conception. L'analyse de cette exposition devrait déboucher sur la prise de mesures adaptées. (Exemple : évaluation de l'impact sur la transparence hydraulique des ouvrages). Le risque incendie sera traité par la mise en œuvre de mesures en phases travaux et exploitation.

7.1.9. Patrimoine et paysages.

Le projet de PDM n'identifie pas d'incidences négatives majeures. Cependant une attention particulière sera portée à l'intégration paysagère des axes viaires ou des nouvelles lignes de transport en commun, comme à celle des bâtiments et mobiliers neufs. Les co-visibilités avec le patrimoine existant seront étudiées, voire misent en valeur par un travail sur l'espace public et l'aménagement des Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM). Les parkings et toitures végétalisées seront privilégiés.

7.2. Évaluation des incidences Natura 2000.

(Prévues selon les articles R122-20 et R414-10 du code de l'environnement).

Huit sites Natura 2000 sont présents sur le domaine de l'étude.

Étang de Mauguio	Plaine de Fabrègues-Poussan
Étang Palavasien	Montagne de la Moure et Causse d'Aumelas
Étang Palavasien et de l'Estagnol (ZPS)	Garrigues de la Moure et d'Aumelas
Hautes Garrigues du Montpellierain (ZPS)	Le Lez

Les conséquences de chacun des projets ne pourront être cernées que lors de leurs études, mais l'identification des sources d'impact potentiel est déjà réalisée.

La dénaturation et la manipulation des sols, la détérioration de la qualité de l'eau, le défrichement, les pollutions visuelles ou sonores voire accidentelles sont autant de risques identifiés. Ces impacts sont essentiellement liés à la réalisation de nouvelles infrastructures de transport à proximité de ces sites Natura 2000. Pour les projets en cours d'étude (ex : LNMP, COM...) l'évaluation des incidences et donc des mesures ERC à adopter sont réalisées.

Pour les futurs projets, les études de conception prendront en compte les enjeux écologiques dès les études préalables avec une priorisation à l'évitement des sites N 2000.

Mesures envisagées.

Les préconisations Éviter – Réduire - Compenser (ERC) seront établies après la définition exacte de chaque projet. Il s'agira, entre autres mesures, de :

- Définir les zones à éviter ;
- Corréler les périodes de travaux avec celles de moindre impact sur les espèces ;
- Prendre pour les chantiers toutes les mesures nécessaires pour générer les moins possible de nuisances ;
- Favoriser le retour de la faune et la flore après travaux ;
- Sécuriser les traversées routières et ferroviaires ;

La mise en œuvre du PDM est susceptible d'engendrer des incidences aussi bien négatives que positives sur les sites Natura 2000.

Commentaire de la commission d'enquête.

Les enjeux environnementaux semblent bien cernés et pris en compte pour la réalisation du PDM.

Le contenu du dossier qui n'est qu'une planification, ne fournit pas d'éléments d'appréciation permettant d'évaluer le bilan général des conséquences environnementales de la mise en œuvre du PDM. En effet, la mise en œuvre de certaines actions identifiées pourrait avoir un impact négatif pour l'environnement, alors que d'autres tendraient vers son amélioration.

La Métropole expose les raisons de la difficulté d'évaluer plus précisément les effets sur la réduction des émissions de GES et de particules fines : connaissance des évolutions dans l'avenir (parc, comportements), absences d'enquêtes récentes, effets ZFE. Ainsi la précision des études d'impact de chaque futur projet et leur validation seront essentielles.

Par contre, la mise en place des indicateurs prévus permettra de piloter, et donc de rectifier, si besoin, la conduite de ce plan.

8. COMPATIBILITÉ AVEC LES LOIS, CODES, PLANS ET SCHEMAS.

Le Plan de Mobilité (PDM) de Montpellier Méditerranée Métropole (3M) doit être compatible avec plusieurs documents :

1. Le code des transports ;
2. Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) ;
3. Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) ;
4. Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) ;
5. La planification régionale de l'intermodalité.
6. Le Plan Régional Santé Environnement (PRSE) ;
7. Le Plan national de réduction des émissions de polluants (PREPA) ;
8. Les Plan de Prévention au Bruit dans l'Environnement (PPBE) ;

9. Le Plan Climat Air Énergie Territorial solidaire (PCAETs) ;
10. La stratégie locale de gestion des risques d'inondation (SLGRI) ;
11. Le plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) ;
12. Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) et les Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) ;
13. Les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) et le futur Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi).

8.1. Compatibilité du projet avec les prescriptions du code des transports.

L'article L.1412-2 du code des transport définit en 11 points les objectifs que doivent assurer les Plans de Mobilité (PDM). Ce chapitre fournit une analyse de compatibilité du présent projet avec chacun de ces points.

Le projet se structure autour de **30 actions**, organisées en quatre axes principaux.

Le Code des transports, dans son article L1214-2, stipule les **11 objectifs** que vise à assurer un plan de mobilité.

Pour chaque point de cet article, les actions correspondantes du PDM 2032 de Montpellier sont indiquées ci-dessous accompagnées de leurs contributions à l'objectif.

8.1.1. Équilibre durable entre les besoins de mobilité et la protection de l'environnement et de la santé :

- 1.1. **Action A.1 "Coordonner le projet urbain et les mobilités"** : Cette action encourage l'implantation de projets de densification urbaine à proximité des pôles de transport, favorisant ainsi la réduction des déplacements motorisés et la limitation de l'étalement urbain. Elle vise aussi à desservir en priorité les centralités de la métropole et les principaux pôles générateurs de déplacements, comme les zones d'emploi et les grands équipements, par les transports collectifs, contribuant à un meilleur équilibre entre l'offre de transport et la demande.
- 1.2. **Action C.6 "Mettre en œuvre la ZFE"** : La mise en place de la Zone à Faibles Émissions vise à limiter la circulation des véhicules les plus polluants, contribuant ainsi à la protection de l'environnement et de la santé. Le déploiement progressif de la ZFE permet une adaptation graduelle des usagers aux restrictions de circulation et favorise le renouvellement du parc automobile vers des véhicules moins polluants.
- 1.3. **Action C.7 "Décarboner la mobilité"** : Cette action vise à réduire l'empreinte carbone des déplacements en encourageant l'utilisation de véhicules moins polluants et en développant des infrastructures pour les carburants alternatifs. Elle inclut notamment le renouvellement du parc de bus vers des véhicules propres, le déploiement de bornes de recharge pour véhicules électriques et la promotion de l'écoconduite.

8.1.2. Renforcement de la cohésion sociale et territoriale, notamment l'amélioration de l'accès aux services de mobilité :

- 1.4. **Action A.2 "Renforcer et valoriser les services de proximité"** : Le développement de services dans les polarités secondaires permet de réduire la dépendance au centre-ville et les déplacements contraints, favorisant l'accès aux services pour les habitants des zones périphériques. Cette action s'appuie sur la création de tiers-lieux, d'espaces de coworking et d'une offre de services diversifiée dans les quartiers, réduisant ainsi les besoins de se déplacer vers le centre-ville.
- 1.5. **Action B.4 "Déployer un réseau périurbain de transports collectifs performant et structuré"** : Cette action vise à améliorer la desserte des zones périurbaines par les transports en commun, en augmentant la fréquence et l'amplitude horaire des lignes de bus. Un réseau de transport performant en périphérie permettrait aux habitants de ces zones d'accéder plus facilement aux emplois, aux services et aux loisirs dans le cœur de la métropole, renforçant la cohésion territoriale.
- 1.6. **Action C.3 "Développer la mobilité inclusive par un accompagnement humain"** : Cette action vise à accompagner les personnes en difficulté d'accès à la mobilité, notamment en les aidant à utiliser les transports en commun et les modes de déplacement alternatifs. En facilitant l'accès aux transports pour tous, y compris les personnes handicapées ou à mobilité réduite, cette action contribue à une plus grande inclusion sociale et à une meilleure accessibilité aux services essentiels.

8.1.3. Prise en compte des besoins de déplacement liés aux activités économiques et à l'emploi :

- 1.7. **Action A.1 "Coordonner le projet urbain et les mobilités"** : En encourageant l'implantation de projets de densification urbaine à proximité des pôles de transport, cette action facilite l'accès aux emplois pour les habitants et réduit les temps de trajet domicile-travail. Cette mesure prend en compte les besoins de déplacement liés aux activités économiques en rapprochant les lieux de travail des lieux de résidence et en optimisant les connexions avec les réseaux de transport.
- 1.8. **Action C.5 "Accompagner les employeurs dans leur démarche de transition écologique"** : Cette action vise à encourager les entreprises à mettre en place des Plans de Mobilité Employeur (PDMe) pour favoriser l'utilisation des modes de transport durables par leurs salariés. La mise en place de PDMe permettrait de réduire l'impact environnemental des déplacements professionnels, tout en améliorant la qualité de vie des employés et en optimisant les coûts liés aux transports pour les entreprises.

8.1.4. Amélioration de la sécurité routière :

Le projet ne mentionne pas d'action spécifique dédiée à l'amélioration de la sécurité routière. Cependant, la pacification des centres-villes (Axe A) et le développement des modes actifs (Axe B) contribuent indirectement à cet objectif.

- 1.9. **Action A.8 "Systématiser les zones apaisées dans les cœurs de villes et quartiers"** : En créant des zones où la vitesse est limitée et où la circulation est fluidifiée, l'action A.8 contribue à améliorer la sécurité routière pour tous les usagers, en particulier les piétons et les cyclistes.
- 1.10. **Action B.1 "Déployer un réseau cyclable hiérarchisé et continu, maillant l'ensemble du territoire" et Action B.2 "Développer les services et stationnements vélo"** : Le développement d'un réseau cyclable sécurisé et attractif, associé à des services adaptés, encourage l'utilisation du vélo comme mode de déplacement quotidien. En offrant une alternative à la voiture, ces actions contribuent à une diminution du trafic automobile et à un environnement plus apaisé, ce qui a un impact positif sur la sécurité routière.

8.1.5. Développement de l'intermodalité :

- 1.11. **Action B.6 "Faire des PEM un point fort de la chaîne intermodale"** : Cette action met l'accent sur l'amélioration des Parcs d'Échange Multimodaux (PEM) afin de faciliter les correspondances entre différents modes de transport. La création de PEM performants et attractifs encourage les usagers à combiner différents modes de transport pour leurs déplacements, favorisant ainsi une mobilité plus fluide et plus durable.
- 1.12. **Action B.7 "Développer des infrastructures pour le covoiturage"** : En créant des espaces dédiés au covoiturage et en développant des plateformes de mise en relation, cette action encourage le partage de véhicules pour les trajets domicile-travail ou les déplacements occasionnels. Le covoiturage contribue à réduire le nombre de voitures en circulation et à optimiser l'utilisation des infrastructures routières, facilitant ainsi l'intermodalité.

8.1.6. Prise en compte des besoins spécifiques de transport de marchandises :

- 1.13. **Action A.7 "Organiser les maillons de la chaîne 'logistique urbaine'"** : Cette action vise à accompagner l'évolution des comportements de mobilité des marchandises en favorisant les solutions de livraison durables et en optimisant l'utilisation de l'espace public. Elle inclut notamment la mise en place de zones de livraison dédiées, la promotion de la mutualisation des livraisons et l'utilisation de véhicules propres.

8.1.7. Organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics :

- 1.14. **Action A.5 "Faire évoluer l'offre de stationnement avec le plan de circulation"** : Cette action vise à adapter l'offre de stationnement en fonction du plan de circulation, en privilégiant les résidents et en limitant l'accès aux centres-villes. En limitant le stationnement en centre-ville et en le rendant plus cher, cette action décourage l'utilisation de la voiture individuelle et encourage le report modal vers les transports collectifs et les modes actifs.
- 1.15. **Action A.6 "Organiser le stationnement en bordure de centralités"** : Cette action encourage la création de parkings P+Tram et de proximité en périphérie des centres-villes afin de limiter la circulation automobile dans ces zones. Les parkings relais en périphérie, connectés aux lignes de tramway, offrent une alternative pratique et économique au stationnement en centre-ville, facilitant l'accès aux zones piétonnes et commerçantes.
- 1.16. **Action C.8 "Adapter le stationnement privé à une évolution comportementale"** : Cette action vise à maîtriser l'offre de stationnement privé dans les zones d'activité et les logements afin de favoriser le report modal. En limitant le nombre de places de parking dans les nouveaux projets immobiliers, cette action encourage l'utilisation des transports collectifs, du vélo et des autres modes de déplacement durables.

8.1.8. Organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération :

- 1.17. **Action A.7 "Organiser les maillons de la chaîne 'logistique urbaine'"** : Cette action prend en compte les besoins des activités commerciales et des particuliers en matière de livraison, en favorisant les solutions durables et en optimisant l'utilisation de l'espace public. Elle inclut notamment la définition de créneaux horaires de livraison pour limiter les nuisances en centre-ville, la mise en place d'espaces logistiques mutualisés et la promotion de la livraison par des modes de transport propres.

8.1.9. Amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités :

- 1.18. **Action C.5 "Accompagner les employeurs dans leur démarche de transition écologique"** : Cette action vise à inciter les entreprises et les collectivités à mettre en place des mesures favorisant les modes de transport durables pour leurs employés. La mise en place de plans de mobilité employeur (PDMe) permet aux entreprises et aux collectivités de proposer des alternatives à la voiture individuelle, comme le covoiturage, le vélo, les transports en commun ou la marche à pied. Ces mesures contribuent à améliorer la qualité de vie des employés, à réduire les embouteillages et à limiter l'impact environnemental des déplacements professionnels.

8.1.10. Information des usagers sur les différents modes de transport et les services de mobilité :

- 1.19. **Action C.2 "Valoriser et développer les outils d'information multimodale"** : Cette action met l'accent sur le développement d'outils numériques et d'une communication claire et accessible pour informer les usagers sur les différentes options de mobilité. En mettant à disposition des informations précises et en temps réel sur les horaires des transports en commun, la disponibilité des vélos en libre-service, les itinéraires cyclables, les conditions de circulation, etc., cette action permet aux usagers de choisir le mode de transport le plus adapté à leurs besoins.

8.1.11. Réalisation, configuration et localisation d'infrastructures de charge pour véhicules électriques et d'avitaillement en carburant alternatif :

- 1.20. **Action C.7 "Décarboner la mobilité"** : Cette action comprend le déploiement de bornes de recharge électrique sur la voirie et dans les parkings, ainsi que la promotion des carburants alternatifs. En facilitant l'accès aux points de recharge pour les véhicules électriques et en développant l'offre de carburants alternatifs, cette action encourage l'adoption de véhicules plus propres et contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Commentaire de la commission.

En conclusion, la Commission d'enquête considère que le projet est compatible avec objectifs de l'article L1214-2 du code des transports.

8.2. Compatibilité avec les objectifs du SRADDET.

Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) Occitanie a été adopté le 30 juin 2022 et approuvé par le préfet de Région le 14 septembre 2022. En matière de mobilité durable ses objectifs s'articulent autour de l'équité territoriale, la réduction de l'empreinte carbone et l'aménagement équilibré du territoire. Il ambitionne de garantir l'accès à des mobilités du quotidien pour tous les usagers et de baisser de 40 % la consommation d'énergie finale des transports de personnes et de marchandises d'ici 2040. Il est aujourd'hui en cours de modification pour intégrer les orientations de la loi Climat et Résilience, en particulier la trajectoire zéro artificialisation nette (ZAN).

Le Plan de Mobilité (PDM) de Montpellier Méditerranée Métropole envisage la mise en place d'un ensemble d'actions détaillées destinées à assurer sa compatibilité avec les principaux objectifs du SRADDET Occitanie.

8.2.1. Rééquilibrer le développement régional en renforçant l'attractivité des centralités et en limitant la concentration des populations dans les métropoles.

Le SRADDET vise un rééquilibrage régional qui doit s'opérer au sein des centralités (bourgs-centres structurants, petites et moyennes villes) afin d'éviter une augmentation non maîtrisée de la consommation foncière liée à l'accueil diffus des nouveaux arrivants.

Plusieurs actions du PDM tendent à répondre à cet objectif, en particulier :

- L'axe A « Développer la ville du 1/4h et pacifier les centres-villes », qui entend favoriser l'attractivité des centralités et limiter la concentration des populations dans les métropoles à travers une série d'actions spécifiques destinées à :
 - Organiser un territoire des proximités (A1) ;
 - Renforcer et valoriser les services de proximité (A2) ;
 - Réduire le trafic dans les cœurs urbains (A3) ;
 - Organiser le stationnement en bordure de centralités (A6) ;
 - Systématiser les zones apaisées dans les cœurs de villes et quartiers (A8) ;
 - Accompagner les grands projets de reconversion de l'espace public (A9) ;
 - Définir les modalités de requalification de l'espace public (A10).
- L'axe B « Irriguer les bassins et les connecter », qui vise à améliorer les connexions entre les bassins de vie à travers une série d'actions spécifiques destinées à :
 - Déployer un réseau périurbain de transports collectifs performant et structuré (B4) ;
 - Renforcer le réseau structurant de transports collectifs du cœur de métropole (B5) ;
 - Faire des Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) un point fort de la chaîne intermodale (B6).

8.2.2. Mettre en œuvre un nouveau modèle de développement pour répondre à l'urgence climatique

Cet objectif, qui est associé à une réduction de la consommation d'énergie, s'appuie principalement sur le développement des énergies renouvelables et de la sobriété foncière. Pour y répondre, le projet propose la mise en place d'un certain nombre de mesures, en particulier à travers les axes B et C,

- L'axe C « Accompagner la transition comportementale et énergétique » vise à catalyser les changements de pratiques et à favoriser la transition vers des véhicules moins polluants. Les actions spécifiques incluent :
 - Informer l'utilisateur et l'accompagner dans son choix de mobilité (C1) ;
 - Développer la mobilité inclusive par un accompagnement humain (C3) ;
 - Encourager le report vers le vélo (C4) ;
 - Accompagner les employeurs dans leur démarche de transition (C5) ;
 - Mettre en œuvre la Zone à Faibles Émissions (ZFE) (C6) ;
 - Décarboner la mobilité (C7) ;
 - Adapter le stationnement privé à une évolution comportementale (C8) ;
 - Favoriser l'autopartage (C9) ;
 - Encourager et structurer le covoiturage (C10).
- L'axe B encourage les modes de transport actifs et partagés pour réduire l'empreinte carbone à travers les actions spécifiques suivantes :
 - Donner une vraie place aux modes actifs (B1) ;

- Développer le réseau cyclable et les services associés (B2) ;
- Exploiter le potentiel de la marche (B3).

8.2.3. Organiser la coopération entre les territoires

Le SRADDET valorise la coopération entre les territoires dans le but d'assurer une gestion durable des ressources et un développement harmonieux de l'ensemble de la région. Plusieurs actions du projet visent cet objectif, et plus particulièrement :

- L'action B1 « Déployer un réseau cyclable hiérarchisé et continu, maillant l'ensemble du territoire » qui reconnaît l'importance des continuités cyclables périurbaines et implique le Département en tant que gestionnaire des voies départementales, soulignant la nécessité d'une coopération interterritoriale pour un réseau cyclable cohérent.
- L'action B4 « Déployer un réseau périurbain de transports collectifs performant et structuré » qui prévoit la création de l'Étoile Multimodale Montpelliéraine (SERM), et nécessite une collaboration avec les territoires voisins, la Région Occitanie, Hérault Transport, ou Nîmes Métropole, pour assurer une desserte efficace des territoires périurbains.
- L'action B7 « Développer des infrastructures pour le covoiturage » qui encourage la collaboration avec le Département de l'Hérault pour le développement d'aires de covoiturage en zones périurbaines et implique une coordination avec les plans de covoiturage existants et la mise en place d'infrastructures intercommunales.
- L'action B8 « Offrir des alternatives attractives pour les déplacements liés au tourisme et aux loisirs » qui nécessite une collaboration avec la Région Occitanie et le Pays de l'Or Agglomération (POA) pour gérer les flux touristiques et événementiels, particulièrement en lien avec le littoral et les grands équipements.
- L'action C10 « Encourager et structurer le covoiturage » qui vise à développer le covoiturage en lien avec les territoires voisins.
- L'action D1 « Travailler en partenariat avec les autres acteurs du territoire » qui met en avant la nécessité d'une excellente articulation avec les territoires voisins, les autres échelons territoriaux (Région, État, Département) et les acteurs économiques pour la mise en œuvre des actions du PDM. Cette action propose également la mise en place de comités thématiques sur les sujets trans-territoriaux et des rencontres annuelles avec les acteurs impliqués.
- L'action D2 « Assurer un suivi régulier de la mise en œuvre du Plan de Mobilité » qui appelle à la création d'un observatoire des déplacements à l'échelle de l'aire urbaine, en partenariat avec les EPCI voisines, la Région Occitanie et le Département de l'Hérault.

8.2.4. Atteindre le zéro artificialisation nette à l'échelle régionale d'ici 2040.

Le projet aborde la question de l'artificialisation des sols principalement à travers une approche de densification urbaine et de réaménagement des espaces existants, plutôt que par des mesures directes de protection des sols. Il encourage à optimiser l'utilisation des terrains déjà urbanisés, à limiter l'extension urbaine et à privilégier les modes de transport doux. Il indique que la mise en œuvre coordonnée de ces actions pourrait contribuer au zéro artificialisation nette (ZAN), mais il ne fait aucune référence aux objectifs du SRADDET visant à « réussir le zéro artificialisation nette (ZAN) à l'échelle régionale à horizon 2040 ».

Il ne fixe pas spécifiquement un objectif pour 2040 à l'échelle régionale. Parmi les actions prévues, nous retiendrons plus spécifiquement :

- L'action A1 « Coordonner le projet urbain et les mobilités » qui cherche à optimiser l'utilisation des sols en densifiant les zones déjà urbanisées et en limitant l'expansion urbaine sur des terrains non artificialisés ;
- L'action A8 « Systématiser les zones apaisées dans les cœurs de villes et quartiers » qui implique une requalification de l'espace public pouvant inclure la déminéralisation de certaines surfaces et l'augmentation de la végétation ;

- L'action A10 « Définir les modalités de requalification de l'espace public » qui promeut la renaturation et la perméabilisation des espaces publics ;
- Les actions B1 et B3, qui valorisent la marche à pied et le vélo comme mode de déplacement, contribuent à réduire la dépendance à la voiture, diminuant ainsi la nécessité d'étendre les infrastructures routières et les parkings, et par conséquent, l'artificialisation des sols ;
- L'action C8 « Adapter le stationnement privé à une évolution comportementale » qui encourage la mutualisation du stationnement, le développement d'un bouquet de mobilité, le covoiturage et l'autopartage, réduisant ainsi la nécessité de construire des infrastructures de stationnement supplémentaires, génératrices d'artificialisation des sols.

8.2.5. Préserver et restaurer la biodiversité et les fonctions écologiques.

En favorisant les modes de déplacements doux et en limitant les atteintes à l'environnement causées par les infrastructures routières et la pollution, le projet apporte une contribution à la préservation et à la restauration de la biodiversité et des fonctions écologiques. Ces actions s'inscrivent principalement dans le pilier "Mobilité sobre et décarbonée" du PDM, et plus particulièrement :

- Le développement de la végétalisation le long des pistes cyclables qui vise à améliorer le cadre de vie et à créer des corridors écologiques, favorisant ainsi la biodiversité.
- La renaturation et la perméabilisation des espaces publics qui ont pour but de favoriser l'infiltration de l'eau, contribuant ainsi à la gestion des eaux pluviales, à la recharge des nappes phréatiques et à l'atténuation des îlots de chaleur urbains.
- La création de zones apaisées dans les cœurs de villes et quartiers qui donnent la priorité aux modes actifs, réduisant ainsi la pollution sonore et atmosphérique et rendant les environnements plus favorables à la biodiversité.
- La mise en œuvre d'une stratégie "Zéro Artificialisation Nette" (ZAN) qui vise à limiter la consommation d'espaces naturels et agricoles et à favoriser la densification urbaine dans les zones déjà artificialisées, réduisant ainsi la pression sur les écosystèmes.
- La décarbonation de la mobilité, mesure qui inclut le renouvellement du parc de bus vers des véhicules moins polluants et le déploiement de bornes de recharge pour les véhicules électriques, contribuant ainsi à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. La mise en œuvre de la Zone à Faibles Émissions (ZFE) fait également partie de cette action, en limitant l'accès aux véhicules les plus polluants et donc en réduisant l'impact négatif de la mobilité sur l'environnement et la santé humaine.

8.2.6. Adapter le territoire aux risques présents et futurs liés au changement climatique.

Les actions qui visent à adapter le territoire aux risques présents et futurs liés au changement climatique, sont principalement axées sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la promotion de modes de transport plus durables, et l'aménagement du territoire. Le scénario retenu dans le PDM permettrait une réduction de 12 % des émissions de GES par habitant par rapport à la situation de référence de 2019. Parmi les actions prévues, nous retiendrons plus spécifiquement :

- La mise en œuvre de la stratégie "Zéro Artificialisation Nette" (ZAN) qui vise à limiter la consommation d'espaces naturels et agricoles et à réduire l'imperméabilisation des sols, contribuant ainsi à la gestion des eaux pluviales et à la recharge des nappes phréatiques ;
- Le développement de la végétalisation des espaces publics et des pistes cyclables qui permet de lutter contre les îlots de chaleur urbains ;
- La promotion des modes actifs (marche et vélo), modes de transport écologiques participant à réduire la dépendance à la voiture et bénéfiques pour la santé ;
- L'amélioration du réseau de transport collectif destinée à réduire l'usage de la voiture individuelle et les émissions de gaz à effet de serre associées ;
- La décarbonation de la mobilité qui limite l'accès du centre-ville aux véhicules les plus polluants et prévoit l'installation de bornes de recharge pour les véhicules électriques et le renouvellement du parc de bus avec des véhicules moins polluants ;

- L'organisation de la logistique urbaine qui prévoit de mieux organiser les livraisons de marchandises, notamment par le recours à des véhicules moins polluants comme les vélos-cargos ;
- L'accompagnement des changements de comportement qui vise à sensibiliser le public aux enjeux de la mobilité durable et à encourager l'adoption de modes de transport plus écologiques ;
- Le suivi et évaluation du PDM qui permettra de suivre l'avancement des actions et d'évaluer leur impact sur la réduction des risques liés au changement climatique, et de les adapter en conséquence.

Commentaire de la commission.

En conclusion, le projet envisage la mise en œuvre d'un grand nombre d'actions concrètes répondant aux objectifs du SRADDET, notamment en matière de mobilité, d'aménagement du territoire et de développement durable. Toutefois, il ne correspond pas pleinement aux objectifs du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) Occitanie sur plusieurs points :

- En prévoyant une diminution des émissions de GES par habitant de 12 % à l'horizon 2032, il n'est pas en mesure d'inverser la courbe des émissions totales de GES du territoire en raison de la croissance démographique et ne s'inscrit donc pas dans les objectifs fixés par la stratégie nationale bas carbone et le SRADDET Occitanie qui visent une réduction globale des émissions ;
- Il ambitionne de contribuer au zéro artificialisation nette (ZAN) mais ne fait aucune référence aux objectifs qui visent à « réussir le zéro artificialisation nette (ZAN) à l'échelle régionale à horizon 2040 ».

8.3. Compatibilité avec le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT).

Le Plan de Mobilité (PDM) 2032 s'articule autour de deux piliers principaux, la **mobilité universelle** et la **mobilité sobre et décarbonée**, en accord avec les principaux objectifs du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT).

8.3.1. Préserver la qualité de vie et s'adapter aux enjeux environnementaux

Le projet vise à répondre à ces enjeux en favorisant les modes actifs de déplacement, tout en réduisant les déplacements contraints, la dépendance au centre-ville et l'espace alloué à l'automobile.

À travers les actions A1 « Coordonner le projet urbain et les mobilités », A2 « Renforcer et valoriser les services de proximité », A3 « Contraindre le transit en cœurs de villes », A8 « Systématiser les zones apaisées dans les cœurs de villes et quartiers » et A10 « Définir les modalités de requalification de l'espace public » (A10), l'axe A « Développer la vie du 1/4h et pacifier les centres-villes » vise à organiser la ville en valorisant les services de proximité et en favorisant l'implantation de projets urbains à proximité des pôles de transport dans le but de réduire les déplacements contraints et le trafic de transit dans les centres-villes. Cet axe contribue ainsi à la fois à l'apaisement des centres urbains et à la réduction de la pollution et des îlots de chaleur.

De leur côté, les actions B1 « Déployer un réseau cyclable hiérarchisé et continu », B2 « Développer les services vélos » et B3 « Exploiter le potentiel de la marche » encouragent l'utilisation de modes de transport non polluants et bénéfiques pour la santé.

Les actions B4 « Déployer un réseau périurbain de transports collectifs, performant et structuré », B5 « Renforcer le réseau structurant de transports collectifs du cœur de métropole » et B6 « Faire des Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) des points forts de la chaîne intermodale » encouragent l'utilisation des transports en commun comme alternative à la voiture individuelle.

Les actions B7 « Développer des infrastructures pour le covoiturage » et B8 « Offrir des alternatives attractives pour les déplacements liés au tourisme et aux loisirs » encouragent l'utilisation de modes de déplacement partagés et moins polluants.

L'axe C vise à accompagner la transition comportementale et énergétique en agissant sur le levier financier (C1), avec la mise en place de la gratuité progressive des transports en commun, sur la mise en œuvre d'une ZFE (C6), visant à limiter l'accès des agglomérations aux véhicules les plus polluants, en favorisant l'essor des modes de déplacement les moins polluants (C7), en maîtrisant l'offre de stationnement (C8) et en favorisant à la fois l'autopartage (C9) et le covoiturage (C10).

8.3.2. Anticiper les évolutions démographiques

Les évolutions démographiques ont des conséquences importantes sur de nombreux domaines comme l'économie, l'aménagement du territoire, la gestion des ressources naturelles et la préservation de l'environnement ou la prise en charge des personnes âgées et dépendantes.

En réponse à ces objectifs, le projet vise à réduire les déplacements contraints, à favoriser l'utilisation des modes de transport alternatifs, et à adapter les services aux besoins des résidents, contribuant ainsi à une meilleure organisation du territoire face à l'évolution démographique.

Ces mesures sont plus particulièrement mises en œuvre à travers les actions :

- A1 « Coordonner le projet urbain et les mobilités » qui prévoit d'organiser le développement du territoire de manière raisonnée, en encourageant l'implantation de projets de densification urbaine à proximité des pôles de transport et en assurant la mixité fonctionnelle des quartiers. L'objectif est de réduire les déplacements contraints et de favoriser des comportements de mobilité vertueux.
- A2 « Renforcer et valoriser les services de proximité » qui prévoit de réduire la dépendance au cœur de métropole en développant les services dans les polarités secondaires, et comprend des mesures telles que la communication sur les services existants, le travail partenarial sur les tiers-lieux, et le développement des téléservices.

8.3.3. Lutter contre l'étalement urbain et réduire la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers

A travers les actions A1 "Coordonner le projet urbain et les mobilités", A2 « Renforcer et valoriser les services de proximité », A8 « Systématiser les zones apaisées dans les cœurs de villes et quartiers », A9 « Accompagner les grands projets de reconversion de l'espace public » et A10 « Définir les modalités de requalification de l'espace public », l'axe A « Développer la vie du 1/4h et pacifier les centres-villes » encourage l'implantation de projets de densifications urbaines à proximité des pôles de transport et valorise l'émergence de nouveaux commerces sur les polarités accessibles en transports alternatifs. En favorisant les services de proximité, en promouvant la mixité fonctionnelle des quartiers et en optimisant l'utilisation de l'espace public existant, le projet vise à créer des environnements urbains plus compacts, plus efficaces et plus durables, limitant ainsi la consommation de nouveaux espaces.

8.3.4. Structurer l'armature des déplacements et favoriser la mobilité durable

Le projet envisage de répondre à ces objectifs en agissant sur différents aspects du déplacement, allant de l'aménagement urbain, à l'amélioration des infrastructures de transport, la hiérarchisation des réseaux, le développement de l'intermodalité, la promotion des modes actifs ou l'accompagnement de la transition comportementale. Ces actions sont regroupées autour des quatre axes du projet.

L'axe A « Développer la ville du 1/4h et pacifier les centres-villes » a pour objectif de créer des environnements urbains où les besoins quotidiens sont accessibles à pied ou à vélo, réduisant ainsi la nécessité d'utiliser la voiture, en particulier à travers les actions A1 « Coordonner le projet urbain et les mobilités », A2 « Renforcer et valoriser les services de proximité », A3 « Contraindre le transit en cœur de ville », A8 « Systématiser les zones apaisées dans les cœurs de ville et quartiers » et A10 « Définir les modalités de requalification de l'espace public ».

L'axe B « Irriguer les bassins et les connecter » a pour objectif d'améliorer et diversifier les offres de transport, en accordant une place importante aux modes actifs et aux transports collectifs, en particulier à travers les actions B1 « Déployer un réseau cyclable hiérarchisé et continu », B2 « Développer les services vélos », B3 « Exploiter le potentiel de la marche », B4 « Déployer un réseau périurbain de transport collectif, performant et structuré », B5, « Renforcer le réseau structurant du cœur de métropole », B6 « Faire des PEM des points forts de la chaîne intermodale » et B7 « Développer des infrastructures pour le covoiturage ».

L'axe C « Accompagner la transition comportementale et énergétique » a pour objectif d'encourager les changements de pratiques de mobilité en utilisant des leviers financiers, informationnels et incitatifs à travers les actions C1 « Activer le levier financier pour accompagner les changements de comportement », C2 « Organiser la diffusion de l'information », C3 « Développer une stratégie d'accompagnement humain », C4 « Encourager le report vers le vélo », C5 « Accompagner les employeurs dans leurs démarches de transition écologique », C6 « Mettre en œuvre la ZFE », C7 « Décarboner la mobilité », C8 « Adapter le stationnement privé à une évolution comportementale », C9 « Favoriser l'autopartage » et C10 « Encourager et structurer le covoiturage ».

L'axe D « Suivre et évaluer l'avancement du PDM » a pour objectif d'assurer le suivi et l'évaluation des actions du PDM pour en garantir l'efficacité et la pertinence. Il s'appuie sur une série d'actions qui visent à mettre en place des comités thématiques sur les sujets trans-territoriaux avec les acteurs du territoire (D1) et un observatoire des déplacements (D2).

8.3.5. Développer une offre de logements diversifiée

Le projet aborde la question de la diversité du logement en agissant sur plusieurs leviers : la coordination de l'urbanisme et de la mobilité, la réversibilité des bâtiments, la mixité fonctionnelle des quartiers, et la rationalisation du stationnement. Il s'appuie en particulier sur l'action A1 « Coordonner le projet urbain et des mobilités » qui vise à favoriser la mixité sociale et fonctionnelle en encourageant des projets de construction diversifiés, intégrant différentes typologies de logements (logements sociaux, intermédiaires, en accession). En concentrant les constructions dans les zones bien desservies par les transports en commun, cette action permettra un accès plus facile aux services et aux commerces et rendra ces zones plus attractives pour une population variée.

8.3.6. Consolider et diversifier l'économie du territoire

Le projet prévoit de consolider et diversifier l'économie du territoire, en agissant sur plusieurs leviers : l'accessibilité, l'attractivité des zones d'activités, le soutien aux nouvelles formes d'économie et la logistique urbaine. Il intègre plusieurs actions qui répondent à cet objectif :

- Optimiser les solutions de mobilité dans les zones d'activités, en lien avec les projets de desserte par les transports collectifs (A1) ;
- Renforcer les polarités secondaires en dehors du cœur de la métropole, en y développant des services de proximité (A2) ;
- Améliorer la logistique urbaine, ce qui est essentiel pour le bon fonctionnement de l'économie locale (A7) ;
- Accompagner les employeurs dans leur démarche de transition écologique (C5) ;
- Améliorer l'accessibilité des sites touristiques et de loisirs (B8) ;
- Développer des pôles d'échange multimodaux (PEM), points d'articulation entre les différents modes de transport (B6).

8.3.7. Renforcer la biodiversité

Bien que principalement axées sur la mobilité, plusieurs actions devraient également contribuer à renforcer la biodiversité, en particulier à travers :

- La réduction de l'artificialisation des sols (A1) qui vise à limiter l'étalement urbain en optimisant l'utilisation des sols existants, et contribue de ce fait à la préservation des espaces naturels et agricoles, essentiels à la biodiversité ;
- La renaturation et perméabilisation des espaces publics (A10) visant à réduire l'imperméabilisation des sols, à favoriser l'infiltration des eaux pluviales et à créer des îlots de fraîcheur. La plantation d'arbres en pleine terre devrait jouer un rôle important pour la biodiversité urbaine en offrant de l'ombre et un habitat pour la faune ;
- La prise en compte de la biodiversité dans les aménagements (A8, A10) qui devrait se traduire par des choix de matériaux, des techniques de construction et des pratiques d'entretien qui favorisent la biodiversité ;
- La végétalisation des abords des pistes cyclables (B1) contribuant à créer des corridors écologiques, à améliorer la qualité de l'air et à offrir des espaces de refuge pour la faune.

8.3.8. Gérer les risques d'inondation

Le projet intègre des actions qui, bien que principalement axées sur la mobilité, contribueraient indirectement à la gestion des risques d'inondation. En réduisant l'artificialisation des sols, l'action A1 devrait permet de préserver les espaces naturels et agricoles jouant un rôle essentiel dans l'absorption des eaux pluviales et la prévention des inondations. La renaturation et perméabilisation des espaces publics, prévues dans l'action A10, devraient favoriser l'infiltration des eaux pluviales et réduire le ruissellement vers les zones à risque d'inondation.

8.3.9. Adapter le territoire au changement climatique

Plusieurs actions, visant à développer le territoire, à adapter les infrastructures et à diminuer la dépendance à la voiture individuelle, devraient contribuer à améliorer la résilience du territoire face au changement climatique :

- Réduction des émissions de gaz à effet de serre, à travers les actions A1 « Coordonner le projet urbain et des mobilités », B1 « Déployer un réseau cyclable hiérarchisé et continu, B2 « Développer les services vélos, B3 « Exploiter le potentiel de la marche », C6 « Mettre en œuvre la ZFE » et C7 « Décarbonation de la mobilité » qui visent à limiter l'accès des zones urbaines aux véhicules les plus polluants et encouragent l'utilisation des modes de transport actifs ;
- Développement des transports en commun, à travers les actions B4, B5 et B6 qui prévoient notamment l'extension des lignes de bus à haut niveau de service et du réseau de tramway ainsi que la création de pôles d'échange multimodaux (PEM) ;
- Gestion des îlots de chaleur urbains, à travers les actions A8 et A10 qui mettent l'accent sur la création de zones apaisées dans les cœurs de villes et quartiers, la végétalisation des espaces publics et la réduction de l'imperméabilisation des sols pour favoriser l'infiltration des eaux pluviales et de réduire le ruissellement ;
- Adaptation des infrastructures aux nouvelles conditions climatiques, notamment à travers l'action A1 « Coordonner le projet urbain et les mobilités » qui prend en compte les trajectoires "zéro artificialisation nette" (ZAN), définies par le SRADDET et le SCoT ;
- Accompagnement au changement, à travers les actions C1, C2 et C3 qui prévoient d'accompagner les changements de comportement nécessaires à l'adaptation au changement climatique, telles que des campagnes de sensibilisation, des incitations financières à l'utilisation des modes doux, et un accompagnement humain pour les populations les plus vulnérables.

8.3.10. Développer une vision intégrée et résiliente du territoire.

Le projet contribue à développer une vision intégrée et résiliente du territoire à travers les actions D1 « Travailler en partenariat avec les autres acteurs du territoire » et D2 « Assurer un suivi régulier de la mise en œuvre du Plan de Mobilité ».

Commentaire de la commission.

En proposant des actions concrètes pour favoriser les modes de déplacements alternatifs à la voiture, réduire les émissions de gaz à effet de serre et améliorer la qualité de vie des habitants, le projet est compatible avec le SCoT.

8.4. Compatibilité avec le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA).

Le Plan de Protection de l'Atmosphère révisé de l'aire urbaine de Montpellier a été approuvé par l'arrêté n° 2014293-0011 du préfet d l'Hérault le 20 octobre 2014.

Le périmètre de l'aire urbaine de Montpellier comprend 115 communes. Il s'étend sur 1 660 km² et regroupe une population totale de 536 030 habitants, soit environ 52 % de la population du département de l'Hérault. L'ensemble des communes de Montpellier Méditerranée Métropole sont comprises dans ce périmètre.

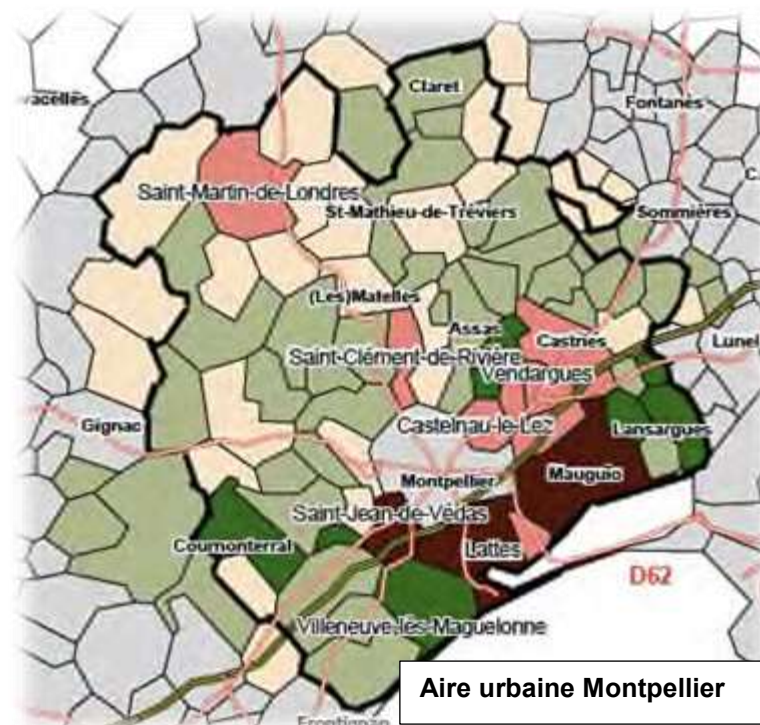
Le "Plan de protection de l'Atmosphère de l'aire urbaine de Montpellier" examine la qualité de l'air dans l'agglomération de Montpellier et propose des mesures pour l'améliorer afin de protéger la santé publique. Le document analyse les sources de pollution, les polluants spécifiques, et leurs impacts sanitaires, tout en tenant compte du contexte local et des objectifs nationaux et européens. Il présente des scénarios d'évolution des émissions et de la qualité de l'air et détaille un plan d'actions, incluant des mesures réglementaires et incitatives, ciblant principalement les transports, l'industrie, et le résidentiel.

Le PPA instaure 16 actions en faveur de la qualité de l'air dont 7 actions concernent le transport :

1. Rendre obligatoire l'élaboration des Plans de Déplacement Entreprises (PDE) et Administrations (PDA) et promouvoir l'élaboration des Plans de Déplacements Établissements Scolaires (PDES) (*) ;
2. Inciter les gestionnaires d'infrastructures routières à étudier des réductions de vitesses de circulation et leurs effets ;
3. Inciter les entreprises de transports de marchandises et de voyageurs à adopter la charte « Objectif CO₂, les transporteurs s'engagent » ;
4. Améliorer la connaissance du parc de véhicules des administrations et des collectivités et imposer l'intégration de « véhicules propres » (*) ;
5. Mener une réflexion pour restreindre la circulation des véhicules utilitaires les plus polluants ;
6. Améliorer les modalités de livraisons des marchandises en ville ;
7. Promouvoir la mobilité durable et améliorer l'offre existante.

Ce plan d'action comporte des mesures :

- À caractère réglementaire et opposable, dont le respect est obligatoire (elles sont marquées d'un astérisque *) ;
- D'incitation et de partenariat, dont la mise en œuvre correspond à une recommandation.



Analyse des actions du Plan de Mobilité (PDM) mettant en œuvre les mesures proposées par le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de Montpellier.

FICHES ACTIONS DU PDM	MESURES PROPOSÉES PAR LE PPA
A.1 : Coordonner le projet urbain et les mobilités.	Cette fiche action est liée à la nécessité d'intégrer la qualité de l'air dans les études d'impact des projets d'aménagement, comme mentionné dans l'action n°11 du PPA.

FICHES ACTIONS DU PDM	MESURES PROPOSÉES PAR LE PPA
A.2 : Renforcer et valoriser les services de proximité.	Cette action peut contribuer à réduire la dépendance automobile et donc les émissions de polluants, en accord avec les objectifs du PPA.
A.3 : Contraindre le transit en cœurs de ville.	En réduisant le trafic dans les zones urbaines denses, cette action contribue directement à améliorer la qualité de l'air, un objectif central du PPA.
A.7 : Organiser les maillons de la chaîne "logistique urbaine".	Cette action répond à la nécessité d'optimiser la distribution des marchandises et de limiter les problèmes liés aux arrêts des véhicules, contribuant ainsi à réduire les émissions de polluants, en lien avec l'action n°6 du PPA.
A.8 : Systématiser les zones apaisées dans les cœurs de villes et quartiers.	En favorisant l'utilisation du vélo, cette action contribue à réduire la pollution automobile, en accord avec l'action n°7 du PPA qui vise à promouvoir la mobilité durable.
A.9 : Accompagner les grands projets de reconversion de l'espace public.	Ces projets peuvent intégrer des mesures pour améliorer la qualité de l'air, comme la promotion des modes actifs et la réduction de la place de la voiture.
B.1 : Déployer un réseau cyclable hiérarchisé et continu, maillant l'ensemble du territoire.	En favorisant l'utilisation du vélo, cette action contribue à réduire la pollution automobile, en accord avec l'action n°7 du PPA qui vise à promouvoir la mobilité durable.
B.3 : Exploiter le potentiel de la marche.	Tout comme le développement du réseau cyclable, cette action encourage les modes de déplacement doux et réduit la dépendance à la voiture, en cohérence avec les objectifs du PPA.
B.4 : Déployer un réseau périurbain de transports collectifs performant et structuré.	Un réseau de transport en commun efficace permet de réduire l'utilisation de la voiture individuelle, contribuant ainsi à améliorer la qualité de l'air, en lien avec l'action n°7 du PPA.
C.1 : Activer le levier financier pour accompagner les changements de comportement.	Cette action n'est pas mentionnée explicitement dans les sources comme étant directement liée au PPA.
C.3 : Développer la mobilité inclusive par un accompagnement humain.	L'accompagnement des usagers vers de nouvelles pratiques de mobilité peut favoriser l'adoption de modes de transport moins polluants, en accord avec les objectifs du PPA.
C.4 : Encourager le report vers le vélo.	Cette action est en cohérence avec l'action n°7 du PPA, qui vise à promouvoir la mobilité durable.
C.5 : Accompagner les employeurs dans leur démarche de transition.	En encourageant les entreprises à adopter des pratiques de mobilité plus durables, cette action contribue à réduire les émissions liées aux déplacements domicile-travail, en accord avec l'action n°1 du PPA.
C.6 : Mettre en œuvre la ZFE (Zone à Faibles Émissions).	La mise en place d'une ZFE est une mesure directe pour améliorer la qualité de l'air en limitant l'accès aux véhicules les plus polluants, en accord avec l'action n°5 du PPA.

FICHES ACTIONS DU PDM	MESURES PROPOSÉES PAR LE PPA
C.7 : Décarboner la mobilité.	Cette action est en cohérence avec les objectifs généraux du PPA, qui visent à réduire les émissions de polluants atmosphériques.
C.8 : Adapter le stationnement privé à une évolution comportementale.	En maîtrisant l'offre de stationnement, cette action peut encourager l'utilisation de modes de transport alternatifs à la voiture, en accord avec les objectifs du PPA.
C.9 : Favoriser l'autopartage.	L'autopartage peut réduire le nombre de véhicules en circulation et encourager l'utilisation de voitures plus récentes et moins polluantes, en accord avec les objectifs du PPA.
C.10 : Encourager et structurer le covoiturage.	Le covoiturage permet de réduire le nombre de véhicules sur les routes, contribuant ainsi à améliorer la qualité de l'air, en accord avec les mesures du Plan d'Urgence pour la Qualité de l'Air.

Commentaire de la commission.

Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de Montpellier comprend plusieurs mesures qui sont prises en compte dans les fiches actions. Ces fiches actions visent à réduire les émissions de polluants atmosphériques et à améliorer la qualité de l'air.

8.5. Compatibilité avec le schéma régional de l'intermodalité.

Le schéma régional de l'intermodalité (SRI) est intégré dans le Schéma régional d'Aménagement, de développement Durable et d'équilibre Territorial (SRADDET) qui définit la stratégie de mobilité en Occitanie à moyen terme.

Il prescrit dans ses objectifs de favoriser le développement de l'offre de service pour tous et en particulier de garantir des solutions de mobilité du quotidien pour tous les usagers.

Le Plan de Mobilité (PDM) de Montpellier Méditerranée Métropole intègre les mesures suivantes qui s'inscrivent dans la démarche d'atteinte de cet objectif :

1. Développement des infrastructures de transport en commun :

- Extension des lignes de tramway (Axe B- Action B5 : création ligne 5 et extension ligne 1) et création de nouvelles lignes de BusTram (axe B – action B 4 : création en phase 1 des lignes 1 et 4).
- Amélioration de l'offre de transport en commun pour mieux desservir les zones périurbaines et rurales, par les nouvelles infrastructures, l'augmentation des fréquences, les études pour l'optimisation du réseau de tramway. (Action B5).

2. Création de nouveaux parkings relais (P + Tram et P + Marche) (Axe A – Action A6).

- Mise en place de parkings de proximité sur les lignes de TC structurants, pour encourager l'utilisation des transports en commun depuis les périphéries.

3. Création de nouveaux pôles d'échanges multimodaux (PEM) et mise à niveau des PEM existants :

- Faire des PEM un point fort de la chaîne multimodale (axe A – action B 6).

- Facilitation des correspondances entre les différents modes de transport (train, tramway, bus, vélo).
- Amélioration de l'accessibilité aux gares ferroviaires et aux stations de transport en commun, création de stationnements de proximité.

4. **Promotion des déplacements multimodaux : mobilités actives et partagées :**

- Développement d'un réseau cyclable structuré et sécurisé, avec des infrastructures dédiées comme les « vélo lignes » (Axe B – Actions B 1 et B 2) et encourager le report vers le vélo (Axe C – Action C 4).
- Soutien à l'achat de vélos, voire de quadricycles, ou la réparation des vélos (Axe C -Action C 1, C 4).
- Encouragement du covoiturage et de l'autopartage. (Axe C – C 9 et C 10).

5. **Suivi et évaluation :** (Axe D)

- Mise en place d'indicateurs et de comités de suivi pour évaluer les actions et leur impact sur l'intermodalité et l'environnement. (Action D 1).
- Création d'un observatoire des déplacements, concertations, rendez-vous réguliers (Action D 2).

Commentaire de la commission d'enquête.

Ces actions s'inscrivent dans une stratégie globale visant à améliorer l'interconnexion entre différents modes de transport. Elles rendent le PDM compatible avec l'objectif du schéma régional de l'intermodalité de garantir des solutions de mobilité au quotidien pour tous les usagers.

8.6. Compatibilité avec le Plan Régional Santé Environnement (PRSE).

Le Plan Régional Santé-Environnement (PRSE) 4 de l'Occitanie (2023 – 2028) a pour objectif principal de poursuivre la mise en synergie des acteurs du territoire œuvrant pour la santé humaine, la santé animale, et la préservation de l'environnement.

Le PRSE 4 Occitanie définit 4 axes, 10 objectifs prioritaires et 28 mesures opérationnelles :

- Axe 1, informer, former et éduquer à la santé-environnement ;
- Axe 2, promouvoir un urbanisme, un aménagement du territoire et des mobilités favorables à la santé ;
- Axe 3, prévenir et limiter les risques sanitaires liés aux milieux extérieurs, dans le respect des écosystèmes et de la biodiversité ;
- Axe 4, prévenir et limiter les risques sanitaires liés aux milieux intérieurs.

Plus particulièrement, l'objectif opérationnel 2.2, de l'axe 2 du Plan Régional Santé-Environnement (PRSE) n°4, vise à encourager les mobilités actives :

- Mesure 2.2.1, favoriser le développement des aménagements sécurisés et des services associés dans l'espace public ;
- Mesure 2.2.2, sensibiliser et communiquer sur l'impact favorable des mobilités actives sur la santé et sur l'environnement.

Le tableau suivant présente les fiches actions du Plan de Mobilité (PDM) qui contribuent à encourager les mobilités actives pour répondre à l'objectif opérationnel 2.2 du PRSE 4.

FICHES ACTIONS DU PDM	MESURES PRÉCONNISÉES PAR LE PRSE 4 OCCITANIE
A.8 : Systématiser les zones apaisées dans les cœurs de villes et quartiers.	Privilégier les modes actifs comme la marche et le vélo en réduisant la place de l'automobile.
A.10 : Définir les modalités de requalification de l'espace public.	Soutenir la requalification des espaces publics pour améliorer l'environnement pour les piétons et les cyclistes.
B.3 : Exploiter le potentiel de la marche.	Reconnaître la marche comme un mode de déplacement à faible impact et une réponse à un enjeu de santé publique.
B.4 : Déployer un réseau périurbain de transports collectifs performant et structuré.	Favoriser l'intermodalité et encourager l'utilisation des modes actifs pour rejoindre les transports en commun.
B.6 : Faire des PEM un point fort de la chaîne intermodale.	
A.1 : Coordonner le projet urbain et les mobilités.	Réduire la dépendance à la voiture en favorisant la densité urbaine et les services de proximité, ce qui peut encourager la marche et le vélo pour les déplacements quotidiens.
A.2 : Renforcer et valoriser les services de proximité.	
A.3 : Contraindre le transit en cœurs de ville.	Réduire le trafic automobile dans les zones urbaines et à déplacer le stationnement à l'extérieur des centralités, rendant ainsi les centres-villes plus accessibles aux piétons et aux cyclistes.
A.6 : Organiser le stationnement en bordure de centralités.	
C.4 : Encourager le report vers le vélo.	Encourager l'utilisation du vélo à travers divers événements et service.

Commentaire de la commission.

Le Plan Régional Santé-Environnement (PRSE) n° 4 de l'Occitanie (2023 – 2028) comprend plusieurs mesures qui sont prises en compte dans les fiches actions du PDM. Ces fiches actions visent à réduire les émissions de polluants atmosphériques et à améliorer la qualité de l'air.

8.7. Compatibilité avec le Plan national de réduction des émissions de polluants (PREPA).

Le plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA), établi le 8 décembre 2022 par arrêté NOR : TRER2234788A du Ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, définit les actions à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs nationaux de réduction, pour les années 2025 et 2030, des émissions de certains polluants atmosphériques (SO₂, NO_x, COVNM, NH₃, PM_{2,5}) définis à l'article D222-38 du code de l'environnement en application de l'article L222-9 du code de l'environnement.

Il vise à réduire les émissions de ces polluants atmosphériques notamment à travers les secteurs de l'industrie, du transport et de la mobilité, de l'agriculture, des activités résidentielles et tertiaire,

Concernant le secteur des transports et de la mobilité qui concerne plus particulièrement le projet de PDM, il encourage les mobilités actives (vélo, marche), les transports partagés (covoiturage, autopartage) et le report modal vers les transports en commun et le ferroviaire. Le plan prévoit également de favoriser l'utilisation de véhicules moins polluants, notamment par des aides financières et le déploiement de zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m).

Plusieurs actions du projet s'alignent avec les objectifs du Plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA), notamment en ce qui concerne la réduction des émissions liées aux transports et la promotion de modes de déplacement plus durables. Le tableau ci-dessous présente les principales actions du projet répondant aux objectifs du PREPA.

1. Encourager les mobilités actives et les transports partagés	
Favoriser la mise en place de plans de mobilité par les entreprises et les administrations	Plusieurs actions visent à encourager les employeurs à adopter des pratiques de mobilité plus durables pour leurs employés et à réduire l'impact environnemental des déplacements domicile-travail, en particulier : • C5 « Accompagnement des employeurs dans leur démarche de transition écologique » Cette action est spécifiquement conçue pour inciter et aider les entreprises et les administrations à mettre en place des Plans de Mobilité Employeur (PDME) • C1 « Activation du levier financier pour accompagner les changements de comportement » • C2 « Organisation de la diffusion de l'information »
Inciter à l'utilisation des mobilités actives, notamment du vélo	Le projet propose un ensemble cohérent d'actions pour inciter à l'utilisation des mobilités actives et du vélo, en agissant à la fois sur les infrastructures, les services, et les comportements : • B1 « Déploiement d'un réseau cyclable hiérarchisé et continu » • B2 « Développement des services vélos » • B3 « Exploiter le potentiel de la marche » • C1, C2 et C3 « Accompagner les usagers vers de nouvelles pratiques de mobilité » • C4 « Encourager le report vers le vélo » • C5 « Accompagner les employeurs dans leur démarche de transition écologique » • A8 « Systématiser les zones apaisées » • A10 « Définir les modalités de requalification de l'espace public »
Favoriser les mobilités partagées	Le projet favorise les mobilités partagées en encourageant le covoiturage, l'autopartage et l'utilisation des transports en commun comme alternatives à l'usage individuel de la voiture. Plus particulièrement à travers les actions suivantes : • B7 « Développer des infrastructures pour le covoiturage » • C10 « Favoriser le covoiturage » • C9 « Favoriser l'autopartage » • B4 « Déployer un réseau périurbain de transports collectifs performant et structuré » • B5 « Renforcer le réseau structurant de transports collectifs du cœur de métropole » • B6 « Faire des PEM un point fort de la chaîne intermodale »
Favoriser le report modal vers le transport en commun	Le projet vise à rendre les transports en commun plus attractifs, plus performants et plus accessibles comme alternatives à l'utilisation individuelle de la voiture. En particulier à travers les actions suivantes : • B4 « Déployer un réseau périurbain de transports collectifs performant et structuré » • B5 « Renforcer le réseau structurant de transports collectifs du cœur de métropole »

	• B6 « Faire des PEM un point fort de la chaîne intermodale » • C1 « Mettre en œuvre la gratuité des transports en commun » • A6 « Mise en place de parkings relais (P+R) en périphérie »
Favoriser le report modal vers le ferroviaire	Plusieurs actions favorisent le report modal vers le transport ferroviaire, en particulier pour les déplacements de longue distance et les liaisons interurbaines et périurbaines : • B4 « Déployer un réseau périurbain de transports collectifs performant et structuré » Cette action prévoit la mise en place de l'Étoile Multimodale Montpelliéraine / SERM, qui inclut des lignes de train (TER) reliant les bassins de vie aux bassins économiques. • B6 « Faire des PEM un point fort de la chaîne intermodale » Ces Pôles sont des points d'articulation entre les différents modes de transport, y compris le train. Les PEM de connexion métropolitaine ferroviaire serviront de point de diffusion pour les flux régionaux, nationaux, et internationaux vers le réseau de transport urbain. • C1 « Activation du levier financier pour accompagner les changements de comportement » Par la mise en place progressive de la gratuité des transports en commun, cette action peut indirectement encourager l'utilisation du train, en plus des autres modes de transport, en rendant l'ensemble du système plus attractif.
2. Favoriser l'utilisation des véhicules les moins polluants	
Renforcer les dispositifs d'aides de l'État, afin d'assurer la conversion des véhicules les plus polluants et l'achat de véhicules plus propre	Le projet ne prévoit pas d'action spécifique visant directement à renforcer les dispositifs d'aide de l'État pour favoriser la conversion des véhicules les plus polluants et l'acquisition de véhicules plus propres, cependant plusieurs actions peuvent y participer : • C1 « Activer le levier financier pour accompagner les changements de comportement » • C5 "Accompagner les employeurs dans leur démarche de transition écologique", qui peut inclure l'information sur les aides financières existantes et disponibles pour l'achat de vélos ou la conversion des véhicules les plus polluants et l'achat de véhicules plus propres. • C6 "Mettre en œuvre la ZFE". En limitant l'accès aux agglomérations pour les véhicules les plus polluants, cette action crée un contexte favorable à l'utilisation des aides de l'État pour la conversion des véhicules. • C7 "Décarboner la mobilité". En cohérence avec le déploiement de la ZFE, cette action peut être combinée avec les aides de l'État pour accélérer la transition vers des véhicules plus propres.
Mettre en œuvre des zones à faible, émission, mobilité (ZFE-m) par les agglomérations métropolitaines de plus de 150 000 habitants au plus tard au 31 décembre 2024 et, dans les agglomérations en dépassement des valeurs-limites de qualité de l'air, une exclusion des voitures Crit'air 3, 4, 5 et non classées à compter de 2025.	Plusieurs actions contribuent à la mise en œuvre de Zones à Faibles Émissions (ZFE), en accord avec les objectifs du Plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA) : • C6 « Mettre en œuvre la ZFE » Le projet prévoit un déploiement progressif de la ZFE, en commençant par 11 communes du cœur de la métropole, puis en l'étendant à l'ensemble de la métropole. L'objectif est d'interdire progressivement la circulation des véhicules les plus polluants, en commençant par les véhicules Crit'Air 5, 4 et 3, pour aboutir en 2025 à une circulation limitée aux véhicules Crit'Air 2 et mieux. Cette action s'accompagne de mesures d'information et accompagnement des usagers, du déploiement de stations multi-énergie, ainsi que de la mise en place de dérogations (véhicules d'intérêt général, personnes handicapées, transports en commun, etc.) • C7 « Décarboner la mobilité » qui prévoit notamment le déploiement de bornes de recharge pour véhicules électriques dans divers lieux stratégiques.

	• A7 « Organiser les maillons de la chaîne "logistique urbaine" qui concerne la gestion du transport de marchandises en ville. • C8 « Adapter le stationnement privé à une évolution comportementale », A5 « Faire évoluer l'offre de stationnement public avec le plan de circulation et A6 « Organiser le stationnement en bordure de centralités », actions qui visent à maîtriser l'offre de stationnement et à encourager le report modal vers les transports en commun afin de favoriser la réduction du trafic automobile dans la ZFE.
Poursuivre le déploiement en équipement de certificat qualité de l'air (Crit'Air)	Le dossier ne détaille pas d'actions spécifiques qui permettraient de déployer des équipements de certificat qualité de l'air Crit'air, cependant certaines actions pourraient indirectement soutenir une telle initiative : • C2 "Organiser la diffusion de l'information" et C3 "Développer la mobilité inclusive par un accompagnement humain" qui visent à accompagner les changements de comportement, à informer les usagers sur l'impact de leurs choix de mobilité, sur l'importance du certificat Crit'Air et sur les modalités d'obtention. • C6 "Mettre en œuvre la ZFE" qui sensibilise les usagers à l'importance du certificat Crit'Air et les incite à équiper leurs véhicules.
Déploiement de bornes de recharge pour les véhicules électriques	Plusieurs actions visent à faciliter la transition vers la mobilité électrique en rendant la recharge accessible au plus grand nombre : • C7 « Décarboner la mobilité » qui vise à accompagner l'essor des modes de transport les moins polluants, et prévoit le déploiement de bornes de recharge électrique dans divers lieux stratégiques comme les PEM, les parkings, les logements sociaux et les nouveaux projets de logements. • C8 « Adapter le stationnement privé à une évolution comportementale » qui prévoit le développement des bornes IRVE (Infrastructures de Recharge pour Véhicules Électriques) dans les zones de logements collectifs. • C6 « Mettre en œuvre la ZFE » qui prévoit des travaux de réflexion sur le déploiement de stations multi-énergie, incluant des bornes de recharge pour véhicules électriques, afin d'accompagner la transition.
Poursuivre le renouvellement du parc public et des transports collectifs par des véhicules faiblement émetteurs	L'action C7, "Décarboner la mobilité", est spécifiquement dédiée à cet objectif. Les mesures envisagées dans le cadre de cette action incluent le renouvellement du parc de bus vers des véhicules moins polluants et l'incitation au déploiement de parcs de véhicules électriques au sein des entreprises et des parcs d'autopartage de livraison de marchandises. Par ailleurs, l'action C6, "Mettre en œuvre la ZFE (Zone à Faibles Émissions)", est également liée à cet objectif car elle vise à limiter l'accès aux agglomérations pour les véhicules les plus polluants.
Réduire les émissions de particules liées au freinage des véhicules	Le projet ne contient pas d'informations spécifiques visant directement à réduire les émissions de particules liées au freinage des véhicules, cependant, certaines actions pourraient indirectement contribuer à cet objectif : • C7 "Décarboner la mobilité" qui encourage l'utilisation de véhicules électriques ou hybrides, véhicules utilisant des systèmes de freinage régénératif qui émettent beaucoup moins de particules que les véhicules à motorisation thermique. • A3 "Contraindre le transit en cœurs de villes" qui vise à réduire le trafic dans les zones urbaines où les embouteillages sont des sources importantes de freinage. • B1 "Déployer un réseau cyclable hiérarchisé et continu, maillant l'ensemble du territoire" qui encourage l'utilisation du vélo comme moyen de transport alternatif à la voiture.

2. Renforcer le contrôle des émissions des véhicules et engins mobiles	
Contrôler les émissions réelles des véhicules routiers	Plusieurs actions du projet permettent de contrôler les émissions réelles des véhicules routiers : • C6 "Mettre en œuvre la ZFE" qui vise à limiter l'accès aux agglomérations aux véhicules les plus polluants et permet de contrôler les émissions des véhicules en circulation en fonction de leur vignette Crit'Air. • C7 "Décarboner la mobilité", action complémentaire à la ZFE qui vise à favoriser l'essor des modes de transport les moins polluants. • D2 "Assurer un suivi régulier de la mise en œuvre du Plan de Mobilité" qui permettra de suivre et d'évaluer l'efficacité des actions mises en œuvre, y compris leur impact sur les émissions de polluants.
Renforcer le contrôle technique des véhicules, soutenir l'adoption de nouvelles normes européennes ambitieuses	Le dossier ne mentionne pas explicitement d'actions visant à renforcer le contrôle technique des véhicules ou à soutenir l'adoption de nouvelles normes européennes ambitieuses. Cependant, certaines actions devraient indirectement favoriser ces objectifs : • C6 "Mettre en œuvre la ZFE" et C7 "Décarboner la mobilité" qui incitent les propriétaires de véhicules anciens et polluants à les remplacer par des modèles plus récents et plus propres, soumis à des contrôles techniques plus stricts et respectant les normes européennes les plus récentes. • C1 "Activer le levier financier pour accompagner les changements de comportement" qui prévoit des mesures financières en faveur de l'écosystème vélo et du covoiturage, mais pourrait également inclure des incitations à l'achat de véhicules propres ou à la conversion de véhicules existants pour répondre aux normes européennes les plus récentes. • Action C5, "Accompagner les employeurs dans leur démarche de transition écologique" qui incite les entreprises à renouveler leur flotte de véhicules et à adopter des modes de transport plus durables.

Commentaire de la commission.

En conclusion, nous considérons que le projet est compatible avec le plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA).

8.8. Compatibilité avec le Plan de Prévention au Bruit dans l'Environnement (PPBE).

La révision des cartes de bruit stratégiques (CBS) est en cours. Les nouvelles devraient être disponibles en 2025 lors de l'approbation du PPBE.

Le PPBE des infrastructures de l'État (autoroutes, routes nationales, voies ferrées) dans le département de l'Hérault (2024-2029) est approuvé depuis le 18 juillet 2024 sur la base des CBS antérieures. Il expose les effets du bruit sur la santé publique (sommeil, effets psycho-physiologiques, biologiques extra-auditifs, cardio-vasculaire...) et leur coût social.

Les mesures prévues, applicables à la mobilité sont pour :

- Le réseau routier, la réduction de la vitesse sur toutes les routes à double sens, la mise en œuvre de revêtements moins bruyants, le développement de la voiture électrique ;

- Le rail, principalement le développement des études (recherche et innovation) sur les voies ferrées (ballast + rails) à faible émission acoustique, et la résorption progressive des PNB, points noirs de bruit.

La mise en œuvre du Plan de Mobilité (PDM) de Montpellier Méditerranée Métropole devrait engendrer une amélioration de l'impact des nuisances sonores par le double effet (baisse pollution et bruit) des mesures prévues, évoquées supra, pour réduire les GES et les émissions de particules fines.

1. Réduction du trafic routier, (Axe A et C – Actions A 3 à A 7, C 4, C 9 et C 10) :
 - Encouragement de l'utilisation des transports en commun en les rendant plus attractifs (gratuité, fonctionnalités, interopérabilité), du covoiturage et des mobilités actives (vélo, marche) pour diminuer le nombre de véhicules sur les routes.
2. Développement des infrastructures de transport en commun, (Axe B – Actions B 4 à B 6) :
 - Extension des lignes de tramway et de Bus Tram, qui sont des modes de transport moins bruyants comparés aux véhicules individuels ;
 - Création de nouvelles lignes de Bus Tram (électriques) ;
3. Zone à Faibles Émissions (ZFE) : (Axe C – Action C 6) :
 - Mise en place de la ZFE pour réduire la circulation des véhicules les plus polluants et bruyants dans certaines zones ;
4. Aménagement des zones apaisées, (Axe A – Actions A 3 à A 8) :
 - Création de zones à circulation réduite ou piétonnes pour diminuer le bruit dans les centres-villes et les zones résidentielles.
5. Création de parkings relais, (Axe B – action B 6) :
 - Facilitation du report modal en périphérie, réduisant ainsi le trafic et le bruit dans les zones centrales.
6. Suivi des nuisances sonores :
 - Évaluation des impacts acoustiques des infrastructures routières et des variations de trafic ;
 - Superposition des données de densité de population avec les infrastructures routières pour identifier les zones les plus impactées par le bruit.

Au bilan, selon le document « évaluation environnementale » du dossier d'enquête, la mise en œuvre du PDM en termes d'impact acoustique permet une baisse de 3 dB(A) pour 5 200 habitants et une hausse supérieure à 3 dB(A) pour 750 habitants dont 70 % entre 3 et 5 dB(A). Il y a donc 7 fois plus de personnes concernées par une amélioration de l'ambiance sonore que par une dégradation.

Commentaire de la commission d'enquête.

Les actions ci-dessus prévues au PDM concrétisent la prise en compte des objectifs du PPBE en visant à réduire les nuisances sonores et à améliorer la qualité de vie des habitants.

8.9. Compatibilité avec le Plan Climat Air Énergie Territorial solidaire (PCAETs).

Parmi ses dix orientations stratégiques des politiques publiques pour répondre aux enjeux d'atténuation et d'adaptation au changement climatique, figure en seconde position celle de décarboner la mobilité et préserver la santé en offrant une alternative à tous pour se déplacer autrement :

- D'abord, l'évaluation environnementale du PDM souligne spécifiquement sa compatibilité avec le PCAETs. De plus, le PDM est également aligné sur le PPA ;

- Le PDM soutient les objectifs du PCAET en matière de réduction des émissions de GES et de promotion de modes de transport durables. Il vise à encourager le passage des moyens de transport thermiques aux véhicules décarbonés et/ou collectifs, ainsi qu'aux mobilités douces. C'est l'axe C : Accompagner la transition comportementale des usagers vers de nouvelles pratiques de mobilité, rationaliser l'usage de la voiture, et énergétique avec des véhicules moins polluants. (Actions 2 à 10) ;
- Il soutient l'objectif du PCAET de rendre les transports publics accessibles à tous en mettant en œuvre la gratuité du réseau de transport pour les habitants de la métropole. (Axe C – Action C 1) ;
- Le PDM contribue à l'objectif du PCAET de déployer un système vélo pour tous, comme le montre la part modale du vélo qui est fixée à 10 % (Action C 4) ;
- En outre, le PDM soutient l'objectif du PCAET d'accompagner les mobilités partagées en prévoyant des actions pour le covoiturage et l'autopartage (Actions C 9 et C 10)
- De plus, le PDM vise à garantir la sobriété foncière en coordonnant le projet urbain et les mobilités et en priorisant la valorisation du réseau routier structurant, y compris les contournements (Axe A – Action A 4), pour limiter les créations de nouveaux axes routiers. Mais les études futures des projets devront confirmer l'atteinte de cet objectif.
- Le PDM vise à créer des zones apaisées dans la ville (Orientation « réduire le trafic dans les cœurs urbains et apaiser les centralités » (Axe A – Actions A 3 à A 7), ce qui suggère une réduction de la mortalité due aux accidents et à la pollution, il prévoit d'ailleurs une augmentation de la plantation d'arbres. Ces réalisations sont bénéfiques pour la biodiversité et la séquestration du carbone par la végétation, conformément aux objectifs du PCAETs. (Orientation N° 6 : ... séquestrer le carbone).
- Le PDM contribue à la réalisation des objectifs du PCAETs de réduction des émissions de GES ; il ne peut, à lui seul, garantir leur atteinte mais constitue le pilier de la réalisation de l'orientation N°2 de celui-ci.

Par contre, dans le cadre de l'objectif numéro 4 du PCAETs, qui est de tendre vers le zéro artificialisation (ZAN) nette et rendre neutre en carbone toute opération d'aménagement, il n'est pas possible, au stade actuel du projet, de se prononcer sur l'inscription du PDM dans cet objectif.

En effet, s'agissant d'un plan, les projets d'aménagement prévus ne sont pas suffisamment définis, et encore moins étudiés, pour en mesurer leur impact. Cependant il est prévu pour chacun d'eux, qu'au moment des avant-projets, des études environnementales, et en particulier la démarche ERC afférente, soient réalisées pour tendre vers le ZAN.

Commentaire de la commission.

Le PDM de Montpellier Méditerranée Métropole est conçu pour être compatible avec le PCAETs et pour soutenir sa mise en œuvre. Il contribue aux objectifs de réduction des émissions de GES et soutient les efforts visant à créer un système de transport plus durable et plus équitable.

Toutefois, au moment des avant-projets d'infrastructure, l'impact environnemental devra être soigneusement étudié, pour respecter le cadre défini par le PCAETs.

8.10. Compatibilité avec le plan de gestion des risques d'inondation (PGRI).

Les axes principaux du PGRI 2022-2027 sont classés en quatre grands objectifs :

- GO 1 : Renforcer les mesures de prévention des inondations.
- GO 2 : Développer des solutions fondées sur la nature.
- GO 3 : Organiser la surveillance, la prévision et la transmission de l'information sur les crues.
- GO 4 : Intégrer les objectifs de la politique de gestion des risques d'inondation aux projets.

Le Plan de Mobilité (PDM) de Montpellier Méditerranée Métropole prescrit les mesures suivantes, qui visent à réduire les risques d'inondation et à améliorer la résilience du territoire.

1. **Prévention des inondations** : (Axe D – Action D1)
 - Limitation de l'urbanisation en zone inondable et réduction de la vulnérabilité des infrastructures existantes. (GO 1)
 - Prise en compte des évaluations environnementales, incluant les risques d'inondation, dans les futurs projets d'infrastructures routières et de transport en commun.
2. **Solutions neutres pour la nature** : (GO 2 et GO 4)
 - Utilisation de solutions naturelles pour la gestion des eaux pluviales, telles que la création de bassins de rétention et l'aménagement de zones de végétation.
 - Conception des infrastructures de transport pour être résilientes face aux risques d'inondation.
3. **Surveillance et prévision des crues** : (Axe C – Action C 2)
 - Amélioration de la surveillance et de la prévision des crues en collaboration avec les services responsables de la gestion des risques.
 - Mise en place d'outils de communication et d'information pour sensibiliser les usagers aux risques d'inondation.
4. **Intégration des objectifs de la politique de gestion des risques d'inondation** : (Axe D – Action D 1)
 - Collaboration avec les autres acteurs du territoire pour rendre les projets plus résilients et mieux intégrés dans la gestion des risques d'inondation.
 - Conception des infrastructures de transport adaptée pour minimiser l'impact sur les zones inondables et améliorer la gestion des eaux pluviales.
5. **Développement de la connaissance des phénomènes d'inondation** : (GO 3)
 - Actions pour améliorer la connaissance des phénomènes d'inondation et étudier les effets du changement climatique sur les aléas.
 - Évaluation régulière des infrastructures routières et de transport en commun pour s'assurer qu'elles ne contribuent pas à l'aggravation des risques d'inondation.
6. **Gestion locale et aménagement du territoire** (Axe D – Action D 1)
 - Renforcement de la gouvernance locale de l'eau pour assurer une gestion réaliste des enjeux. (GO 4)
 - Limitation de l'artificialisation des sols et préservation des zones naturelles et agricoles.
7. **Création de parkings relais (P+R)** :
 - Conception des parkings relais en tenant compte des risques d'inondation, avec des aménagements spécifiques pour gérer les eaux de ruissellement pouvant apporter éventuellement une atténuation du risque localement.
8. **Suivi et évaluation** :
 - Inclusion d'indicateurs de suivi pour évaluer l'impact des mesures sur l'environnement, y compris la gestion des risques d'inondation.
9. **Sensibilisation et information** :
 - Actions de communication et d'information pour sensibiliser les usagers aux risques d'inondation et aux mesures de prévention mises en place. (Axe C – Action 2)

Commentaire la commission.

Les actions de ce programme montrent que le PDM prend en compte les objectifs du PGRI en visant à réduire les risques d'inondation et à améliorer la résilience du territoire face aux événements climatiques extrêmes par sa prise en compte lors des études des futurs projets.

8.11. Compatibilité avec le schéma local de gestion des risques d'inondation (SLGRI).

Commentaire de la commission.

La SLGRI du bassin du Lez et de la Mosson approuvée le 23 juin 2017 reprend les objectifs du PGRI.

Le PDM s'inscrit donc bien dans le respect des objectifs du SLGRI

8.12. Compatibilité avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux et les Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux.

La Métropole Montpellier Méditerranée est entièrement couverte par le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) du bassin « Lez, Mosson et étangs palavasiens » et partiellement par celui du bassin de Thau (communes de Cournonsec et Fabrègues). Ces deux SAGE apportent des précisions et des adaptations à l'échelle locale tout en assurant la compatibilité avec le SDAGE Rhône-Méditerranée-Corse. De manière générale, le SAGE vise à mettre en œuvre une gestion équilibrée et durable de la ressource en eau et des milieux aquatiques, en tenant compte des activités humaines.

Le tableau ci-dessous présente les principales actions du projet répondant aux objectifs des SAGE.

Garantir le bon état des eaux et gérer la ressource pour assurer une répartition équitable de l'eau entre les différents usages (agriculture, industrie, consommation domestique).	Plusieurs actions s'articulent autour des axes stratégiques du projet pour contribuer à cet objectif. L'axe A « Développer la ville du quart d'heure et pacifier les centres-villes » inclue les actions suivantes : • A1 « Coordonner le projet urbain et les mobilités » qui encourage l'implantation de projets de densification urbaine à proximité des pôles de transport et permet ainsi de limiter l'imperméabilisation des sols et de préserver les zones d'expansion des crues. • A2 « Renforcer et valoriser les services de proximité » qui réduit la dépendance au centre-ville et les déplacements motorisés de longue distance, limitant ainsi la pollution des eaux. • A7 « Organiser les maillons de la chaîne logistique urbaine » qui contribue à réduire l'empreinte environnementale du transport de marchandises, y compris la pollution des eaux. • A8 « Systématiser les zones apaisées dans les cœurs de villes et quartiers » qui réduit la place de la voiture en favorisant les modes actifs peu polluants. L'axe B « Irriguer les bassins et les connecter » qui, à travers les actions B1 « Déployer un réseau cyclable hiérarchisé et continu, maillant l'ensemble du territoire » et B3 « Exploiter le potentiel de la marche », favorisent la marche et l'utilisation du vélo comme mode de transport alternatif. L'axe C « Accompagner la transition comportementale et énergétique » inclue les actions suivantes : • C6 « Mettre en œuvre la ZFE (Zone à Faibles Émissions) » qui vise à écarter les véhicules les plus polluants du cœur de la Métropole. • C7 « Décarboner la mobilité » qui encourage l'utilisation de véhicules moins polluants, notamment électriques. • C9 « Favoriser l'autopartage » et C10 « Encourager et structurer le covoiturage » qui vise à réduire le nombre de véhicules en circulation et, par conséquent, la pollution des eaux.
Restauration et préserver les zones humides et les milieux aquatiques pour améliorer la qualité de l'eau et préserver la biodiversité.	Le document fourni ne détaille pas spécifiquement les actions directes pour restaurer et préserver les zones humides et les milieux aquatiques, cependant certaines actions, en particulier dans les axes A « Développer la ville du quart d'heure et pacifier les centres-villes » et B « Irriguer les bassins et les connecter », peuvent indirectement contribuer à ces objectifs. • Limitation de l'imperméabilisation des sols L'action A1, qui vise à coordonner le projet urbain et les mobilités, encourage la densification urbaine à proximité des pôles de transport, en accord avec les objectifs de « zéro artificialisation nette » (ZAN). Cette approche permet de

	limiter l'étalement urbain et l'imperméabilisation des sols, préservant ainsi les zones d'infiltration naturelle des eaux pluviales et les zones d'expansion des crues, qui sont essentielles au bon fonctionnement des zones humides et des milieux aquatiques. • Gestion des eaux pluviales et renaturation des espaces publics L'action A8, qui consiste à systématiser les zones apaisées dans les cœurs de villes et quartiers, et l'action A10, qui définit les modalités de requalification de l'espace public, mettent l'accent sur la renaturation et la perméabilisation des espaces publics. En réduisant la place de la voiture et en favorisant les modes actifs, on diminue le ruissellement des eaux polluées vers les réseaux d'assainissement et on encourage l'infiltration des eaux pluviales dans les sols. La mise en place de plantations en pleine terre, notamment d'arbres, contribue à améliorer l'infiltration des eaux pluviales et à réduire les îlots de chaleur urbains. • Réduction de la pollution liée aux transports Les actions visant à favoriser les modes de transport actifs (B1, B3) et à améliorer le réseau de transport collectif (B2, B4, B5) contribuent à réduire la dépendance à la voiture individuelle et, par conséquent, la pollution des eaux liée aux hydrocarbures et autres substances chimiques provenant des véhicules motorisés. Par ailleurs, l'action A7, qui vise à organiser les maillons de la chaîne de logistique urbaine, contribue à réduire l'empreinte environnementale du transport de marchandises.
Gérer les risques d'inondation grâce à la mise en place de mesures de prévention et de protection.	Le projet ne détaille pas spécifiquement des mesures directes de gestion des inondations, mais certaines actions contribuent indirectement à cet objectif, notamment à travers les axes A et B. • Limitation de l'imperméabilisation des sols L'action A1 vise à limiter l'étalement urbain et l'imperméabilisation des sols, préservant ainsi les zones d'infiltration naturelle des eaux pluviales et les zones d'expansion des crues. • Gestion des eaux pluviales et renaturation des espaces publics L'action A8, qui consiste à systématiser les zones apaisées dans les cœurs de villes et quartiers, et l'action A10, qui définit les modalités de requalification de l'espace public, mettent l'accent sur la renaturation et la perméabilisation des espaces publics. En réduisant la place de la voiture et en favorisant les modes actifs, on diminue le ruissellement des eaux polluées vers les réseaux d'assainissement et on encourage l'infiltration des eaux pluviales dans les sols. • Valorisation du réseau routier structurant et contournement L'action A4, qui vise à valoriser le réseau routier structurant et notamment le contournement, peut contribuer à une meilleure gestion des inondations en permettant de rediriger le trafic en cas de fermeture de routes inondées.
Prendre en compte le changement climatique pour s'adapter aux futures évolutions.	Bien que les documents ne détaillent pas toujours explicitement l'adaptation au changement climatique, plusieurs actions contribuent indirectement à cet objectif à travers les actions suivantes : • Limitation de l'imperméabilisation des sols L'action A1, qui encourage l'implantation de projets de densification urbaine à proximité des pôles de transport, en accord avec les objectifs de « zéro artificialisation nette » (ZAN), préservant ainsi les zones d'infiltration naturelle des

	eaux pluviales et les zones d'expansion des crues, apporte une aide à la gestion des risques d'inondations liés aux événements climatiques extrêmes. • Gestion des îlots de chaleur urbains L'action A8, qui consiste à systématiser les zones apaisées dans les cœurs de villes et quartiers, et l'action A10, qui définit les modalités de requalification de l'espace public, mettent l'accent sur la renaturation et la perméabilisation des espaces publics, contribue à améliorer l'infiltration des eaux pluviales et à réduire les îlots de chaleur urbains. • Réduction de la pollution de l'air et des émissions de gaz à effet de serre Les actions visant à favoriser les modes de transport actifs (B1, B3), à améliorer le réseau de transport collectif (B4, B5), à mettre en œuvre la Zone à Faibles Émissions (C6), à décarboner la mobilité (C7) et à rationaliser l'usage de la voiture (C8, C9 et C10) contribuent à réduire la dépendance à la voiture individuelle et participent à cet objectif.
Mobiliser les acteurs et intégrer les enjeux de l'eau dans l'aménagement du territoire	Bien que le document ne détaille pas toujours explicitement l'intégration des enjeux de l'eau, certaines actions contribuent indirectement à cet objectif en favorisant une approche plus durable de l'aménagement du territoire. • Les actions de coordination du projet urbain et des mobilités (A1) et de valorisation de l'espace public (A8, A9, A10) qui visent à systématiser les zones apaisées et à requalifier l'espace public en favorisant la renaturation et la perméabilisation des sols, peuvent contribuer à améliorer la gestion des eaux pluviales et à réduire les îlots de chaleur urbains. • Le développement des modes de transport actifs (B1, B2, B3), l'amélioration du réseau de transport collectif (B4, B5) et le développement des PEM (B6) visent à favoriser les modes alternatifs et contribuent à diminuer la pollution des eaux liée aux hydrocarbures et autres substances chimiques provenant des véhicules motorisés. • Le suivi régulier et observatoire de la mobilité (D2) devrait permettre de suivre l'avancement des actions du PDM et d'évaluer leur impact, y compris en matière de gestion de l'eau.

Commentaire de la commission

Nous considérons que le projet est compatible avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) et avec les Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) du bassin « Lez, Mosson et étangs palavasiens » et du bassin de Thau (communes de Cournonsec et Fabrègues).

DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE.

1. ORGANISATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE.

1.1. Désignation de la commission d'enquête publique.

Par délibération en date du 08 octobre 2024, Montpellier Méditerranée Métropole a arrêté le projet de Plan de Mobilité (PDM) 2032. Par la suite, conformément à l'article R123-5 du code de l'environnement, le 21 octobre 2024, la Vice-Présidente de Montpellier Méditerranée Métropole a demandé, à la Présidente du Tribunal Administratif de Montpellier, la désignation d'une commission d'enquête en vue de procéder à une enquête publique relative au projet de Plan de Mobilité (PDM) 2032, porté par Montpellier Méditerranée Métropole.

Dans ce cadre, le 28 octobre 2024, par la décision N° E24000131 /034, Madame Fabienne CORNELOUP, vice-présidente du Tribunal Administratif de Montpellier, a désigné une 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 30 octobre 2024, les membres de la commission d'enquête publique ont adressé au tribunal administratif de Montpellier leur déclaration sur l'honneur indiquant ne pas être intéressé à l'opération à titre personnel ou en raison de leurs fonctions, notamment au sein de la collectivité, de l'organisme ou du service qui assure la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre ou le contrôle de l'opération soumis à enquête au sens des dispositions de l'article L. 123-5 du code de l'environnement.

1.2. Modalités de l'organisation de l'enquête publique.

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 ;
- 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. Elle a été suivie de plusieurs autres réunions de préparation de l'enquête et de présentation du dossier notamment avec Madame Julie FRÊCHE, Vice-présidente de Montpellier Méditerranée Métropole le 7 février 2025.

1.3. Arrêté de l'ouverture de l'enquête publique.

Madame Julie FRÊCHE, Vice-présidente de Montpellier Méditerranée Métropole, a prescrit par Arrêté N° MAR2025-0006 en date du 22 janvier 2025, l'ouverture d'une procédure d'enquête publique pendant 37 jours consécutifs du mardi 11 février 2025 à 9H00 au mercredi 19 mars 2025 à 17H00 inclus, portant sur le projet de Plan De Mobilité de Montpellier Méditerranée Métropole.

1.4. Visa des registres d'enquête publique et des dossiers.

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 ;
- Contrôlé et paraphé les dossiers d'enquête publique ;

L'ensemble a été déposé, au siège de l'enquête publique à l'Hôtel de Montpellier Méditerranée Métropole, 50 place Zeus à Montpellier, et en mairies de :

- Montpellier ;
- Baillargues ;
- Cournonterral ;
- Lavérune ;
- Le Crès ;
- Grabels ;
- Juvignac ;
- Murviel-lès-Montpellier ;
- Lattes ;
- Prades-le-Lez ;
- Sussargues ;
- Villeneuve-lès-Maguelone ;

1.5. Enquête publique dématérialisée.

Un site internet dédié avec un registre dématérialisé accessible depuis le lien suivant <https://www.democratie-active.fr/pdm2032montpellier> a été mis en place pour permettre au public de consulter les dossiers d'enquête publique et de déposer ses observations pendant la durée de l'enquête publique du mardi 11 février 2025 à 9H00 au mercredi 19 mars 2025 à 17H00 inclus.

2. INFORMATION DU PUBLIC.

2.1. Publicité légale dans la presse.

Conformément aux prescriptions de l'article 9 de l'Arrêté de Montpellier Méditerranée Métropole, n° MAR2025-0117, en date du 22 janvier 2025, un avis au public a été publié par les soins de Montpellier Méditerranée Métropole, en caractères apparents, quinze jours au moins 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 :

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

Les publications de ces différents journaux sont jointes au rapport.

2.2. Affichage de l'avis d'enquête publique.

Conformément aux prescriptions de l'article 9 de l'Arrêté de Montpellier Méditerranée Métropole, n° MAR2025-0117, en date du 22 janvier 2025, quinze jours au moins 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, visibles depuis l'espace public, sur les lieux suivants :

- **Au siège de Montpellier Méditerranée Métropole** (50, Place Zeus, Montpellier) ;
- **Dans les mairies des 31 communes membres et des lieux habituels d'affichage** : Baillargues, Beaulieu, Castelnau-le-Lez, Castries, Clapiers, Cournonsec, Cournonterral, Fabrègues, Grabels, Jacou, Juvignac, Lattes, Lavérune, Le Crès, Montaud, Montferrier-sur-Lez, Montpellier, Murviel-lès-

Montpellier, Pérols, Pignan, Prades-le-Lez, Restinclières, Saint-Brès, Saint-Drézéry, Saint-Geniès-des-Mourgues, Saint-Georges-d'Orques, Saint-Jean-de-Védas, Saussan, Sussargues, Vendargues, Villeneuve-lès-Maguelone ;

- **Au niveau des Mairies de proximité de Montpellier** : Mosson (111 place de Tipasa Mas de la Paillade), Tastavin (118, allée Maurice-Bonafos), Aiguelongue (1071 avenue de la Justice de Castelnau,) François Villon (55 Rue des Araucarias), Aubes-Pompignan (35 Rue André Malraux) ;
- **Au niveau des Maisons pour Tous de Montpellier** : George Sand (25 avenue Saint André de Novigens), Frédéric Chopin (1 rue du Marché aux Bestiaux), Voltaire (3 square Jean Monnet), Joseph Ricôme (7 rue Pagès), Albertine Sarrazin (43 rue Tour Gayraud Parc de la Guirlande), Paul-Emile Victor (1247 avenue du Professeur Louis Ravaz), Fanfonne Guillierme (rue des Avant-Monts), Marcel Pagnol (64 route de Lavérune), André Chamson (105 rue Gustave Eiffel), Antoine de Saint Exupéry (130 allée du Briol), Michel Colucci (205 rue de Cheng Du), Georges Brassens (place Jacques-Brel), Marie Curie (13 allée Antonin Chauliac), Louis Feuillade (410, avenue de Barcelone), Rosa-Lee Parks (10 rue François-Henri d'Harcourt), Jean-Pierre Caillens (place de Tibériade), L'Escoutaire (67 rue des Razeteurs), Boris Vian (14 rue de l'Améthyste), Mélina Mercouri (842 rue de la Vieille Poste), Frida Kahlo (240 rue Claude Lévi Strauss) ;
- **Au niveau des mairies de proximité de Castelnau-le-Lez** : Devois (315 avenue du Devois), Mas du Rocher (504 Avenue Georges Frêche) ;
- **Au niveau de la mairie annexe de Lattes** : Maurin (Place des Arcades).

L'accomplissement de cette formalité a été justifié par un certificat d'affichage de chacun des maires des communes susvisées, établi à la clôture de l'enquête. Les certificats d'affichage sont joints en annexe du rapport.

La Commission d'enquête a pu constater que les avis étaient installés de façon parfaitement visible et lisible depuis la voie publique.

2.3. Site internet.

L'avis d'enquête publique était également accessible depuis le site internet de Montpellier Méditerranée Métropole, à l'adresse suivante :

<https://participer.montpellier.fr/projets>

2.4. Moyens d'information complémentaires.

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 destinataires 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.

Commentaire de la commission.

L'accomplissement de l'ensemble de ces mesures, destinées à informer le public, a fait l'objet d'une vérification de la part des membres de la commission d'enquête publique

3. EXÉCUTION DE L'ENQUÊTE.

La consultation du public s'est déroulée pendant une durée de 37 jours consécutifs, du mardi 11 février à 9h00 au mercredi 19 mars à 17h00.

3.1. Consultation des dossiers

Pendant la durée de l'enquête, le public a pu consulter le dossier d'enquête publique :

- **Sur support papier :**

- Au siège de Montpellier Méditerranée Métropole (50, place Zeus – 34961 Montpellier) du lundi au vendredi de 8h00 à 17h30 ;

- A la Mairie de Montpellier (1, place Georges Frêche – 34267 Montpellier) du lundi au vendredi de 8h00 à 17h30 et le jeudi de 10h00 à 19h00 ;
- A la Mairie de Baillargues (Place du 14 Juillet BP 81 - 34670 Baillargues) du lundi au vendredi de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 17h30 ;
- A la Mairie de Courdonterral (12, avenue Armand Daney - 34660 Courdonterral) du lundi au vendredi, le lundi de 8h00 à 12h00 et de 13h30 à 18h 30, les mardi, mercredi et jeudi de 8h00 à 12h00 et de 13h30 à 17h00 et le vendredi de 8h00 à 12h00 et de 14h00 à 17h00 ;
- A la Mairie de Grabels (1, place Jean Jaurès - 34790 Grabels) du lundi au jeudi de 8h30 à 13h00 et de 14h00 à 17h30, le vendredi de 8h30 à 13h00 et de 14h00 à 16h30 ;
- A la Mairie de Juvignac (997, les allées de l'Europe - 34990 Juvignac) du lundi au vendredi de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 17h30 ;
- A la Mairie de Lavérune (Place de la Mairie BP 3 - 34880 Lavérune cedex) du lundi au vendredi de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 17h30 ;
- A la Mairie de Le Crès (Place Julien Quet - 34920 Le Crès) du lundi au vendredi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h30 ;
- A la Mairie de Murviel-Lès-Montpellier (Rue des Lavois - 34570 Murviel les Montpellier) du lundi au vendredi, les lundi et mardi de 8h00 à 12h00 et de 13h30 à 17h30 et les mercredis, jeudis et vendredi de 8h00 à 12h00 ;
- A la Mairie de Lattes (1, avenue de Montpellier - 34970 Lattes), du lundi au vendredi de 08h00 à 12h00 et de 13h00 à 17h00 ;
- A la Mairie de Prades-le-Lez (Place du 8 Mai 1945, BP 90036 - 34730 Prades-le-Lez cedex), du lundi au vendredi de 08h00 à 12h00 et de 14H00 à 17h00 ;
- A la Mairie de Sussargues (36, rue Louis Bouis - 34160 Sussargues), du lundi au vendredi de 8h30 à 12h00 et, les lundis et vendredis de 15h00 à 17h00 et les mardis et jeudis de 15h00 à 19h00 ;
- A la Mairie de Villeneuve-lès-Maguelone (Place de la Porte Saint-Laurent, BP 15 – 34751 Villeneuve-lès-Maguelone cedex), du lundi au jeudi de 8h30 à 12h00 et de 14h00 à 17h30 sauf le mercredi de 8h30 à 12h00 et de 14h00 à 19h00.

Toute personne a pu, à sa demande auprès du pôle mobilité de Montpellier Méditerranée Métropole, obtenir communication, à ses frais, de tout ou partie du dossier d'enquête publique dès la publication de l'arrêté d'ouverture d'enquête.

- **Par voie dématérialisé :**

- Sur le site internet du registre dématérialisé accessible depuis le lien suivant <https://www.democratie-active.fr/pdm2032montpellier> ou depuis le site internet de Montpellier Méditerranée Métropole <https://participer.montpellier.fr/projets> ;
- Sur un poste informatique mis à disposition du public au siège de Montpellier Méditerranée Métropole (50, place Zeus. 34961, Montpellier) du lundi au vendredi de 8h00 à 17h30, et dans les mairies équipées, aux heures habituelles d'ouverture des bureaux au public ;



3.2. Permanences de la commission d'enquête :

La commission d'enquête a tenu 24 permanences, aux lieux, jours et heures suivants.

LIEU	JOUR	HEURE
Mairie de Baillargues (Place du 14 Juillet BP 81 34670 Baillargues)	Mercredi 12/02/2025	14h00 - 17h00
	Samedi 08/03/2025	9h00 - 12h00
Mairie de Cournonterral (12, Avenue Armand Daney 34660 Cournonterral)	Jeudi 20/02/2025	9h00 - 12h00
	Mercredi 19/03/2025	14h00 - 17h00
Mairie de Grabels (1, Place Jean Jaurès 34790 Grabels)	Jeudi 13/02/2025	14h00 - 17h00
	Mercredi 05/03/2025	14h00 - 17h00
Mairie de Juvignac (997, les allées de l'Europe 34990 Juvignac)	Mercredi 05/03/2025	9h00 – 12h00
	Mercredi 19/03/2025	14h00 - 17h00

LIEU	JOUR	HEURE
Mairie de Lattes (1, Avenue de Montpellier 34970 Lattes)	Jeudi 20/02/2025	14h00 - 17h00
	Mercredi 19/03/2025	14h00 - 17h00
Mairie de Lavérune (Place de la Mairie BP 3 34880 Lavérune cedex)	Mercredi 12/02/2025	14h00 - 17h00
	Samedi 08/03/2025	9h00 - 12h00
Mairie de Le Crès (Place Julien Quet 34920 Le Crès)	Jeudi 20/02/2025	9h00 - 12h00
	Samedi 15/03/2025	9h00 - 12h00
Mairie de Montpellier (1, Place Georges Frêche 34267 Montpellier cedex 2)	Samedi 08/03/2025	9h00 - 12h00
	Jeudi 13/03/2025	15h30 - 18h30
Mairie de Murviel-Lès-Montpellier (Rue des Lavois 34570 Murviel les Montpellier)	Jeudi 20/02/2025	14h00 - 17h00
	Vendredi 14/03/2025	9h00 - 12h00
Mairie de Prades-le-Lez (Place du 8 Mai 1945 BP 90036 34730 Prades-le-Lez cedex)	Jeudi 13/02/2025	9h00 - 12h00
	Vendredi 28/02/2025	14h00 - 17h00
Mairie de Sussargues (36 Rue Louis Bouis 34160 Sussargues)	Mercredi 12/02/2025	9h00 - 12h00
	Jeudi 27/02/2025	14h00 - 17h00
Mairie de Villeneuve-lès-Maguelone (Place de la Porte Saint-Laurent BP 15 – 34751 Villeneuve-lès-Maguelone cedex)	Mercredi 12/02/2025	9h00 - 12h00
	Jeudi 27/02/2025	14h00 - 17h00

Au cours de ces permanences les commissaires enquêteurs ont reçu 45 personnes

Communes	Sussargues	Baillargues	Le Crès	Lattes	Prades-Le-Lez	Grabels	Juvignac	Montpellier	Murviel-Les-Montpellier	Lavérune	Cournonterral	Villeneuve-Les-Maguelone
Nombre de personnes	1	8	5	2	8	0	1	7	3	2	4	4

Personnes reçues au cours des permanences

LIEU	JOUR	MATIN	APRÈS-MIDI
Mairie de Baillargues (Place du 14 Juillet BP 81 34670 Baillargues)	Mercredi 12/02/2025		Pas de visiteurs
	Samedi 08/03/2025	ROLANDO Chantale ANDRÉ M RICARD Martine HARO Sabine LEFORT GERMANAZ Agnès LAMINE Vivianne GUILLAUME Amandine QUEVAL Maxime	
Mairie de Cournonterral (12, Avenue Armand Daney 34660 Cournonterral)	Jeudi 20/02/2025	ESSERMEANT Sandrine BLANCKAERT Christian DEPRIESTER Claude MARGAT Luc	
	Mercredi 19/03/2025		Pas de visiteurs
Mairie de Grabels (1, Place Jean Jaurès 34790 Grabels)	Jeudi 13/02/2025		Pas de visiteurs
	Mercredi 05/03/2025		Pas de visiteurs
Mairie de Juvignac (997, les allées de l'Europe 34990 Juvignac)	Mercredi 05/03/2025	Pas de visiteurs	
	Mercredi 19/03/2025		Pas de visiteurs
Mairie de Lattes (1, Avenue de Montpellier 34970 Lattes)	Jeudi 20/02/2025		REYES Marie PASTY Éric
	Mercredi 19/03/2025		Pas de visiteurs
Mairie de Lavérune (Place de la Mairie BP 3 34880 Lavérune cedex)	Mercredi 12/02/2025		Pas de visiteurs
	Samedi 08/03/2025	Un représentant du Coll5ctif Ligne 5 AUGIER	
Mairie de Le Crès (Place Julien Quet 34920 Le Crès)	Jeudi 20/02/2025	RIZZI Élisabeth Clapiers. Présidente du Syndicat des propriétaire de la résidence IMMERCIA à Clapiers BOUSSAC Jean	
	Samedi 15/03/2025		CARRASCOSA Francine SUPPO Philippe LAZUTTES Henri

LIEU	JOUR	MATIN	APRÈS-MIDI
Mairie de Montpellier (1, Place Georges Frêche 34267 Montpellier cedex 2)	Samedi 08/03/2025	DUFOUR Raquel CARTIER Agnès LE PLAIDEUR Marie	
	Jeudi 13/03/2025		MATHIEU Valérie FRAYSSIGNES Pierre CUVIER Marie-Ange BASSAGANA Corinne
Mairie de Murviel-Lès-Montpellier (Rue des Lavois 34570 Murviel les Montpellier)	Jeudi 20/02/2025	ORTIGESA Patrick	
	Vendredi 14/03/2025	Anonyme CHAMOND	
Mairie de Prades-le-Lez (Place du 8 Mai 1945 BP 90036 34730 Prades-le-Lez cedex)	Jeudi 13/02/2025	M. ARMAND M. BARBIER BRUSQUE Nathalie M. ALIAU	
	Vendredi 28/02/2025		Mme CRES Mme JAPY Mme HAPARD M. et Mme COMBES
Mairie de Sussargues (36 Rue Louis Bouis 34160 Sussargues)	Mercredi 12/02/2025	JANSSEN Philippe	
	Jeudi 27/02/2025		Pas de visiteurs
Mairie de Villeneuve-lès-Maguelone (Place de la Porte Saint-Laurent BP 15 – 34751 Villeneuve-lès-Maguelone cedex)	Mercredi 12/02/2025	Pas de visiteurs	
	Jeudi 27/02/2025		KAZARIAN H. BENISTAN Christine AUBERT Jean-Paul CHARENTREUIL Gérard

3.3. Dépôt des observations :

Les administrés disposaient de plusieurs supports pour déposer leurs observations ou propositions :

- Sur le registre dématérialisé accessible depuis le lien suivant : <https://www.democratie-active.fr/pdm2032montpellier> ou depuis le site internet de Montpellier Méditerranée Métropole <https://participer.montpellier.fr/projets>.
- Sur les registres d'enquête tenus à disposition du public dans chaque lieu d'enquête aux jours et heures susvisées (cf. article 6) à savoir au siège de Montpellier Méditerranée Métropole et en mairies de :

- Montpellier ;
- Baillargues ;
- Cournonterral ;
- Lavérune ;
- Le Crès ;
- Grabels ;
- Juvignac ;
- Murviel-lès-Montpellier ;
- Lattes ;
- Prades-le-Lez ;
- Sussargues ;
- Villeneuve-lès-Maguelone.

- Par voie postale au siège de l'enquête publique à l'adresse suivante : « Monsieur le Président de la Commission d'enquête publique – Projet de Plan Des Mobilités (PDM) - Montpellier Méditerranée Métropole - 50 place Zeus CS 39556 - 34961 MONTPELLIER CEDEX 2 »

Pour être prise en compte, les observations et propositions devaient être reçues pendant la durée de l'enquête, soit du mardi 11 février à 9h00, au mercredi 19 mars 2024 inclus, à 17h, dernier délai – jour et heure de clôture de l'enquête.

Les dépositions pouvaient se faire pendant toute la durée de l'enquête de manière anonyme ou non. En cas de déposition non anonyme, le public était informé que ses données étaient susceptibles d'être mises en ligne avec le rapport d'enquête.

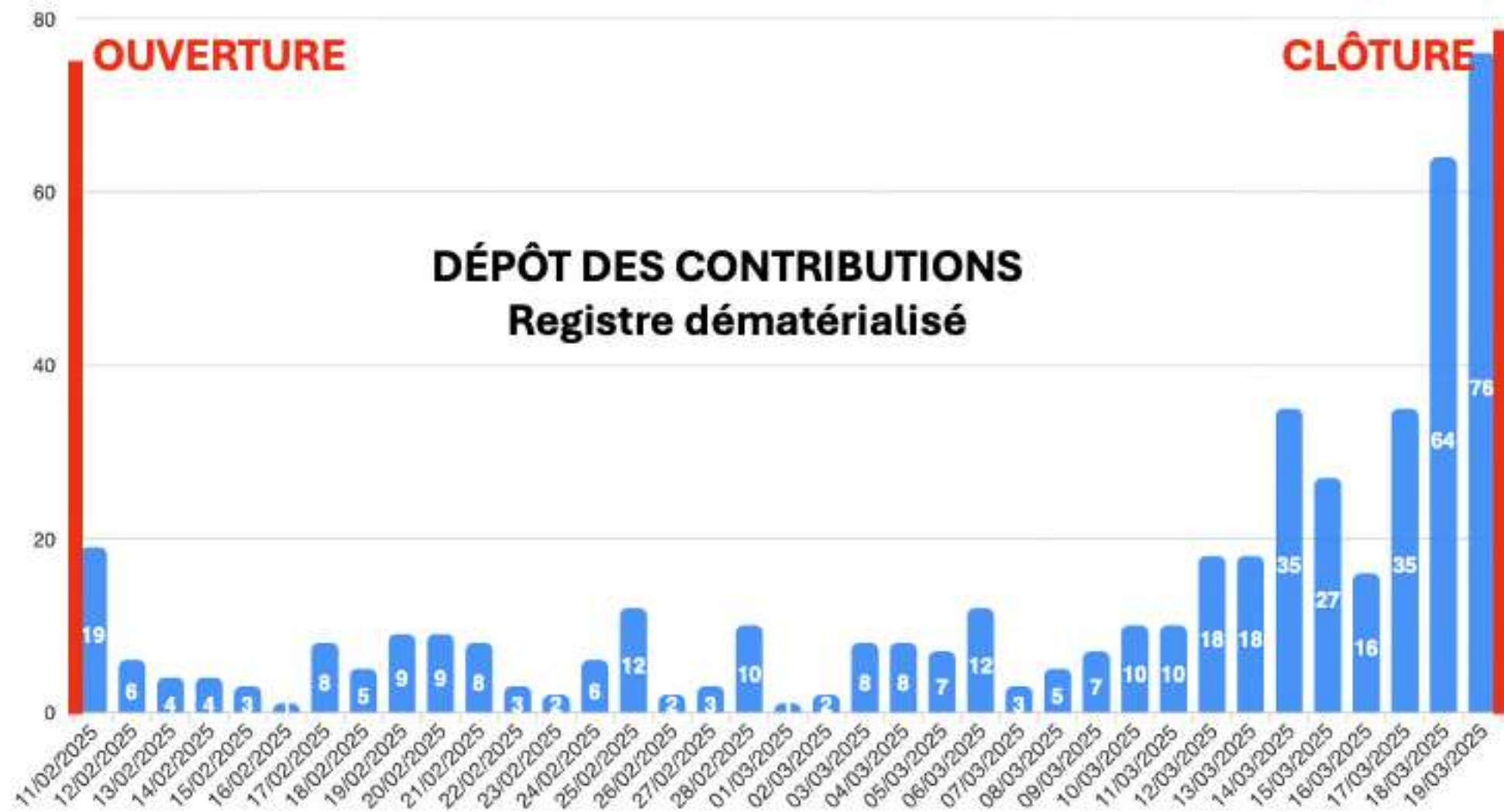
Les observations et propositions du public transmises par voie postale étaient consultables, sur le registre papier au siège de Montpellier Méditerranée Métropole.

CONTRIBUTIONS DÉPOSÉES.

Registre dématérialisé	Registres communes	Courriers	Total
421	32	6	459

CONTRIBUTIONS PAR COMMUNES

Communes	Sussargues	Baillargues	Le Crès	Lattes	Prades-Le-Lez	Grabels	Juvignac	Montpellier	Murviel-Les-Montpellier	Lavérune	Cournonterral	Villeneuve-Les-Maguelone
Nombre de contributions	0	1	3	0	10	1	0	7	3	2	4	1



Identification du public ayant déposé une contribution sur le registre dématérialisé ou sur les registres déposés en mairies.

273 personnes ont décliné leur identité, 186 personnes ont préféré rester anonymes

ABLITZER Paule	BERTOSSI Marco	CAUCHOIX Noémie	DEHOU Karine
AGHION Élisabeth	BESTIEU Yvan	CAZOTTES Eléonore	DELPUECH Émilie
AGUEDA CHEVIN	BILLARD Renaud	CERTAIN Victor	DEPRIESTER Claude
AGULHON Pierre	BLANC GIORDANO Martine	CHABEL Josiane	DERAND Élina
ALEXANDRE Marie-Annick	BLANCKAERT Christian	CHALUMEAU Pierre	DESPINEY Philem
ALIAU Serge	BOCHKOVITCH Dominique	CHAUFFOUR	DOMBRE Étienne
ALMADANI Houda	BOU DOM	CHEBRAOUI Rachid	DOUETTEAU Sandra
AMMANN Barbara	BOUCOMONT Arnaud	CLARAMUNT Angie	DUCHOT Marc
ARMANY Alain	BOULAY Arthur	COAT Nathalie	DUBOIS Frédéric
ARNAUDET Christine	BOUSQUET Cathy	COMBES Monique	DUFOUR Raquel et CARTIER Agnès
AUBISPAN Pascal	BOUSSAC Jean-Noël	CORBILLON Lydie	DULION Juliette
AUGIER	BOUTONNET Jean-Pierre	CORVAISIER Richard	DUPUY Catherine
BACQUET Claire	BRAULT Emma	COSTE-ANTIN Caroline	DURAND Jean-Yves
BAQUERRE Florence	BRAULT Thomas	COTTET Nadine	DURAND Vincent
BARBIER Carine	BROTHIER Francis	COUILLAUT Pascale	ESLAN Camille
BARBIER Christian	BRUEL Aletheia	COURRIAS Jordan	ESSERMEANT Luc
BARRAULT Laurence	BRUSQUE Nathalie	COUTURAUD Jean-Luc	ESSERMEANT Sandrine
BASSAGANA Corinne	BURGUI Jacques	CRES Serge	FADAT Damien
BASSEDE Jean	BURGUIÈRE Jacques	CRÉS Serge	FAYE Maryse
BEDOUCHA Monique	CALTIAU Claire	CUVIER Marie-Ange	FERNANDEZ Laurent
BELIN Guillaume	CANALES Noémie	DAHMANI Alain	FERNANDEZ Nathalie
BELIN Marianne	CANTA-GRIBEAUVAL Laetitia	DARFIN Stéphane	FERRAND Hugues
BELLAHOUEL Sonia	CARPIER Arnaud	DARRAS Louis	FERTE Jean-Marie
BELLAREDJ Fatima	CARRASCOSA Francine	DAUFRESNE Pierre	FIANDINO Franck
BELLECASTE Romain	CASSAGNE Jacqueline	DE LABRUSSE Olivier	FILLON Josiane
BELLOC Didier	CASTAGNET Marie	DE LAGARRIGUE Yves	FONTES Olivier
BENEZETH Marie-Anne	CATARINO Manuel	DECLERCK SAINT CLAIR Marie	FOURCADE Mathieu

FRAYSSIGNES Pierre	L. Michel	Mme CHAMOND	PINOLI Émilie
GABAY Adeline	LABRO Denis	MONET Sophie	POMMIER Michel et Françoise
GAERTNER Daniel	LACAILLE Joël	MORALES Christophe	PONS Gabrielle
GARCIA Marion	LAFFORGUE Frédéric	MORANT Philippe	POUJOL Françoise
GARNIER Aurélie	LAFLEUR Stéphane	MORENO Gérard	PRIVAT Alain, Professeur
GARRIGUES Nelly	LAFOURCADE Annie	MORENO RIBLET Gérard	PUGLIESE Cyril
GENDRE Patrick	LAMINE Viviane	MORET-BAILLY Marc	QUARTIER Francine
GINER Michel	LANDAS Hervé	MOUADDINE Alexandra	QUARTIER Patrice
GIRARD Vincent	LAROUÉ Hervé	MOUÏSSE Christophe	QUEVAL Maxime
GIRAULT Kévin	LARTIGUE Camille et Micheline	MOULART Patrick	RAICHLE Jérôme
GORAL Éric	LAZUTTES Henri	MOUYSSSET Katia	RAJABALY Nazir
GOYET Matthieu	LE PLAIDEUR Marie Agnès	NADAL Laurent	RAMANDIMBINIAINA Miora
GRIBAUVAL Pascale	LEFORT GERMANAZ Agnès	NANNINI Audrey	RENDU Christophe
GRIMAUD Claude	LÉVY-PICARD François	NERVIL Romain	REYNE André
HACQUARD Isabelle	LLORET Éliane	NIAY Philippe	RICARD Josiane
HASARD Thierry	LOCH Philippe	NICOULEAU Martine	RICARD Martine
HELARY Jean-Michel	MAGHIAOUI Amel	ODONNELL Hugues	RICHARD Sabine
HÉLARY Jean-Michel	MAKINSON Alain	OLIVIER Bruno	ROBERT Luc
HERBONNIERE Aude	MARAVAL Camille	ORTIGESA Patrick	ROBIN Marc
HERNANDEZ Carine	Maraval Olivier	PABLOU Hugo	ROLANDO CHANTAL ET MARTINE
HERVÉ Christian	MARGAT Luc	PACAULT Julien	INDIVISION ROLANDO
HESS Quentin	MARMAR Grégory	PANIS Sébastien	ROUAN Marie-Claude
HILAIRE Dominique	MARTROU Claude	PAYET Pierre	ROUILLEAULT Henri
HIPPERT Philippe	TOPRAGHLOO Masoomah Baghaee	PEREZ Alexia	ROUYEYRE Jacques
HOCDE Régis	MATHIEU Alexandre	PEREZ Alonso	ROUVIE Danielle
HUNT Sylvie	MATHIEU Valérie	PERGOLA Pierre	ROUVIERE Claude
JACQUET Sandrin	MAUREL Ginette	PERROQUIN Nathalie	ROUVIERE Michel
JANSEN Philippe	MELIS Julien	PETIT Bernard	ROUX Jacques
KARIMI Noorulhaque	MEVEL Philippe	PHAM Jean-Louis	ROYER Hugues
KATANA	MIIIAILLIER Jacqueline	PICOT Julia	RUFF Marie
KAZARIAN H.	MINAIRE Marie-Claude	PICOU Christian	SALOM Michel
KEFALOUCCOS Laure	MISS Alexis	PIERROT Philippe	SALOMON Jacques

SAN MIGUEL Laura
SEGURA Sylvie
SERON Paul
SERRANO Célia
SIMONET MOLINA Annie
SOUFFLET Samuel
SOULIE Sandrine
SOUMIA Taoufik

TALLANDIER Sophie
TARRIT Jean
TENDERO Alain
TESSIER Sébastien
THEVENAU Christian
THEVENAU Sabine
TICHIT Nicole
TRICAUD Nicolas

VALERO Tahina
VALLE Sébastien
VAN DE PARE Carmen
VIART Françoise
VIART Frédéric
VIDAL Arthur
VIDAL Lionel
VIDAL Louis

VIDAL Manon
VIDAL Michel
VIDAL Sylvie
VILLA Christine
VIOGEAT Maurice
WYART Marilyn
YRIARTE Anne

4. CLÔTURE DE L'ENQUÊTE.

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 de la Vice-Présidente 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 :

1. Des personnes publiques consultées ;
2. Des communes de Montpellier Méditerranée Métropole
3. Du public recueillis ;
 - À partir des courriers déposés au siège de l'enquête publique,
 - Sur le registre dématérialisé,
 - Sur les registres déposés dans les mairies,
 - À partir des fichiers déposés sur le registre dématérialisé.

1. ANALYSE DES AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES CONSULTÉES.

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

- Du préfet de l'Hérault ;
- De la Direction Départementale des Territoires et de la Mer ;
- 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.

1.1. AVIS DU PRÉFET DE L'HÉRAULT

AVIS DU PRÉFET DE L'HÉRAULT	RÉPONSES DU PRÉSIDENT DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE
A ce stade, je vous informe n'avoir pas connaissance d'une association des services de l'État à l'élaboration de ce PDM comme l'exige l'article L1214-14 du Code des Transports. Cela est confirmé par le bilan de la concertation qui évoque uniquement le comité des partenaires.	2 Comités de suivi partenarial se sont tenus spécifiquement sur le PDM (28 juin 2021 et 9 Juillet 2024). Parallèlement, la Métropole a travaillé de manière partenariale avec l'État, la SNCF et la Région sur l'étude multimodale montpelliéraine, pièce stratégique du PDM pour gérer les déplacements sur le grand territoire. Cette démarche a été l'occasion de tenir 6 comités techniques entre mai 2019 et avril 2022, avant de se conclure par un Copil 10 juin 2022. Pour alimenter le PDM, la Métropole a également validé son réseau express vélo en mai 2022,	Nous prenons acte que ce constat n'appelle aucune action nouvelle de la part du maître d'ouvrage

AVIS DU PRÉFET DE L'HÉRAULT	RÉPONSES DU PRÉSIDENT DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE
	concomitamment, elle a décliné territorialement l'obligation légale d'instauration d'une Zone à Faible Émission avec un premier arrêté le 1er juillet 2022. Sur cette base, la Métropole a pu lancer la modélisation multimodale des scénarios, puis les analyser avant de choisir un scénario définitif puis de l'analyser au regard des impacts environnementaux notamment. Ce temps de travail interne est nécessairement long compte tenu de la complexité des modèles et des nombreux attendus réglementaires. Le "Bilan de la concertation" vise exclusivement la concertation avec le grand public, il est logique que les réunions avec l'Etat n'y apparaissent pas. De la même manière le 3 rdv avec la MRAE ne sont pas non plus cités dans le bilan de la concertation. Enfin, la Métropole, au côté de la Région, poursuit l'animation partenariale de la démarche SERM en concertation avec tous les EPCI voisins avec l'appui de la DREAL depuis janvier 2024. Proposition du maître d'ouvrage : Aucune	
La qualité générale du document s'avère sensiblement en retrait par rapport au plan de déplacements urbains (PDU) 2010-2020.	Le PDU précédent était le premier du territoire. Il était particulièrement ambitieux, son évaluation montre qu'une partie des actions n'ont pas été mises en œuvre, faute de confirmation en phase pré-faisabilité. Proposition du maître d'ouvrage : Aucune	Nous considérons que cette remarque n'appelle pas d'action nouvelle de la part du maître d'ouvrage
S'il 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	Le budget du PDM s'élève à plus de 1,7 milliard d'Euros dont une majorité seront investis dès la première période du PDM (2021-2026). Cet effort conséquent ne peut être porté sur toute la durée du PDM, notamment au regard de la contraction de recettes budgétaires, y compris les baisses des dotations et subventions de l'Etat. Proposition du maître d'ouvrage : Aucune	Nous relevons que le budget disponible actuellement limite les actions à court terme. Cependant, ce plan, qui est déjà largement entamé, aurait certainement mérité 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 par le PDM 2032.
Le document ne comporte pas une évaluation des actions mises en œuvre par le PDU 2010 — 2020, laquelle aurait permis d'établir plus solidement l'assise du plan actuel. En effet, la période précédente a été marquée par des réalisations majeures telles que les lignes 3 et 4 de tramway, le dédoublement de l'autoroute A9, le pôle d'échange multimodal de Baillargues, le cadencement des	Par délibération du 1er février 2021, le Conseil de Métropole a validé l'évaluation du PDU 2010-2020. Celui-ci a été présenté et transmis aux partenaires lors du Comité Partenarial du 28 juin 2021 (dont les services de l'Etat). La délibération et le bilan sont disponibles sur le site internet de la Métropole. Le diagnostic territorial fait le bilan des actions sans les relier systématiquement au document de planification précédent afin d'éviter toute redite qui alourdirait le diagnostic.	Nous prenons acte de l'engagement du maître d'ouvrage à annexer un document d'évaluation du PDU 2010-2020 au diagnostic du PDM.

AVIS DU PRÉFET DE L'HÉRAULT	RÉPONSES DU PRÉSIDENT DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE
TER, TGV et Intercités, le Contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier (CNM) avec la nouvelle gare TGV Montpellier-Sud de France notamment.	Proposition du maître d'ouvrage : L'évaluation du PDU 2010-2020 sera annexée au diagnostic.	
Votre document évoque les partenariats avec les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) limitrophes, mais il manque une traduction d'un partenariat avec le Conseil régional, acteur majeur sur la compétence des transports interurbains routiers et ferroviaires, seul à même de mettre en œuvre des offres de transport dépassant le ressort territorial de la métropole. 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.	Dans le document projet, le mot "SERM" apparaît 14 fois, la hiérarchisation du réseau transport en commun périurbain est détaillée de la page 50 à 55, y compris avec la cartographie. La loi SERM a été votée en décembre 2023, c'est-à-dire à la fin de l'élaboration du PDM. Sans attendre cette loi, la Métropole, en partenariat avec la Région, l'Etat et la SNCF, a produit le Schéma Directeur de l'étoile Multimodale montpelliéraine (cf supra, entre 2019 et 2022). C'est ce schéma directeur qui constitue le socle du dossier de SERM déposé auprès de l'Etat en juin 2024, ayant permis d'obtenir le label dès le premier tour. Le car express Mosson > Lodève/ Clermont Hérault figure dans la carte. C'est un projet piloté par la Région en phase faisabilité, puis sous plusieurs maitrises d'ouvrage pour les phases conception et réalisation (Département, Direction massif central, Métropole, Région). Ce projet figure bien dans le système de déplacement du PDM, même si il n'est pas totalement du ressort territorial de la Métropole. Proposition du maître d'ouvrage : Aucune	Nous relevons que dans la Fiches-action D1 le PDM montre l'implication du MO dans le développement du SERM, en collaboration avec la Région et les autres acteurs du territoire.
Le financement des actions ne détaille pas leur coût associé, ni leur temporalité de réalisation, ni les éventuelles sollicitations financières des partenaires. Elles sont globalisées dans des enveloppes n'offrant pas de visibilité pour la mise en œuvre des actions. Je note que le surcoût d'exploitation annuel attendu pour les transports publics (73,1 M€) semble particulièrement élevé et justifierait un sous-détail. L'écart entre le coût d'exploitation supplémentaire annuel des actions « voirie » particulièrement limité (1 000 €) et celui des modes actifs (500 000 €) interroge et peut affaiblir les actions en faveur de ces derniers modes. Aussi, pour renforcer le document, la structuration et le détail du financement de chacune des actions est incontournable et permettra d'établir un lien utile	Les enveloppes financières sont globalisées par thématique à la fois en investissement et en exploitation. La Métropole est pragmatique en affichant des enveloppes globales basées à partir de ratio au km ou au m². En phase faisabilité et conception, il est courant que des sources d'économie apparaissent ou au contraire des aléas, conduisant ainsi à ajuster les projets un à un au fil de l'avancement des études. Les enveloppes de subvention ne sont pas visées, faute de lisibilité des dispositifs de subvention, en particulier ceux de l'Etat (cf Fonds vert, obtenu une année pour le covoiturage mais pas la deuxième, cf versement AFIT non honoré pour la LNMP...). Le document indique bien que le budget prévisionnel est un budget brut, hors subvention. Par ailleurs, certains projets relèvent d'autres maitrises d'ouvrage en investissement ou en exploitation. Concernant le budget exploitation, il faut noter que, comme indiqué dans le document, il s'agit de dépense supplémentaire par rapport aux dépenses déjà existantes en 2019. Il existe donc déjà des dépenses pour la voirie comme les modes actifs.	Bien que l'exercice d'élaboration d'un plan de financement soit difficile à ce stade, nous considérons qu'une approche plus fine serait effectivement susceptible de favoriser la recherche d'investissements auprès de partenaires ou d'opérateurs.

AVIS DU PRÉFET DE L'HÉRAULT	RÉPONSES DU PRÉSIDENT DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE
pour les demandes de financements auprès de partenaires ou d'opérateurs.	Proposition du maître d'ouvrage : Aucune	
L'évolution des parts modales a retenu mon attention, particulièrement pour la marche et les transports publics qui paraissent ne pas correspondre aux ambitions portées par le document (part de la marche en diminution, transports collectifs en évolution de seulement 2 points à l'horizon 2032).	Pour les déplacements interne de la Métropole, la part des modes actifs passe de 32 % (29% marche et 3% vélo) en 2019 à 40% (25% marche et 15% vélo) en 2032. L'ambition forte sur le vélo - cohérente avec le Plan Vélo National qui vise 12% en 2030 - conduit logiquement à prendre quelques points sur tous les autres modes, y compris la marche. La part modale transports collectifs passe de 18% à 20%, la valeur de 20% est particulièrement ambitieuse. Par exemple, Rouen porte cette part à 18% à horizon 2035. A ce même horizon, Nîmes porte la part transports collectifs à 11% et Lille à 20%. Proposition du maître d'ouvrage : Aucune	Nous constatons que, dans ce PDM, 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.
La logistique n'est abordée qu'à travers une unique fiche dont le périmètre est celui de la métropole. Or, les approvisionnements du territoire induisent des trajets majoritairement routiers sur de longues distances. Afin d'initier un report modal, une action à caractère multimodal associant rail et route pour le dernier kilomètre serait à étudier dans l'esprit du schéma directeur de la logistique urbaine. Ce schéma cofinancé par l'État et SNCF Réseau notamment comportait une fiche (N 07) intitulée « mieux intégrer les marchandises dans l'élaboration du PDU ». Il serait donc pertinent que ce PDM intègre les réflexions apportées par ce schéma directeur de logistique.	Contrairement aux transports de voyageurs, le transport de marchandises n'est pas un service public. Aussi, 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. Proposition du maître d'ouvrage : Aucune	Bien que la problématique associée aux transports de marchandises soit inscrite dans le document 3 du PDM, au niveau du chapitre 3.1.4 « Le transport de marchandises à intégrer dans le système de mobilité », nous constatons que les actions spécifiques évoquées dans les fiches concernées sont limitées.
L'action A4 cite le Conseil départemental en qualité de maître d'ouvrage pour des aménagements de voiries situés à l'intérieur du périmètre métropolitain ; vous me confirmerez que les ouvrages évoqués ont bien fait l'objet d'une validation par le Conseil départemental.	Les 3 projets d'infrastructures listées dans la fiche A4 (DEM, LIEN Ouest et échangeurs des Commandeurs) relèvent bien dans la compétence départementale. Proposition du maître d'ouvrage : Aucune	Nous notons que la fiche-action A4 « Valoriser le réseau routier, structurant, et notamment le contournement » mentionne clairement le département de l'Hérault parmi les acteurs impliqués
Concernant les passages à niveaux (PN), le PDM cite le cas du PN 39 de Castelnau le Lez, mais n'affiche pas le calendrier de sa suppression. Or, ce PN est le premier d'Occitanie sur l'échelle de dangerosité produite par SNCF Réseau. Aussi, je vous invite à inscrire explicitement ce projet de	Les enjeux sur le passage à niveau 39 sont nombreux, tant sur le plan de la sécurité que celui de la gestion des flux entre le Nord et le Sud de la voie ferrée. En effet, un véritable quartier existe au Sud de la voie ferrée (Euréka) et il s'agit de conserver des flux tout mode vers l'avenue de l'Europe et le centre historique de Castelnau le Lez. Le profil de	Conscients de l'importance des problèmes de sécurité engendrés par le PN 39, nous considérons que le projet de sa suppression devrait être pris en compte dans le PDM 2032.

AVIS DU PRÉFET DE L'HÉRAULT	RÉPONSES DU PRÉSIDENT DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE
suppression dans ce plan avec un calendrier de réalisation.	l'ouvrage doit être conçu en prenant en compte ces enjeux, son financement est à stabiliser en conséquence. Proposition du maître d'ouvrage : Aucune	
La sécurité des déplacements est peu développée alors que le porter à connaissance de l'État avait apporté de nombreuses cartes issues de l'observatoire de la sécurité routière. Le PDM gagnerait à être complété sur ce point	Le diagnostic sur la sécurité est développé de la page 98 à 104. Puis cet enjeu est traité de manière transversale pour les modes actifs et l'usage des transports en commun. Proposition du maître d'ouvrage : PDM à enrichir sur l'aspect sécurité dans le diagnostic et renforcer dans le projet	Nous prenons acte de l'engagement du maître d'ouvrage à enrichir le diagnostic du PDM sur l'aspect sécurité et le renforcer au niveau du projet
L'extension ouest de la ligne 2 du tramway n'est pas évoquée alors qu'elle offrirait une alternative intéressante pour la plaine Ouest où les modes de déplacements routiers resteront contraints.	Dans le cadre de l'élaboration du Schéma Directeur de l'étoile multimodale montpellieraine, l'étude d'opportunité socio-économique pour étendre la ligne de tramway 2 de St Jean de Védas à Fabrègues sur la VFIL -tel que prévu dans le PDU précédent- a montré l'absence de potentiel captable, faute de densité humaine justifiant un mode TC lourd de type Tramway (25M€/km). Le car express routier sur la RM 613 est considéré plus pertinent car il permet d'aller plus loin dans le périurbain. Proposition du maître d'ouvrage : Aucune (projet non opportun)	Nous prenons acte de l'engagement du maître d'ouvrage à renforcer 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.
De même, l'extension de la ligne 5 du tramway vers Clapiers permettrait de capter plus efficacement la population de cette commune distante de seulement un kilomètre du terminus nord actuel	Les extensions de la ligne 5 de tramway vers Clapiers et Lavérune sont encore sous DUP. La Métropole a souhaité phaser la mise en service du projet afin d'évaluer son efficacité sous ce premier format de Girac à Gennevaux. Les coûts en investissement (25M€/km) et en exploitation (10 000€/km parcourus) sont suffisamment significatifs pour que l'évaluation soit menée avant de définir l'opportunité de poursuivre. Par ailleurs, concernant Lavérune, la Bustram4 permettra de relier la ligne 5, tandis que pour Clapiers, le renforcement du réseau urbain est projeté en reliant la place de l'Europe sur Montpellier au centre historique de Clapiers via l'avenue de la Pompignane afin de relier les centralités urbaines génératrices de déplacement à l'Est du Coeur de Métropole. Proposition du maître d'ouvrage : Aucune dans le PDM. (Opportunité et faisabilité à approfondir en phase projet)	Nous prenons acte de l'engagement du maître d'ouvrage à analyser l'opportunité et la faisabilité d'une extension de la ligne 5 du tramway vers Lavérune et Clapiers, pendant la phase projet.

AVIS DU PRÉFET DE L'HÉRAULT	RÉPONSES DU PRÉSIDENT DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE
Le plan n'évoque pas les services routiers librement organisés (SLO) pourtant très présents sur le périmètre d'étude. Un recueil de données permettrait d'engager une vision prospective afin d'améliorer la qualité d'accueil de ces services qui sont en interface avec ceux existants localement.	L'organisation des SLO est traitée en page 67 du document Projet. La Métropole a bien conscience de la nécessité de traiter ces services en interface avec le réseau tramway et l'autoroute, elle est en relation avec les différents acteurs en ce sens pour programmer notamment le déménagement des SLO de Sabines à la gare Sud de France. Proposition du maître d'ouvrage : Aucune	Nous notons que les services SLO sont pris en compte dans le document « Projet » et que le MO est en relation avec les différents acteurs pouvant intervenir dans l'interface avec le réseau tramway de la Métropole.
Par ailleurs, la question du déploiement réel des mobilités permettant de desservir les futures zones d'urbanisation (présentant soit un nombre significatif de logements soit d'activités économiques notamment tertiaires) et ainsi éviter une trop grande congestion du trafic est essentielle. Dans certain cas, un phasage précis des opérations d'aménagement tenant compte du déploiement d'une offre de mobilité suffisante apparaît indispensable. Il s'agit par exemple de secteurs sur la commune de Vendargues (ZAC de Meyrargues, secteur du « campus U » et secteur « des châtaigniers ») et sur celle de Baillargues (trois zones à urbaniser fermées, en frange nord et sud de la commune). Au-delà de ces exemples et au regard des projets prévus à terme, des études spécifiques de mobilités prenant en compte le trafic routier dont celui des poids lourds apparaissent nécessaires pour permettre une prise en compte durable des enjeux tels que qualité de vie, nuisances sonores, pollution et sécurité des usagers et des habitants. C'est pourquoi l'avis de synthèse de l'État qui va vous être adressé sur le projet de plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) arrêté le 8 octobre 2024 comporte une alerte sur l'articulation entre les mobilités et l'aménagement de nouvelles zones d'urbanisation.	Globalement, la Métropole s'attache à coordonner le développement urbain et la réalisation des infrastructures de mobilité. De manière pragmatique, le PDM fixe des objectifs pour la création de stationnement (voiture) dans les nouveaux programmes de logement en cohérence avec la densité de la desserte en transport en commun. Le PLUi a traduit cet objectif en règlement. Les objectifs de stationnement vélo décrit dans le PDM sont également traduits le règlement du PLUi conduisant à une importante évolution du nombre de stationnement vélo à réaliser. De manière plus macro, la Métropole s'attache à mener des études de mobilités par secteur à enjeux afin de définir des schémas directeurs par locaux. Concernant l'exemple de la commune de Vendargues, le nouveau quartier sera desservi par la Bustram et une véloligne. Il faut toutefois noter qu'il est possible que le calendrier des projets urbains ou des infrastructures de mobilité s'accélérent ou ralentissent pour des raisons exogènes. Proposition du maître d'ouvrage : Enrichir le PDM avec la mesure "établir des schémas directeur urbanisme et déplacement par secteur à enjeux"	Nous prenons acte de l'engagement du maître d'ouvrage à enrichir le PDM avec la mesure "Établir des schémas directeur urbanisme et déplacement par secteur à enjeux "
L'annexe dédiée à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR) révèle que les dispositions décrites à l'article 3 de l'arrêté préfectoral DDTM34-2016-04-07066 n'ont pas été prises en compte. Or, cet arrêté visait l'approbation du schéma	"L'arrêté préfectoral DDTM34-2016-04-07066 sur le SDA-Adap ainsi que l'ordonnance du 26/09/2014 précisaient qu'à la fin de chacune des périodes un rapport annuel devait être établi. Ce rapport aurait dû être fait pour le mois d'avril 2019, soit 3 ans après l'approbation du Sd'AP.	Nous prenons acte de l'engagement du maître d'ouvrage, en parallèle aux actions du PDM, à programmer une restitution du diagnostic des arrêts avec

AVIS DU PRÉFET DE L'HÉRAULT	RÉPONSES DU PRÉSIDENT DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE
d'accessibilité programmé (SDA-Adap) du réseau de transport urbain qui comportait lui-même un ensemble de critères rendus obligatoires par l'ordonnance du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes en situation de handicap. À la fin de chacune des périodes du SDA-Adap, un rapport annuel aurait dû être établi et transmis à mes services.	La mise en œuvre complète du Sd'AP a été décalée afin de prendre en compte le Schéma Directeur des Mobilités puis la nouvelle offre de transport résultant du nouveau contrat de DSP passé en juillet 2018. Avec la nouvelle offre de transport mise en service en 2019, une centaine de points d'arrêt bus ont été modifiés sur le territoire de la Métropole. La programmation des travaux de mise en accessibilité s'en est vue reportée. De plus, les projets de transports (5ème ligne de tramway et bustram) ont eux aussi un impact sur les lignes du réseau de bus et donc des arrêts. Cependant, il est prévu de présenter un bilan de l'évolution de l'accessibilité du réseau de transport ainsi que la programmation des travaux de mise en accessibilité à la prochaine CIA (commission intercommunale pour l'accessibilité) suite au diagnostic de l'état d'accessibilité du réseau bus mené à l'été 2023. La CIA n'a pas pu être réunie en 2024 et, une date sera fixée en 2025. Par ailleurs, il faut noter que la Métropole a un partenariat étroit avec les associations et usagers porteur de certain handicap. Le nouveau matériel roulant comme les aménagements de l'espace public sont élaborés en concertation avec les représentants des différentes formes de handicap. Proposition du maître d'ouvrage : Aucune dans le PDM (en parallèle : programmation d'une restitution du diagnostic des arrêts avec la nouvelle réglementation et le futur réseau de transport en commun).	la nouvelle réglementation et le futur réseau de transport en commun.
Le taux de 41 % seulement des arrêts rendus accessibles à l'échéance de 2023 ne saurait être considéré comme étant satisfaisant. Aussi, je vous encourage à poursuivre la mise en place des différentes solutions alternatives reprises dans ce plan des mobilités.	"L'observation de l'Etat ne relève pas le fait que le pourcentage d'arrêts rendus accessibles intègre des critères beaucoup plus nombreux que précédemment. Concrètement, les conditions d'analyse de l'accessibilité ont été enrichies à la fois sur le périmètre (prise en compte des trottoirs pour accéder à l'arrêt) et également toutes les formes de handicap, tout en intégrant toutes les nouvelles normes parues depuis la loi de 2007. La Métropole poursuit les travaux pour atteindre un taux plus élevé d'arrêts accessibles. La programmation des travaux d'accessibilité permettra d'augmenter la part de points d'arrêt accessibles au niveau du quai. Le travail de programmation est en cours au regard des moyens disponibles, financiers, humains et de l'évolution du réseau." Proposition du maître d'ouvrage : Aucune	Nous prenons acte de l'engagement du maître d'ouvrage à poursuivre les travaux permettant d'augmenter le nombre de points d'arrêts accessibles aux PMR.
Au plan environnemental, l'amélioration du parc automobile accélérée par le PDM avec la mise en	La Métropole porte un projet équilibré entre l'évolution nécessaire vers la décarbonation des mobilités et les enjeux socio-économiques du	Nous prenons acte de l'engagement du MO à enrichir l'évaluation

AVIS DU PRÉFET DE L'HÉRAULT	RÉPONSES DU PRÉSIDENT DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE
œuvre d'une zone à faibles émissions-mobilité volontariste permet une baisse significative des émissions de polluants. A contrario, les résultats des émissions de gaz à effet de serre liés aux transports à l'échelle du territoire sont très en-deçà des objectifs du plan climat-air-énergie territorial (PCAET) métropolitain adopté le 2 février 2023. Cela indique que des interventions plus accentuées en faveur de la décarbonation, notamment des véhicules motorisés, seraient sans doute nécessaires avec des actions dédiées à envisager dans le PDM.	territoire. Les mouvements de résistance à l'éviction des voitures classées crit'air 3 en 1er janvier 2025 témoignent de cet enjeu majeur pour accompagner la transition écologique, énergétique et solidaire portée par le mandat. Proposition du maître d'ouvrage : Enrichir l'évaluation environnementale pour expliquer la compatibilité et les divergences avec le PCAET (méthode de calcul et données d'entrées différentes)	environnementale pour expliquer la compatibilité et les divergences avec les objectifs du Plan climat-air-énergie territorial (PCAET).

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 le préfet, et nous prenons 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 desserte 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.

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.

Bien que l'exercice d'élaboration d'un plan de financement soit difficile à ce stade, nous considérons qu'une approche plus fine serait susceptible de favoriser la recherche d'investissements auprès de partenaires ou d'opérateurs.

Enfin, nous considérons que ce plan, qui est déjà largement entamé, 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 DDTM AU REGARD DES OBJECTIFS DU CODE DES TRANSPORTS.

ANALYSE DES ACTIONS AU REGARD DES OBJECTIFS DU CODE DES TRANSPORTS	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
1/ <u>Équilibre durable en matière de mobilité, facilités d'accès, protection de l'environnement</u> De nouveaux secteurs sont appelés à être urbanisés (Hauts de Lattes, Boirargues, secteur gare Sud de France....) ; ce qui engendrera de nouveaux déplacements partiellement captés par les modes alternatifs à la voiture. Les quelques gains de capacité des transports collectifs seront alors absorbés par de nouvelles hausses de fréquentation.	Pour faire face à la croissance démographique et induire le changement de comportement vers des modes plus vertueux, plusieurs actions auront lieu d'ici 2032 : croissance de l'offre en transport en commun (nombre de km d'infrastructure efficace), infrastructure pour les modes actifs et actions d'accompagnement au changement visant le report modal.	Nous considérons que cette remarque n'appelle pas d'action immédiate de la part du maître d'ouvrage, mais qu'il devra rester vigilant pour s'assurer qu'à l'avenir les moyens mis en œuvre restent adaptés aux évolutions de la population et des nouveaux secteurs urbanisés.
2/ <u>Renforcement de la cohésion sociale et territoriale</u> Une partie de l'ouest de Montpellier Méditerranée Métropole (3M) n'est pas l'objet de projets visant à améliorer sensiblement la qualité des déplacements. Le plan comporte de nombreuses actions en faveur de la ville centre et ne montre pas d'intentions particulières pour les autres communes de 3M. Il en ressort une impression de déséquilibre à l'échelle du territoire de la métropole.	Actions visant la partie ouest du territoire, en cohérence avec le poids de population et les pôles générateurs de mobilités : - <u>Transport en commun</u> : *Ligne Bustram 4 de Cournonsec à Gennevex 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 - <u>Vélolignes</u> : *8 de Cournonsec à Montpellier *7 de Fabrègues à Montpellier *C de Carnon à Juvignac - <u>Apaisement des centre-villes et villages</u> : toutes les communes de la Métropole sont concernées	Bien qu'il paraisse légitime que l'intérêt du maître d'ouvrage soit d'abord porté sur les zones les plus peuplées, nous considérons qu'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.
3/ <u>Amélioration de la sécurité des déplacements</u> Ce thème n'est pas suffisamment développé alors que le Porter à Connaissance (PAC) de la DDTM comportait de nombreuses cartes produites par l'observatoire de la sécurité routière. La fiche action sur la marche (B3) est incomplète (illustration sur le cas de Strasbourg, sans transposition localement).	Le diagnostic sur la sécurité est développé de la page 98 à 104. Puis cet enjeu est traité de manière transversale pour les modes actifs et l'usage des transports en commun. La fiche action B3 a comme principale mesure l'élaboration d'un plan piéton, avec l'explication de son contenu. Sa réalisation reste à venir, au cours des années de mise en œuvre du PDM. Les illustrations du plan piéton de Strasbourg et de Bordeaux sont des supports de communication et de la signalétique afin de montrer graphiquement comment un plan piéton se matérialise.	Nous prenons acte de l'engagement du maître d'ouvrage à améliorer la sécurité des déplacements, notamment à travers l'élaboration d'un plan piéton.

ANALYSE DES ACTIONS AU REGARD DES OBJECTIFS DU CODE DES TRANSPORTS	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION PUBLIQUE D'ENQUÊTE
4/ Diminution du trafic automobile Les parts modales contenues dans le plan interrogent : la voiture individuelle perdrait 10 points, la marche perdrait 4 points, le vélo verrait sa part quintupler et les transports collectifs ne gagneraient que 2 points sur la durée du plan alors que deux nouvelles sections de tramway seraient en service.	Pour les déplacements interne de la Métropole, la part des modes actifs passe de 32 % (29% marche et 3% vélo) en 2019 à 40% (25% marche et 15% vélo) en 2032. L'ambition forte sur le vélo - cohérente avec le Plan Vélo National qui vise 12% en 2030 - conduit logiquement à prendre quelques points sur tous les autres modes, y compris la marche. La part modale transports collectifs passe de 18% à 20%, la valeur de 20% est particulièrement ambitieuse. Par exemple, Rouen porte cette part à 18% à horizon 2035. A ce même horizon, Nîmes porte la part transports collectifs à 11% et Lille à 20%.	Nous constatons que, dans ce PDM, 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.
5/ Développement des transports collectifs et moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie Le document ne comporte pas d'actions majeures postérieures à l'ouverture de la ligne 5 et de l'extension de la ligne 1. Le futur dépôt de tramway à Grammont n'est pas évoqué. La plaine ouest n'est pas l'objet d'un projet susceptible d'améliorer son fonctionnement (ex extension ligne 2 vers Fabrègues). Le SERM, qui comporte plusieurs actions sur des systèmes routiers (CHNS) est trop peu valorisé. En effet, plusieurs actions devraient voir le jour durant la période du PDM : CHNS Vallée de l'Hérault, Pic St Loup...	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 : <u>Niveau périurbain</u> : la mise en place du SERM y compris les branches entièrement métropolitaines : la bustram 1 et son extension jusqu'à Castries, la bustram 4, l'aménagement d'un PEM au niveau de la halte ferroviaire de Villeneuve-lès-Maguelone <u>Niveau urbain</u> : la structuration des lignes à haut niveau de service complémentaires devant faire l'objet d'études d'opportunité et faisabilité technique dans un premier temps (fiche B5) desservant Pompignane, la Lauze, la Lironde, av de Toulouse. Le doublement des voies de tramway : ligne 3 entre Boirargues et Pérols (a minima ParcExpo), ligne 2 entre Sabines et Saint Jean de Védas. Le périmètre d'action de l'autorité organisatrice de la mobilité locale est son ressort territorial. Le SERM est bien identifié comme indispensable pour l'interface entre le périurbain (qu'il soit dans ou hors de la Métropole) et le coeur de métropole et de ce fait est mentionné dans le PDM, mais les actions des territoires voisins ne peuvent pas être décidées par un document de planification métropolitain. La loi SERM a été votée en décembre 2023, c'est-à-dire à la fin de l'élaboration du PDM. Sans attendre cette loi, la Métropole, en	Nous prenons acte de ce constat qui n'appelle aucune action nouvelle de la part du maître d'ouvrage.

ANALYSE DES ACTIONS AU REGARD DES OBJECTIFS DU CODE DES TRANSPORTS	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLÉ	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION PUBLIQUE D'ENQUÊTE
	partenariat avec la Région, l'Etat et la SNCF, a produit le Schéma Directeur de l'étoile Multimodale montpelliéraine (cf supra, entre 2019 et 2022). C'est ce schéma directeur qui constitue le socle du dossier de SERM déposé auprès de l'Etat en juin 2024, ayant permis d'obtenir le label dès le premier tour. Le car express Mosson > Lodève/ Clermont Hérault figure dans la carte. C'est un projet piloté par la Région en phase faisabilité, puis sous plusieurs maitrises d'ouvrage pour les phases conception et réalisation (Département, Direction massif central, Métropole, Région). Ce projet figure bien dans le système de déplacement du PDM, même si il n'est pas totalement du ressort territorial de la Métropole.	
<u>6/ Amélioration de l'usage du réseau principal</u> La compétence voirie relève exclusivement de la métropole de par son statut. L'usage des voiries principales n'est pas détaillé dans le document. Il manque une évaluation du doublement de l'autoroute A9 qui a été la réalisation majeure des années 2010. Le plan n'aborde pas l'insertion du futur contournement ouest, de ses raccordements, particulièrement sur la route de Sète avec l'accès à la ZA de la Lauze.	En respect de la loi, l'évaluation du PDU précédent (2010-2020) a fait l'objet d'un travail précédent à l'élaboration de ce PDM. Il a été soumis de façon indépendante au conseil métropolitain de février 2021. Par soucis de transparence, il sera annexe au PDM soumis à approbation. Le COM est abordé dans son rôle de composition du contournement intercommunal dans la fiche action A4 et dans toute la stratégie de contournement. L'évaluation de l'A9 est un bilan LOTI obligation du concessionnaire ASF, cette concession est pilotée par l'Etat (hors du ressort du PDM)	Nous prenons acte de ce constat qui n'appelle aucune action nouvelle de la part du maître d'ouvrage.
<u>7/ Organisation du stationnement sur voirie et parcs publics</u> Le plan vise à supprimer le maximum de flux de transit avec des requalifications sur certaines voies de l'hyper centre de Montpellier. L'action A5 rassemble les axes visant à redistribuer certains espaces publics et faciliter la rotation des véhicules. L'action A9 illustre des intentions d'aménagements mais qui ne concernent que la seule ville de Montpellier. Il ne semble pas y avoir d'intentions sur les autres communes de la métropole.	L'action A5 concerne toutes les communes de la Métropole. Les secteurs territoriaux sont traités différemment selon leur configuration et les usages prioritaires. L'action A8 sur les zones apaisées concerne également toutes les communes de la Métropole. Seule l'action A9 concerne spécifiquement la ville centre.	
<u>7bis/ Localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de ville</u> Trois nouveaux P+R seront ouverts lors de la mise en service de la ligne 5 de tramway. Le dossier n'évoque pas la réinterrogation des PEM dans	Les P+R en dehors du périmètre de la Métropole ne relèvent pas de sa compétence. Le SERM est bien identifié comme indispensable pour l'interface entre le périurbain et le coeur de métropole et de	

ANALYSE DES ACTIONS AU REGARD DES OBJECTIFS DU CODE DES TRANSPORTS	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION PUBLIQUE D'ENQUÊTE
le cadre du SERM, ni la création de nouveaux P+R hors périmètre de 3M afin retenir les flux motorisés plus en amont.	ce fait est mentionné dans le PDM, mais ses actions précises (comme les PEM) ne sont pas développées dans ce document car en dehors du ressort territorial de la métropole.	
<u>8/ Organisation de l'approvisionnement</u> Ce volet du PDM est trop succinct (une seule action) et omet plusieurs actions contenues dans le Schéma Directeur de Logistique Urbaine (SDLU). La seule prise en compte du dernier kilomètre est notoirement insuffisante pour une aire urbaine comme celle de Montpellier.	Contrairement aux transports de voyageurs, le transport de marchandises n'est pas un service public. Aussi, 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.	Bien que la problématique associée aux transports de marchandises soit inscrite dans le document 3 du PDM, au niveau du chapitre 3.1.4 « Le transport de marchandises à intégrer dans le système de mobilité », nous constatons que les actions spécifiques évoquées dans les fiches concernées sont limitées.
<u>9/ Amélioration des mobilités quotidiennes de personnels d'entreprises, collectivités</u> Le plan comporte plusieurs actions d'animation-incitation au report modal auprès du public du quotidien.	Pas de demande particulière issue de cette observation	Nous prenons acte de ce constat qui n'appelle aucune action nouvelle de la part du maître d'ouvrage.
<u>9bis/ Amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et personnels d'établissements scolaires</u> Le plan comporte plusieurs actions d'animation-incitation au report modal auprès du public du quotidien, mais il n'y pas d'action dédiée aux établissements scolaires.	En effet, il n'y a pas d'action 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. Les démarches visent à la fois l'espace public autour des écoles à travers la réalisation d'aménagement favorisant le déplacement en modes actifs et la sécurité tout comme la sensibilisation des élèves lors de session autour de la pratique de la vélo (Savoir rouler à Vélo) ou de la marche (Permis Piéton)." (Document Stratégie, page70)	Dans le PDM, les actions d'animation-incitation au report modal auprès du public du quotidien intègrent bien le public scolaire. Nous considérons toutefois qu'il serait souhaitable d'y inscrire une action spécifiquement dédiée aux établissements scolaires.
<u>9ter/ Amélioration du franchissement des passages à niveaux</u> Le plan décrit la situation actuelle mais ne comporte pas d'actions alors qu'un PN (N°39 inscrit au PSN) figure sur le périmètre du PDM.	Le sujet de la sécurisation des passages à niveau est abordé dans le document "Projet" (page 33). L'ensemble des partenaires locaux et la SNCF travaillent à la programmation de cet ouvrage. Dans la mesure où l'avenue Marcel Dassault relie les nouveaux quartiers de Castelnau-le-Lez, au centre historique et au tramway, il est en effet indispensable que la porosité existe de part et d'autres pour le plus grand nombre de mode de	Conscients de l'importance des problèmes de sécurité engendrés par le PN 39, nous considérons que le projet de sa suppression devrait être pris en compte parmi les actions prioritaires en mobilisant l'ensemble des acteurs.

ANALYSE DES ACTIONS AU REGARD DES OBJECTIFS DU CODE DES TRANSPORTS	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION PUBLIQUE D'ENQUÊTE
	déplacement (piétons, cycles, voitures, bus). Aussi, le tour de table financier est à finaliser au regard de cette programmation avant de poursuivre les études de conception de l'ouvrage.	
10/ Organisation d'une tarification et billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements Montpellier 3M a mis en place une gratuité de son réseau pour les seuls habitants de son ressort territorial. La loi SERM impose la mise en place d'une billettique multimodale qui impose une concertation sous l'égide du conseil régional Occitanie. Une telle action qui imposera un cofinancement de 3M n'est pas reprise dans le plan.	Le SERM est bien une pièce du puzzle du système de déplacement métropolitain pour assurer l'interface entre le périurbain et le cœur de métropole et de ce fait est mentionné dans le PDM, mais ses actions relèvent d'une maîtrise d'ouvrage partenariale.	Nous considérons la mise en place d'une billettique intégrée comme un des éléments importants de la réussite du plan de déplacement multimodal et mériterait d'être mise en œuvre par les acteurs électriques dans les documents « Projet » et « Fiche action C7 ».du SERM au plus tôt.
11/ Réalisation, configuration, localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques Le plan ne comporte pas de cartes permettant de localiser une station de rechargement, en service, en réalisation ou en projet.	La carte des bornes existantes et à venir sera incluse dans le document "Projet" et "Fiche action C7"	Nous prenons acte de l'engagement du maître d'ouvrage à inclure la carte des bornes de rechargement pour voitures

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 la DDTM, et nous prenons acte des engagements pris à ce titre, et en particulier ceux qui visent 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 ».

Nous constatons cependant que :

- 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 ;
- Les actions spécifiques à la problématique des transports de marchandises sont limitées.

Nous considérons 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.

Bien qu'il paraisse légitime que l'intérêt du maître d'ouvrage soit d'abord porté sur les zones les plus peuplées, nous considérons qu'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.

Nous considérons enfin qu'il 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 D'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE (MRAe).

A la suite de sa saisine du 15 octobre 2024 (N° 2024-013891), la MRAE a émis un avis en date du 12 décembre 2024. Montpellier Méditerranée Métropole a analysé cet avis et présenté ses arguments dans sa réponse présentée dans le dossier de la présente enquête publique.

L'analyse ci-dessous a pour but de présenter ces argumentaires et d'évaluer la prise en compte de cet avis.

AVIS DE LA MRAe	RÉPONSES DU PRÉSIDENT DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE
La MRAe recommande de retracer de manière plus complète l'évaluation environnementale du plan dans le résumé non technique, et de compléter le résumé sur la base des informations qui seront apportées au dossier en réponse aux recommandations du présent avis.	Complément à apporter dans le RNT	La commission note que la recommandation est prise en compte.
La MRAe recommande d'affiner l'état des lieux sur la base notamment des démarches déjà engagées et celles mises en œuvre en matière de mobilité sur le territoire. Elle recommande en particulier de quantifier les possibilités de report modal entre les différents types de déplacements et de présenter un bilan quantifié détaillé des émissions de GES. Elle recommande d'une façon générale de compléter le diagnostic dans un objectif de recherche de solutions qui puissent placer le territoire sur les trajectoires attendues.	Par délibération du 1er février 2021, le Conseil de Métropole a validé l'évaluation du PDU 2010-2020. Celui-ci a été présenté et transmis aux partenaires lors du Comité Partenarial du 28 juin 2021 (dont les services de l'État). La délibération et le bilan sont disponibles sur le site internet de la Métropole. Le diagnostic territorial fait le bilan des actions sans les relier systématiquement au document de planification précédent afin d'éviter toute redite qui alourdirait le diagnostic. L'évaluation du PDU 2010-2020 sera annexée au diagnostic.	La commission note que la recommandation est prise en compte.
La MRAe recommande de compléter le dossier par une analyse de variantes reposant sur l'absence de tout ou partie des infrastructures nouvelles relevant de maîtrises d'ouvrages autres que celle de la métropole. Elle recommande d'étudier les conditions d'un scénario de baisse des émissions de GES, y compris en situation de croissance démographique et de développement de l'urbanisation à l'extérieur de la métropole.	Le scénario 2 portait justement l'hypothèse de la non réalisation des infrastructures composant le contournement : COM, DEM ou requalification de l'A709. Cette variante a été analysée. Concernant le scénario de baisse des émissions de GES, un exercice sera réalisé pour démontrer quels seraient les efforts supplémentaires à faire pour avoir un scénario compatible avec les ambitions nationales de neutralité carbone	La commission note que la recommandation est prise en compte.
La MRAe recommande de compléter l'état des lieux et l'analyse des incidences dans un sens plus opérationnel. Elle recommande de décliner sur ces bases une démarche « éviter, réduite,	Dans la mesure du possible, les fiches actions seront enrichies avec des "points de vigilance" environnementaux en cohérence avec le caractère plus ou moins opérationnel des mesures. Enrichissement des fiches actions avec un critère environnemental	La commission note que la recommandation est prise en compte.

AVIS DE LA MRAe	RÉPONSES DU PRÉSIDENT DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE
compenser » qui garantisse la prise en compte de l'environnement au niveau du PDM en intégrant ces mesures en rappel ou point de vigilance dans les fiches actions.		
La MRAe recommande d'approfondir l'analyse de l'articulation entre le projet de PDM, le projet de PLUi, et les dispositions du SRADDET et du PCAET, notamment sur la consommation d'espace, la préservation de la biodiversité et les objectifs climatiques, et d'en expliquer les divergences.	Les objectifs et orientations du SRADDET sont définis au niveau régional. Il appartient au PDM de les décliner au niveau local en cohérence avec les caractéristiques du territoire. L'évaluation environnementale sera enrichie pour exposer les divergences méthodologiques avec le PCAET. Le PLUi étant un document inférieur au PDM dans la hiérarchie des normes, l'évaluation environnementale du PDM n'est pas tenue de le commenter. SRADDET : baisse de 24% la consommation d'énergie finale liée au transport de personnes et de marchandises d'ici 2030 page 35 : https://www.prefectures-regions.gouv.fr/occitanie/irecontenu/telechargement/98687/629084/file/5_re_sume_non_technique.pdf. Entre l'arrêt et l'approbation : investigation sur les hypothèses et données d'entrées du PCAET afin d'expliquer les orientations communes et les divergences méthodologiques.	La commission note que la recommandation est prise en compte.
La MRAe recommande de compléter le mécanisme de suivi pour en faire un outil de pilotage des effets du PDM sur l'environnement. Elle recommande de sélectionner des données quantifiées caractérisant clairement l'indicateur mesuré, éventuellement complétées de valeurs cibles ou seuils, à une fréquence permettant de mobiliser des actions correctives. Elle recommande de préciser les indicateurs liés à la biodiversité et d'instaurer un suivi de l'accidentologie au titre des effets sur la santé humaine.	Sur les 15 indicateurs environnementaux, seuls 5 sont indiqués avec une fréquence d'analyse décennale car en référence à l'évaluation décennale du PDU précédent. L'essentiel des données relève des publications d'ATMO, l'évaluation environnementale sera corrigée pour réduire la fréquence des indicateurs après vérification avec ATMO. Comme indiqué dans l'axe D, l'animation du projet fait partie des axes indispensables pour concrétiser la mise en œuvre du système de déplacement. Le suivi des indicateurs fait effectivement partie du pilotage du projet. Les données clés sur l'accidentologie seront ajoutées dans la liste des indicateurs.	La commission note que la recommandation est prise en compte.
La MRAe recommande de revoir la déclinaison de la démarche « éviter, réduire, compenser » dans le PDM pour chercher, en priorité, à éviter l'augmentation des émissions GES, ou, à défaut, à les réduire, ou enfin à les compenser.	La démarche de recherche de solutions alternatives qui a conduit vers le choix d'une solution préférentielle participe à cet objectif d'évitement des impacts et de réduction des émissions de GES. Aucune suite à donner.	Il n'apparaît pas clairement dans le PDM de démarche ERC pour la maîtrise de l'évolution des émissions de gaz à effet de serre. Les associations sensibles à l'impact sur l'environnement soulignent la même absence. La définition et la mise en œuvre d'une telle procédure devrait

AVIS DE LA MRAe	RÉPONSES DU PRÉSIDENT DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE
		donner plus de portée aux actions du PDM.
La MRAE recommande de développer l'analyse des impacts positifs du projet sur la santé humaine.	La démarche d'Evaluation des Impacts sur la Santé ne sont pas encore adaptée à des documents de planification multithématique qui impactent plusieurs déterminants de santé. La Métropole, impliquée sur ce sujet, a travaillé en partenariat avec Santé Publique France pour tester une méthode multi-déterminant d'Evaluation Quantitative des Impacts sur la Santé (EQIS). Les enseignements de cette démarche seront décrits dans l'EIE. Enrichissement de l'EIE par la restitution de la démarche pilote d'EQIS avec SPF.	La commission note que la recommandation est prise en compte.
La MRAe recommande de modéliser l'évolution de la pollution de l'air dans un scénario de référence et dans le projet de PDM.	Trois scénarios ont fait l'objet d'estimation des émissions de polluants atmosphérique : la référence 2019, le fil de l'eau 2030 et le projet PDM. Aucune suite à donner	La Métropole a répondu aux observations de la MRAe, cependant nous considérons qu'il serait opportun de poursuivre les analyses, et par exemple, d'observer s'il y a des retours positifs sur les émissions de polluants à la suite de la baisse du parc ancien, constatée depuis la simple annonce de la mise en place de la ZFE. Puis de voir si le moratoire instauré stoppe ou pas cette tendance.
Elle recommande de territorialiser les points noirs en matière de nuisances sonores sur la base de projections des trafics routier et ferroviaire, et de décliner dans le PDM une démarche « éviter, réduire, compenser » pour ces deux thématiques.	La méthode d'identification des points noirs du bruit découle des modélisations de carte de bruit stratégique. Celles-ci constituent la première étape des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). Cette méthode s'applique pour produire des états de lieux et pas pour de la prospective (pas de moyen pour étalonner le modèle). Aussi le travail fourni dans le PDM correspond bien à son échelle de conception temporelle et spatiale. Aucune suite à donner.	La commission note que la recommandation est prise en compte.
La MRAe recommande d'intégrer l'analyse des incidences du projet de PDM sur le phénomène d'îlot de chaleur urbain pour en déduire des mesures appropriées, de les décliner dans le plan d'actions et de s'assurer de leur déclinaison dans le PLUi.	De manière transversale, le PDM aborde la question de la qualité de l'aménagement de l'espace public pour favoriser les modes alternatifs, la végétalisation fait partie de ces leviers. Dans le cadre de la compatibilité entre le PCAET et le PLUi, ce dernier fixe le règlement pour permettre la perméabilité et la végétalisation des espaces privés. Il n'est pas nécessaire de faire dire au PDM des éléments qui ne relèvent pas de son rôle (pas d'action sur l'espace privé). Aucune suite à donner.	La commission recommande à la Métropole de s'assurer que les actions prévues au PDM n'aggravent pas la situation sur les îlots de chaleur.
La MRAe recommande de quantifier la totalité de la consommation d'espaces naturels et agricoles engendrée par le projet de PDM. Elle	La base de l'analyse de la consommation d'espaces naturels et agricole du PDM est la même que le PLUi : OCSOL. L'OCSOL prend en compte des projets de plus de 5m de largeur. Une piste cyclable	La commission recommande d'adopter la même approche que pour les GES, par la mise en place d'une démarche ERC,

AVIS DE LA MRAe	RÉPONSES DU PRÉSIDENT DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE
recommande de compléter l'analyse des incidences liée à cette consommation d'espace, et de la décliner en mesures « éviter, réduire, compenser ».	bidirectionnelle confortable fait 4m. De ce fait, même si les pistes cyclables sont réalisées en artificialisant des nouveaux terrains, elles ne seraient pas détectées par l'OCSOL. Outre cet aspect méthodologique entériné par le Décret cité, il faut noter que une bonne partie des pistes cyclables sera réalisée sur les plateformes routières existantes, soit via des changements de plan de circulation, suppression du stationnement ou encore la réduction des vitesses, toutes ces options ne contribueront pas à artificialiser davantage. Aucune suite à donner.	importante dans la problématique de la consommation des espaces.
La MRAe recommande de compléter l'analyse des incidences, notamment cumulées, sur les milieux naturels et la biodiversité, vis-à-vis de l'ensemble des projets qui font partie du PDM, et de décliner en conséquence la démarche « éviter, réduire, compenser ».	La Métropole 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 de ce document de planification.	La commission note que la recommandation est prise en compte.

Commentaire de la commission.

La commission note que la Métropole de Montpellier 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 liées à la non-réalisation de certaines infrastructures et à l'analyse des incidences sur les milieux naturels. Pour d'autres recommandations importantes, comme l'inversion de la courbe des émissions de GES 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 lui semble donc nécessaire que la maîtrise d'ouvrage présente à l'approbation le 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 de démarches ERC pour les GES et la consommation des espaces agricoles.

La commission recommande de poursuivre les analyses des émissions de polluants et de s'assurer que les actions du PDM n'aggravent pas les problèmes liés au bruit et aux îlots de chaleur urbains.

1.4. AVIS DE LA RÉGION OCCITANIE.

L'avis de la Région Occitanie sur le projet de PDM 2032 de Montpellier Méditerranée Métropole est globalement **favorable**, tout en soulignant un certain nombre de points d'attention, de recommandations et de nécessités de coordination entre les différents acteurs concernés. La Région se positionne comme un partenaire actif pour la mise en œuvre réussie du plan.

L'avis de la Région porte principalement sur certaines "fiches actions" considérées comme structurantes au regard de sa politique régionale des mobilités.

AVIS DE LA RÉGION OCCITANIE	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Coordination Projet Urbain et Mobilités (A.1) : La Région soutient la recherche d'une organisation urbaine favorisant l'évolution des comportements de mobilité et la desserte prioritaire des centralités et pôles d'emploi. Elle insiste cependant sur la nécessité d'intégrer également les quartiers excentrés dans la recherche de solutions de mobilité décarbonées et inclusives.	La stratégie de mobilité portée par le PDM 2032 se repose sur l'analyse des déplacements au-delà des frontières administratives	Concernant l'intégration des quartiers excentrés , la commission note que 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. Mais ne semble pas répondre à l'observation de la Région.
Renforcement et Valorisation des Services de Proximité (A.2) : La Région considère que le développement de services de proximité dans les polarités secondaires est un levier pour limiter la dépendance à la voiture et valoriser les modes actifs. Elle souligne l'importance de les implanter à proximité des pôles d'échanges.	Pas de demande particulière issue de cette observation	La commission remarque que si la Métropole considère qu'il n'y a pas de réponse à apporter aux avis de la Région, il n'en demeure pas moins que le renforcement et la valorisation des Services de Proximité doivent être implantés à proximité des pôles d'échanges et qu'il serait opportun d'améliorer l'offre et les connexions entre les réseaux régionaux et métropolitains.
Valorisation du Réseau Routier Structurant (A.4) : La Région est favorable à la valorisation des axes structurants comme l'A709 vers un profil multimodal intégrant covoiturage et voies réservées (VRTC), ainsi qu'à la reconfiguration des échangeurs et à l'amélioration des connexions. Elle insiste sur la coordination nécessaire entre les différents acteurs (Métropole, État, Région, Hérault Transport, Département) pour assurer la cohérence globale du système de mobilité. Elle souligne également l'opportunité d'améliorer l'offre et les connexions entre les réseaux régionaux et métropolitains.	Pas de demande particulière issue de cette observation	
Organisation et Évolution de l'Offre de Stationnement (A.5 et A.6) : La Région souscrit à la réduction du stationnement en centre-ville au profit des résidents et des besoins spécifiques, et au renforcement des parkings relais en périphérie. Elle met en garde sur la complexité de l'identification et de l'aménagement des sites pour les parkings relais, ainsi que sur le risque d'une faible intégration intermodale pour les usagers des zones rurales. Elle soulève également 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 sa connexion aux portes d'accès du territoire métropolitain font partie des axes de travail du SERM et devront être traités au niveau du bassin de mobilité dans les instances de gouvernance dédiées au SERM co-animée par la Région et la Métropole (au-delà du périmètre du PDM)	La commission prend note 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.

AVIS DE LA RÉGION OCCITANIE	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Mobilité des Marchandises : La Région juge pertinents les principes d'action et les partenariats proposés par la Métropole pour accompagner les nouveaux usages de la mobilité des marchandises. Elle encourage à poursuivre une approche logistique métropolitaine en lien avec ses territoires périurbains et l'ensemble de ses communes.	Pas de demande particulière issue de cette observation	La commission considère que les réponses de la Métropole aux avis de la Région devraient être plus explicites sur ses engagements, notamment en ce qui concerne :
Déploiement d'un Réseau Cyclable Hiérarchisé et Continu (B.1) : La Région soutient la poursuite du développement de la politique cyclable et l'aménagement des voiries et espaces publics à l'échelle métropolitaine. Elle confirme la nécessité d'un partenariat rapproché avec le Conseil départemental de l'Hérault et insiste sur l'attention à porter à la végétalisation et à la désimperméabilisation des futures pistes cyclables.	Le Département est bien identifié comme partenaire de la fiche action B1	• La mobilité des marchandises ; • La végétalisation et la désimperméabilisation des futures pistes cyclables ; • Le traitement des conflits d'usages.
Développement des Services Vélos et Traitement de la Chaîne de Déplacements (B.2) : La Région reconnaît l'importance de la politique de stationnement vélo et regrette l'absence de prévision d'ateliers de réparation ou de "box d'entretien" sur l'espace public, qui devraient être situés à proximité des abris vélos sécurisés sur l'ensemble du territoire métropolitain.	Des stations de réparation de vélo en libre-service à proximité du réseau Véloignes sont bien prévus dans la Fiche Action B2 du PDM	
Exploitation du Potentiel de la Marche (B.3) : La Région souscrit à la stratégie piétonne métropolitaine visant à identifier les coupures, sécuriser les cheminements et prévoir des actions de communication. Elle estime que les modalités de traitement des conflits d'usages et d'attractivité des parcours piétons mériteraient d'être détaillées.	Le traitement des conflits d'usages dans l'espace public est un sujet relevant du Plan Vélo et du plan piéton. L'attractivité des parcours piétons doit être analysée dans le cadre du plan piéton. En effet, ce sont deux enjeux importants pour mieux exploiter le potentiel de la marche.	
Réseau Périurbain de Transports Collectifs Structurants (B.4) : La Région soutient le projet d'Étoile Multimodale Montpelliéraine, conçu pour concurrencer la voiture individuelle. Elle 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.	En effet, le renfort du réseau urbain de transport public est important pour augmenter la desserte. Il est bien porté par le projet de PDM. Afin d'éviter des ruptures de charges, les lignes de l'Étoile Multimodale Montpelliéraine / SERM devront desservir le plus directement possible la zone d'activité de destination. Il s'agit de poursuivre ce travail dans le cadre de la gouvernance dédiée au pilotage du SERM et co-animée par la Région et la Métropole.	La commission note que 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.
Faire des PEM un Point Fort de la Chaîne Intermodale (B.6) : La Région est favorable à la hiérarchisation, l'amélioration, la modernisation et la création de PEM pour renforcer l'intermodalité. Elle note cependant le défi financier que représentent ces opérations et insiste sur la nécessité d'une meilleure coordination avec le réseau liO et d'associer l'État et la SNCF aux projets. Elle mentionne également la saturation de certains PEM existants comme celui de Baillargues.	La Métropole s'appuiera sur la Région pour travailler sur les PEM et se coordonner avec la SNCF et l'État.	La commission prend note que la Métropole s'appuiera sur la Région pour travailler sur les PEM et se coordonner avec la SNCF et l'État

AVIS DE LA RÉGION OCCITANIE	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Développer des Infrastructures pour le Covoiturage (B.7) : La Région souligne l'enjeu primordial du développement du covoiturage pour limiter l'autosolisme et les congestions. Elle insiste sur la nécessité d'une coordination des actions métropolitaines avec sa propre politique régionale et propose des indicateurs de suivi des usages en complément des infrastructures. Elle soutient les opérations de développement des aires de covoiturage portées par le Conseil départemental de l'Hérault.	La Métropole met à jour tous les ans le tableau de suivi des aires de covoitages tenus par la Région. Concernant les indicateurs, l'outil développé par l'application l'opérateur de covoiturage permet de suivre le nombre de trajets réalisés ainsi que les distances parcourus, ces indicateurs seront ajoutés dans la fiche action C1 relative au covoiturage. La Métropole a fait le choix de la gratuité pour le passager afin d'encourager le passage à l'acte. La stratégie régionale repose sur le paiement d'une participation financière par le passager. Le nombre de trajet financé mensuellement par la Métropole témoigne de la pertinence de cette option (première métropole covoiturée de France hors Ile de France). De plus, le partenariat avec Pays de l'Or et Sète Agglo Méditerranée pour partager les frais des navetteurs confirme l'intérêt de ce dispositif.	La commission relève les efforts de la Métropole pour développer le covoiturage.
Offrir des Alternatives pour les Déplacements de Tourisme et Loisirs (B.8) : La Région reconnaît les besoins de déplacements occasionnels et saisonniers et les enjeux de mobilité solidaire pour l'accès aux pôles de loisirs. Elle lance des réflexions et contribue à des études partenariales sur la mobilité touristique durable et souhaite initier des échanges techniques avec la Métropole et le Conseil départemental. Elle regrette que la carte illustrative de cette action soit trop centrée sur Montpellier.	La carte des enjeux de desserte saisonnière et événementielle est centrée sur le cœur de Métropole (concept du SCOT couvrant les communes de Montpellier, Castelnau-le-Lez, Jacou, Baillargues, Lattes, Pérols, Saint Jean de Védas, Juvignac, Grabels, Clapiers, Le Crès et Vendargues). Les partenaires Région et POA sont déjà identifiés dans la fiche action, le partenaire départemental sera ajouté, ainsi que les autres EPCI voisins.	La commission note que le conseil départemental et les EPCI voisins seront ajoutés dans la carte des enjeux de desserte saisonnière et événementielle.
Gratuité des Transports Collectifs (C.1) : La Région n'a pas d'opposition à la politique tarifaire du réseau TaM et souligne l'importance d'améliorer l'interopérabilité entre les réseaux TaM et liO, notamment via le déploiement du MaaS.	Ce sujet d'interopérabilité est un des principaux chantiers du SERM, démarche partenariale qui dépasse les périmètres administratifs.	La commission note que la Métropole ne répond pas aux avis de la Région concernant le déploiement du MaaS (Mobility-as-a-Service ou Mobilité Servicielle) se développant en France grâce aux avancées technologiques et réglementaires.
Organisation de la Diffusion de l'Information (C.2) : La Région soutient le développement d'une application unique centralisant les services de mobilité, tout en soulignant la complexité de la mise en place d'une gouvernance des données mobilité et la nécessité d'assurer la complémentarité des projets de MaaS.	Sujet traité dans le PDM, cette demande n'appelle pas de modification du projet	La mise en œuvre d'un service de Mobilité Servicielle pourrait par

AVIS DE LA RÉGION OCCITANIE	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Développer la Mobilité Inclusive p Humain (C.3) : La Région soutient le développement de l'accompagnement des changements de comportement, notamment auprès des populations les moins informées ou précaires. Elle insiste sur la coordination des différentes institutions concernées par le transport solidaire.	Pas de demande particulière issue de cette observation	exemple contribuer au développement de l'intermodalité et permettre l'accès des populations précaires au transport solidaire
Mettre en œuvre la ZFE (C.6) : La Région encourage la ZFE de Montpellier Métropole, 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. Elle salue les dérogations existantes.	Pas de demande particulière issue de cette observation	Pas de commentaire.
Décarboner la Mobilité (C.7) : La Région reconnaît le rôle de chef de file de la Métropole dans le déploiement des bornes de recharge et le renouvellement des flottes. Elle 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 que l'offre d'autopartage est principalement concentrée en milieu urbain.	Le PDM agit sur 3 fronts afin de décarboner la mobilité : action report modal, action pour les voitures individuelles avec électrification et action pour les professionnels avec la mise en place d'un réseau de stations multi énergie (Véhicules Utilitaires Légers et Poids-Lourds) en favorisant les énergies peu ou non carbonées (BioGNV, H2, HVO).	La commission relève l'action de la Métropole sur le report modal, l'électrification des voitures individuelles et pour les professionnels avec un réseau de stations multi-énergies favorisant les énergies peu ou non carbonées.
Favoriser le Covoiturage (C.10) : La Région souligne l'effort de coordination prévu par la Métropole avec sa politique régionale et celle de ses EPCI voisins. Elle encourage la coordination des modalités de la plateforme métropolitaine avec la politique régionale.	Pas de demande particulière issue de cette observation	Pas de commentaire.
Partenariats et Suivi Régulier (D.1 et D.2) : 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. Elle souligne que le suivi nécessitera des ressources et une gouvernance claire.	La Métropole a fait le choix de la gratuité pour le passager afin d'encourager le passage à l'acte. La stratégie régionale repose sur le paiement d'une participation financière par le passager. Le nombre de trajet financé mensuellement par la Métropole témoigne de la pertinence de cette option (première métropole covoiturée de France hors Ile de France). De plus, le partenariat avec Pays de l'Or et Sète Agglo Méditerranée pour partager les frais des navetteurs confirme l'intérêt de ce dispositif.	La commission prend en compte que la Métropole reconnaît la nécessité d'une collaboration renforcée avec les EPCI voisins et indique que la participation de la Région à la gouvernance de l'Observatoire des déplacements est prévue

Commentaires de la commission d'enquête publique.

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 ;
- Reconnaît 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 souhaiterait que la Métropole s'engage beaucoup plus, dans l'intermodalité avec les EPCI voisins concernant le déploiement du MaaS (Mobility-as-a-Service ou Mobilité Serviциelle)

1.5. AVIS DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE L'HÉRAULT.

Le Département de l'Hérault a émis un avis concernant le plan de mobilité de Montpellier Méditerranée Métropole. Cet avis souligne l'importance de reconnaître le rôle du Département et de ses initiatives dans divers aspects de la mobilité, tels que le vélo avec ses plans dédiés, le covoiturage, le développement des Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM), et la mobilité inclusive. Le Département insiste sur la correction des sources de données et la mention de son soutien à certaines initiatives. Globalement favorable, l'avis demande la prise en compte de ses remarques pour un plan de mobilité plus complet et collaboratif.

AVIS DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE L'HÉRAULT	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Il est important de modifier les sources de certaines illustrations car il s'agit de données issues de l'« Enquête Grand territoire de l'aire métropolitaine Montpelliéraine 2013-2014 » portée par le Département de l'Hérault, et les modalités de citation doivent être respectées.	La référence aux partenaires "(Etat, Département, Métropole, SAM, POA, CAHM et CABM)" sera ajoutée à la suite de « Enquête Grand territoire de l'aire métropolitaine Montpelliéraine 2013-2014 » déjà indiqué sur les images citées	La commission prend acte de ces demandes de modification.
Le Département pourrait être cité comme soutien au déploiement de l'autostop sécurisé et au développement de l'application « Picholine ».	Cette référence au soutien du département au covoiturage sera ajoutée au diagnostic	
Concernant les aides financières pour le vélo, le Département se positionne comme un acteur incontournable avec son « Plan Hérault Vélo 2019-2024 » et le futur « Plan Hérault Vélo 2025-2028 ».	Pas de demande particulière issue de cette observation	Pas de commentaire
L'objectif de croissance forte du vélo (15%) pour les déplacements internes à la Métropole est jugé 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.	Pour les déplacements interne de la Métropole, la part des modes actifs passe de 32 % (29% marche et 3% vélo) en 2019 à 40% (25% marche et 15% vélo) en 2032. L'ambition forte sur le vélo - cohérente avec le Plan Vélo National qui vise 12% en 2030 - conduit logiquement à prendre quelques points sur tous les autres modes, y compris la marche.	Pas de commentaires
Le volet des EDPM (engins personnels de déplacements motorisés) mériterait d'être pris en compte.	En raison de leur vitesse et emprise sur l'espace public, les EDPM réglementaires (bridés à 25km/h etc....) sont considérés comme des modes actifs. En effet, ils ont vocation à utiliser les aménagements cyclables. Dans le diagnostic, les EDPM ont été analysé dans un sous-chapitre sur l'émergence des nouveaux modes au sein des modes actifs. Dans la partie projet, ils sont considérés comme les vélos.	La commission prend note 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.
Les Grandes radiales cyclables du « Plan Hérault Vélo » sont complémentaires avec le Réseau Express Vélo de la métropole.	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, la	La commission observe que la Métropole reconnaît que les Grandes radiales cyclables du « Plan Hérault Vélo » sont complémentaires avec le Réseau Express Vélo de la métropole.

AVIS DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE L'HÉRAULT	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	cartographie restera à l'échelle du périmètre métropolitain.	
Le Département 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. Il rappelle avoir mené des études pour un CHNS sur l'A75-A750.	Les adaptations du réseau liO et sa connexion aux portes d'accès du territoire métropolitain font partie des axes de travail du SERM et devront être traités au niveau du bassin de mobilité dans les instances de gouvernance dédiées au SERM co-animée par la Région et la Métropole (au-delà du périmètre du PDM)	La commission note que la Métropole considère que ces actions devront être traitées au sein du bassin de mobilité par les instances de gouvernance dédiées au SERM.
La logique multimodale autour de Montpellier souligne l'intérêt du bouclage du LIEN « St Gely Bel Air », imaginé par le Département.	Le contournement prioritaire identifié dans le PDM est composé de la DEM à l'Est. Son effet sur la limitation du transit dans le tissu urbain habité est plus intéressant que le LIEN Est. Le PDM identifie l'objectif de séparation des flux sur le giratoire des Cousteliers (avec l'hypothèse de dénivellation). La jonction entre ce giratoire et l'A709 sera étudiée dans le cadre de la démarche d'optimisation du secteur Est.	La commission note que la jonction entre le giratoire des Cousteliers et l'A709, en lien avec la DEM, sera étudiée dans le cadre de la démarche d'optimisation du secteur Est.
La RD 612 nécessite des travaux importants, et une convention entre la Métropole et le Département serait nécessaire pour définir les modalités.	Cette observation ne relève pas du champ d'action du PDM.	Pas de commentaire
Le Département s'est engagé à faciliter la mobilité sur les courtes distances en développant des outils contractuels spécifiques comme les « Conventions de Mobilités Inclusives et Solidaires » avec les EPCI. Cette dynamique doit être poursuivie. Le Département souhaite expertiser la possibilité de mettre en œuvre une centrale de mobilités « Mobil'Hérault ».	Pas de demande particulière issue de cette observation	La commission note que la Métropole ne formule pas de réponse particulière à cette observation. •
Le Département rappelle son fort engagement financier pour le développement du tramway de Montpellier et des PEM (Pôles d'Echanges Multimodaux). Il identifie des opportunités de rabattement cyclable vers les PEM et les aires de covoiturage.	Le département sera inclus en tant qu'acteur impliqué dans la fiche action B6	La commission prend note que le département sera inclus en tant qu'acteur dans la fiche action B6
Avec son « Plan Hérault Covoiturage 2023-2028 », le Département souhaite renforcer le réseau d'aires de covoiturage. La carte des aires de covoiturage est à mettre à jour.	La carte « Aires de covoiturage mise en œuvre par le département » en annexe de votre avis démontre les aires déjà mises en œuvre par le Département. En complément, la carte « Espaces pré-identifiés pour des aires et voies de covoiturage » de la stratégie PDM évoque les futures aires. Pour la concevoir, nous nous sommes pourtant basés sur la carte « Aires de	La commission prend note que la carte « Espaces pré-identifiés pour des aires et voies de covoiturage » est basée sur la carte « Aires de covoiturage » du Plan Hérault Covoiturage du département.

AVIS DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE L'HÉRAULT	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	covoiturage de l'Hérault en cours et à venir » du Plan Hérault Covoiturage (Plan Hérault Covoiturage).	
Concernant la Déviation Est de Montpellier (DEM), il est nécessaire que le projet routier soit raccordé à l'A709 pour remplir sa fonction de rabattement sur le pôle d'échange de Notre Dame de Sablassou. La reconfiguration de l'A709 en axe de type « périphérique sud » est également évoquée. Des précisions sont attendues concernant la connexion entre le LIEN et l'A9. Des remarques sont faites concernant l'adaptation de la RD66 au regard des nombreux projets sur le secteur sud.	L'objectif du PEM de Sablassou n'est pas de devenir un PEM de rabattement, mais un PEM de diffusion. De ce fait, il n'y a pas de parking capacitaire qui est prévu dans ce PEM (pas d'augmentation du parking existant), mais la création, avec la LNMP, d'une halte ferroviaire. Le rôle de la DEM est de contournement de la zone urbaine.	La commission note que la Métropole ne répond pas d'une manière précise aux remarques du département concernant : • La connexion entre le LIEN et l'A9 ; • L'adaptation de la RD66 au regard des nombreux projets sur le secteur sud.
La fiche action relative à la valorisation du réseau routier structurant devrait mentionner le rôle du LIEN porté par le Département. Le Département est en attente d'un positionnement de la Métropole concernant l'échangeur des Commandeurs sur la RD66.	Le contournement prioritaire identifié dans le PDM est composé de la DEM à l'Est. Son effet sur la limitation du transit dans le tissu urbain habité est plus intéressant que le LIEN Est. Le PDM identifie l'objectif de séparation des flux sur le giratoire des Cousteliers (avec l'hypothèse de dénivellation). La jonction entre ce giratoire et l'A709 sera étudiée dans le cadre de la démarche d'optimisation du secteur Est. Le LIEN Ouest, toutefois, actuellement en travaux, est bien pris en compte dans le PDM. Il permet un contournement périurbain par le nord et nord-ouest, complémentaire au contournement intercommunal nord sur la RM65.	La commission note que la Métropole indique que le Lien est bien pris en compte dans le PDM.
La fiche action sur le déploiement d'un réseau cyclable hiérarchisé et continu devrait préciser le rôle actif du Département avec son « Plan Hérault Vélo ».	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, la cartographie restera à l'échelle du périmètre métropolitain.	La commission prend acte que la fiche action B1 "Déployer un réseau cyclable hiérarchisé et continu, maillant l'ensemble du territoire" du PDM fera référence au « Plan Hérault Vélo ».
La fiche action sur le développement des infrastructures pour le covoiturage devrait tenir compte du « Plan Hérault Covoiturage » du Département et intégrer le nombre de places de covoiturage comme indicateur de suivi, ainsi qu'une stratégie de suivi de la fréquentation.	Le Plan Hérault Covoiturage est bien pris en compte dans la fiche action B7. En effet, la carte « Espaces pré-identifiés pour des aires et voies de covoiturage » de la stratégie PDM évoque les futures aires y compris celles identifiées par le Département.	La commission prend note que le Plan Hérault Covoiturage est bien pris en compte dans la fiche action B7.

AVIS DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE L'HÉRAULT	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
L'action concernant l'accompagnement des comportements pourrait mentionner le rôle des plateformes de mobilités soutenues par le Département et les conventions « Hérault Mobilités Inclusives et Solidaires ».	Le département est cité comme partenaire notamment de l'action C3 "Développer la mobilité inclusive par un accompagnement humain". Les dispositifs évoluant au cours des années, il a été jugé plus pertinent de mentionner leurs objectifs que leur intitulé.	La commission prend note que le département est cité comme partenaire notamment de l'action C3 "Développer la mobilité inclusive par un accompagnement humain".
Le Département, mettant en place un observatoire des déplacements et étant fournisseur de données de mobilité, devrait être mentionné comme acteur impliqué dans le suivi régulier du plan de mobilité.	Le Département ainsi que la Région seront ajoutés en tant que partenaires de la fiche action D2 "Assurer un suivi régulier de la mise en œuvre du PDM"	La commission prend acte que le Département et la Région seront ajoutés en tant que partenaires de la fiche action D2 "Assurer un suivi régulier de la mise en œuvre du PDM".
En résumé, l'avis du Conseil départemental est globalement favorable mais insiste sur la prise en compte de ses remarques et sur la reconnaissance de son rôle et de ses initiatives en matière de mobilité, notamment dans les domaines du vélo, du covoiturage, des PEM et de la mobilité inclusive.	Observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière au vu des réponses apportées ci-dessus.	

Commentaire de la commission d'enquête publique

La commission considère que la Métropole a 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. Cependant, elle ne répond pas d'une manière précise aux remarques du département concernant la connexion entre le LIEN et l'A9 ou l'adaptation de la RD66 au regard des nombreux projets sur le secteur sud. Par ailleurs, certaines observations, comme celle concernant la RD 612, ont été jugées hors du champ du PDM.

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

AVIS DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU GRAND PIC SAINT-LOUP	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Le projet souligne en préambule une approche à l'échelle du grand territoire. En effet, cette réflexion doit effectivement porter sur une échelle élargie afin de prendre en compte la dynamique des mobilités qui vont au-delà des limites administratives de nos territoires. En ce qui concerne les liaisons entre le territoire de la Métropole et In 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 aux entrées de la Métropole. Ainsi, une problématique foncière reste donc à résoudre au niveau de la D986/M986 pour favoriser la circulation des transports interurbains existants mais aussi des futurs cars express entre Saint-Gély-du-Fesc et la station << Occitanie ».	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 à laquelle CCGPSL est partie prenante.	La commission constate que : • La CCGPSL et la Métropole soulignent la nécessité de l'approche en démarche partenariale sur une échelle élargie. (SERM) • La ligne de car express Saint Gely – Occitanie est au cœur du débat pour les 2 communautés. • La métropole n'aborde pas la problématique foncière évoquée par la CCGPSL. • Un accord, également, sur le fait que le positionnement des PEM prévus reste à définir précisément lors d'un travail conjoint dans le cadre du SERM.
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 respectivement au Sud de Saint-Gély-du-Fesc et au Sud de Saint-Mathieu-de-Tréviers.	Le positionnement des PEM de rabattement en dehors du territoire métropolitain est à titre indicatif, la métropole n'étant pas compétente en matière de mobilité en dehors de son territoire. 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.	
Le scénario retenu pour le plan de mobilité arrêté, définit une hiérarchisation routière axée autour du << contournement intercommunal » assurant la traversée de la Métropole depuis le périurbain et complété en son cœur par sa ceinture de protection >> visant à assurer les liaisons inter-quartiers. Dans ce schéma, 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 en direction de la Métropole (D112 et D986 notamment).	Le PDM s'appuie sur plusieurs actions pour atteindre ses objectifs. Les actions doivent être analysées de manière systémique et pas de manière isolée. Ainsi, le système de mobilité proposée permettra de reporter le trafic en dehors des centres urbains (ou de le limiter), et il permettra de reporter 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".	La CCGPSL craint qu'une des conséquences des mesures du PDM soit un report de trafic avec un risque de saturation du LIEN qui est sur son territoire. La Métropole répond sur ce point et précise que les effets du PDM devraient donner lieu à des changements de modes alternatifs à la voiture et donc limiter ce risque.

Commentaire de la commission.

Nous constatons 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 ;

Il en est 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 sur le report modal, qu'induit la mise en application du PDM dans sa globalité, pour en limiter les risques.

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.

AVIS DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES VALLÉE DE L'HÉRAULT	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
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 ;	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, la cartographie restera à l'échelle du périmètre métropolitain.	Nous constatons que la Métropole s'engage à cartographier les véloroutes et les voies vertes du Plan Hérault Vélo dans la partie « Projet » du PDM.
Alerter sur la nécessité d'apporter des informations régulières sur les services de transports et une offre lisible et accessibles pour les territoires voisins ;	Ce sujet d'interopérabilité est un des principaux chantiers du SERM, la CCVH est engagée dans cette démarche partenariale qui dépasse les périmètres administratifs.	Nous considérons que cette remarque n'appelle pas d'action immédiate de la part du maître d'ouvrage
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 ;	Suite à la traduction de la directive européenne dans le droit français (Loi d'Orientation des Mobilités puis Loi Climat&Résilience), la Métropole a mis en place une ZFE progressive dans le temps, adossée à une ambitieuse stratégie de mobilité afin de proposer des alternatives à la voiture solo et en positionnant la voiture à sa juste place. En cohérence avec les spécificités territoriales et économiques partagées lors de plusieurs phases de concertation (les bilans de consultation du public et des personnes publiques associées sont accessibles sur www.montpellier3m.fr/zfe), la Métropole a prévu différentes dérogations territoriales (permettant le transit, l'accès aux P+R et aux parcs d'activités) ainsi que des dérogations liées à la spécificité de certains véhicules ou des pratiques de type petits rouleurs (moins de 8000 km ou 52j). En l'absence de mise à disposition par l'Etat de dispositif de contrôle des plaques d'immatriculation, la Métropole a choisi de ne pas mettre en place de verbalisation localement. L'objectif est de donner le cap concernant l'évolution des pratiques de mobilités grâce à une action pédagogique envers la population et les	Nous considérons que le maître d'ouvrage répond à la demande.

AVIS DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES VALLÉE DE L'HÉRAULT	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	professionnels. L'amélioration de la qualité de l'air reste une priorité de santé publique (pour mémoire, 3ème cause de mortalité en France).	
Demander à ce 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.	Cette demande est bien prise en compte dans la fiche action D1 "Travailler en partenariat avec les autres acteurs du territoire"	Nous considérons que le maître d'ouvrage répond à la demande.

Commentaire de la commission

Nous constatons 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 nous prenons acte de ses engagements 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 **émet 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 a choisi de concentrer son avis essentiellement sur les fiches des 32 actions du PDM. Elle estime que leur analyse met en lumière la nécessité de poursuivre la démarche partenariale déjà impulsée entre les territoires, qu'ils soient ou non autorités organisatrices de la mobilité (AOM), bon nombre de déplacements dépassant les limites de chacune des entités territoriales.

Elle considère que plusieurs actions à mener conjointement entre les deux territoires s'inscrivent dans ce contexte :

AVIS DE L'AGGLOMÉRATION DU PAYS DE L'OR	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
- Action A.4 : Valoriser le réseau routier structurant et notamment le contournement L'Agglomération du Pays de l'Or partage la volonté de 3M de faire évoluer l'A709 vers « un profil plus urbain et multimodal ». L'évolution de cet axe routier permettait d'avoir sur la Métropole Montpellieraine une rocade de desserte et de créer de nouvelles entrées et sorties. Il s'agissait alors, dans le courrier envoyé à 3M le 20 mai 2022, de faire de cet axe un axe dérogatoire à la zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m, cf. action C.6), de sorte que les individus trouvent un compromis entre l'usage de leur voiture et la distance restante à parcourir en transport en commun, en covoiturage ou mode doux afin de rejoindre les principales polarités de 3M. Il est à déplorer le fait que ces éléments n'aient pas été retenus dans le bilan de la consultation des personnes publiques associées sur le projet de ZFE-m, impliquant alors le rallongement global des distances parcourues des individus, néfastes collectivement.	L'A709 est identifiée dans le PDM comme un axe à faire évoluer vers plus de multimodalité et comme un axe dérogatoire de la Zone à Faible Emission lors de la première phase. La mise en œuvre de la ZFE est se fait avec des adaptations régulières en fonction de la concertation locale et des évolutions européennes et nationale. La ZFE est motivée par la réduction des polluants atmosphériques qui sont néfastes pour la santé des habitants et usagers du territoire (40 000 morts prématurées par an à l'échelle nationale pour mémoire, 3ème cause de mortalité).	Nous considérons que le maître d'ouvrage apporte une réponse adaptée à la demande.
Action B.1 : Déployer un réseau cyclable hiérarchisé et continu, maillant l'ensemble du territoire / Action B.2 : Développer les services vélos et traiter la chaîne de déplacement de l'origine à la destination Nous le constatons collectivement, l'usage des modes doux connaît une évolution forte, si bien que les collectivités mettent en place et doivent poursuivre les mesures incitatives à l'usage de ces modes.	La piste cyclable reliant le PEM Baillargues à Mauguio fait partie du réseau des vélolignes. Cet aménagement sur la RD26 relève de la Maitrise d'ouvrage du Département, les travaux sont cofinancés par la Métropole et POA, ce projet se confronte à une dureté foncière reportant le délai de mise en service de ce tronçon effectivement stratégique pour accéder au PEM de Baillargues.	Nous considérons que la métropole répond à la demande, et que le développement de collaborations étroites entre MMM et POA est nécessaire à la mise en place d'un réseau de pistes cyclables adapté aux besoins importants qui existent sur cette partie du territoire, et plus particulièrement celles reliant le PEM Baillargues à Mauguio et la ZAC des

AVIS DE L'AGGLOMÉRATION DU PAYS DE L'OR	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
POA se réjouit du partenariat initié afin de connecter la voie verte de POA à la gare Sud-de-France, en déléguant la maîtrise d'ouvrage à 3M pour la création d'un tunnel pour les modes actifs sous la RD66. Cette connexion cyclable entre les deux territoires laisse entrevoir la future véloligne D mentionnée dans le PDM, de la Gare Sud-de-France à Castries, en passant par Mauguio et Baillargues, en particulier son pôle d'échange multimodal (PEM). Le PEM de Baillargues, cofinancé par POA, est sorti de terre depuis de nombreuses années et se voit dépourvu d'une liaison en modes actifs ou en transport en commun depuis la RD26, de sorte que les habitants du Pays de l'Or accèdent directement et rapidement à ce PEM, pour ensuite rejoindre le cœur de la Métropole de Montpellier en 8 minutes. Dans l'autre sens, les salariés des zones d'activité, en particulier la zone artisanale du Bosc à Mudaison, se voient dépourvus d'une liaison crédible en mobilités alternatives depuis ce PEM. Ce PEM est alors inopérant pour POA et bon nombre de cyclistes et piétons prennent le risque démesuré d'emprunter quotidiennement cet itinéraire. POA insiste alors sur la nécessité d'accélérer les échanges sur cette connexion, tant attendue par les usagers. Il en est de même pour la liaison en mode doux entre la ZAC des Commandeurs à Lattes et la ZAC de Fréjorgues Ouest, permettant alors de proposer aux salariés de ces zones une alternative à la voiture et, partant, une réduction du trafic automobile sur la RD 189 à Lattes. Sur le jalonnement, POA partage la nécessité de trouver une signalétique commune et adaptée, de sorte à considérer le réseau cyclable comme un véritable réseau parallèle au réseau viaire, avec une vision intermodale des usages des mobilités. Enfin, le développement de services vélos, en particulier d'abris vélos sécurisés, est la condition sine qua non de fidélisation à l'usage du vélo comme mode de déplacement du quotidien. POA sera attentive à ce sujet et proposera, en 2025, le déploiement de consignes vélos sécurisés sur ses zones d'activités et en des lieux favorisant l'intermodalité.	Concernant la piste cyclable entre la ZAC des Commandeurs à Lattes et la ZAC de Fréjorgues Ouest, ce type d'axe reliant deux pôles d'activités fait partie du réseau de liaison dans la hiérarchie des aménagements cyclable tel que décrit dans le PDM. Les modalités de réalisation relèvent d'un mode opératoire qui n'est pas défini dans le PDM et sera à identifier entre les partenaires. La Métropole installe d'ores et déjà des vélobox permettant le stationnement sécurisé des vélos sur son territoire.	Commandeurs à la ZAC de Fréjorgues Ouest.
Action B.4 / B.5 : Déployer un réseau périurbain de transports collectifs performant et structuré / Renforcer le réseau structurant de TC du cœur de métropole	La stratégie de mobilité portée par le PDM 2032 repose sur l'analyse des déplacements au-delà des frontières administratives. Toutefois, les	Au niveau du déploiement des transports collectifs, nous considérons qu'au-delà de la comitologie, la collaboration entre MMM et POA

AVIS DE L'AGGLOMÉRATION DU PAYS DE L'OR	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
À l'instar de l'engagement de POA à participer au projet SERM Montpellier Méditerranée, le déploiement d'un réseau périurbain de transports collectifs performant et structuré est une action sur laquelle il y a la nécessité d'agir rapidement, sous la contrainte budgétaire imposée notamment par la dynamique du versement mobilité. Il s'agit alors de la raison pour laquelle, au regard des flux exercés entre 3M et POA, que POA avait sollicité officiellement 3M afin de faire pénétrer sur son territoire les lignes du réseau Transp'Or & Mobilités, là où les limites territoriales ne doivent pas être un obstacle au déploiement d'un réseau adapté à la réalité des déplacements des habitants. Les éléments relatifs au blocage du déploiement d'une ligne de transport en commun de la gare Sud-de-France au PEM de Baillargues (cf. également l'action B.6 : Faire des PEM un point fort de la chaîne multimodale), au regard du sous-dimensionnement de la RD26, peuvent également être évoqués dans cette action. POA souhaite accélérer les échanges à ce sujet et proposera en 2025 une étude d'opportunité de faire d'une partie de la portion melgorienne de la RD189 un axe de transport en commun sur site propre. POA sera également attentive, au-delà du renfort du réseau de transport collectif du cœur de métropole qui permettra d'accroître l'usage du transport en commun, au développement de la ligne de bus à haut niveau de service B1, dont l'itinéraire est à proximité immédiate de la commune de Saint-Aunès, reliée à 3M par la ligne 3 du réseau Transp'Or & Mobilités (ND de Sablassou <> Ecoparc Saint-Antoine). POA a déjà pu notifier la nécessité de travailler sur les interconnexions de réseau de transport en commun, démarche collaborative déjà menée avec 3M, mais également en modes doux, de sorte que la ligne B1 soit une offre de transport adaptée aux déplacements pendulaires, quotidiens et multimodaux. Se pose également la question d'un parking de rabattement pour permettre aux résidents et actifs de Saint-Aunès d'emprunter la ligne de BHNS. Il convient également de traiter l'interopérabilité des titres de transport. Les habitants et visiteurs du territoire sont en demande de simplification d'accès aux plusieurs réseaux urbains. Une première phase de cette interopérabilité existe déjà, pilotée par Hérault Transport, avec l'existence d'abonnements intermodaux. Il s'agit alors	actions en dehors du périmètre métropolitain ne relèvent pas de la compétence de la Métropole. Les sujets de l'interopérabilité entre les réseaux et du développement d'un réseau périurbain de transports collectifs font partie des principaux chantiers du SERM, POA est engagée dans cette démarche partenariale qui dépasse les périmètres administratifs.	mériterait d'être renforcée afin d'accélérer la réalisation de liaisons transfrontières d'importance, comme celles donnant accès à la gare Sud-de-France ou à la mer, et la mise en place de l'interopérabilité des titres de transport. La question d'un parking de rabattement pour permettre aux résidents et actifs de Saint-Aunès d'emprunter la ligne de BHNS, mériterait aussi d'être l'objet de discussions.

AVIS DE L'AGGLOMÉRATION DU PAYS DE L'OR	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
d'accélérer considérablement les évolutions dans ce sens notamment par l'intégration du réseau ferré et la création d'un titre unique, intégrant les gammes tarifaires de chacune des AOM, notamment la gratuité des transports de 3M pour ses habitants (cf. action C. 1 du PDM).		
Action B.7 : Développer des infrastructures pour le covoiturage / Action C.10 : Favoriser le covoiturage Le covoiturage est une solution modale pertinente, en particulier pour les trajets pendulaires et quotidiens, là où le non-développement d'une ligne de transport en commun figée se justifie par son inefficacité. Forts de ce constat et au-regard des pratiques initiées par 3M sur le covoiturage, POA s'est inscrit dans le même dispositif que celui de 3M, en proposant le covoiturage par l'intermédiaire de la plateforme BlaBlaCar Daily. POA est également partenaire du Département de l'Hérault, sous l'égide de la convention « Hérault Mobilités Inclusives et Solidaires », permettant de bénéficier d'un accompagnement technique et financier au déploiement d'une infrastructure de covoiturage. POA partage alors cette volonté de favoriser ces pratiques, de communiquer ensemble, là où les deux territoires échangent de forts flux de déplacements pendulaires et quotidiens. Au-delà des flux domicile-travail, il conviendra de travailler ensemble sur le développement du covoiturage pour les déplacements tous motifs entre nos territoires (plages, évènements sportifs, culturels...).	Le sujet du covoiturage est traité dans une fiche dédiée, C10 "Favoriser le covoiturage", mais également de manière transversale dans d'autres fiches comme la D10 "Travailler en partenariat avec les autres acteurs du territoire" où notamment la mise en œuvre d'une comitologie thématique au développement du covoiturage est indiquée.	Nous encourageons le maître d'ouvrage dans sa démarche de définition d'une stratégie de développement du covoiturage en lien avec les territoires voisins, et en particulier POA, en ciblant les flux massifiés.
Action B.8 : Offrir des alternatives pour les déplacements de tourisme et loisirs L'optique d'une étude d'opportunité socio-économique, technique, environnementale et financière d'une liaison performante entre la ligne 3 de tramway et la mer n'a pas fait l'objet d'une concertation avec POA. Il convient alors de raison garder sur ce point, là où l'intensité des flux de déplacement n'est strictement pas identique selon les saisons. Les lignes 1 et 4 du réseau Transp'Or & Mobilités, liant la station de tramway Pérols - Etang de l'Or T3 au littoral, proposent déjà une desserte en transport en commun cadencée selon les périodes, en particulier la période estivale avec un bus toutes les 15 minutes en période de forte affluence. Sur la desserte de l'aéroport, notamment au regard de l'essor économique de la zone aéroportuaire, POA partage cette volonté de	La stratégie de mobilité portée par le PDM 2032 repose sur l'analyse des déplacements au-delà des frontières administratives. Toutefois, des actions en dehors du périmètre métropolitain ne relèvent pas du ressort territorial de la Métropole. La liaison performante entre le terminus de la ligne 3 de tramway et la mer fait partie des branches du SERM. Elle doit être affinée dans le cadre de cette démarche partenariale dont POA est partie prenante, la démarche d'évaluation socio-économique, technique, environnementale et financière sera également nécessaire sur la desserte de l'aéroport et de sa zone d'activité. A noter pour ce secteur géographique : l'offre généreuse de place de stationnement pour les	Nous considérons que, en matière de mobilité, le secteur de Grammont est un des points névralgiques auxquels MMM devra porter la plus grande action.

AVIS DE L'AGGLOMÉRATION DU PAYS DE L'OR	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
développer les mobilités, raison pour laquelle, d'une part, 3M, POA et Hérault Transport ont cofinancé en septembre 2022 la ligne 621 liant la station de tramway Boirargues T3 à la plateforme aéroportuaire. D'autre part, POA a raccordé la plateforme aéroportuaire à la voie verte du Pays de l'Or, elle-même connectée présentement au secteur lattois et dans l'avenir au secteur de la gare Sud-de-France. POA est également pleinement engagé dans le plan de mobilité interentreprise de la plateforme aéroportuaire. Sur la zone de Grammont, l'action de déploiement d'une offre de mobilité dépasse celle des déplacements pour des motifs de tourisme et de loisir, tant cette zone est congestionnée, au-delà même des périodes de pointe, au-delà même de la zone, où ce ne sont pas moins que les routes A709, D66, D189, D24 et dans une moindre mesure la route D172 qui se retrouvent dans une situation quotidienne de paralysie du trafic, symbole de la nécessité d'améliorer les mobilités de moyenne distance. Les transports en commun ne peuvent pas en effet proposer à l'heure actuelle une desserte ponctuelle et performante en passant par cette zone.	employés n'est pas favorable au report modal vers le transport en commun. Le PDM s'appuie sur plusieurs actions pour atteindre ses objectifs. Les actions doivent être analysés de manière systémique et non de manière isolée. Ainsi, le système de mobilité proposée permettra de reporter le trafic en dehors des centres urbains (ou de le limiter), et il permettra de reporter 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". L'ensemble de ces actions devra avoir impact sur la zone de Grammont. Outre le travail sur la reconfiguration de l'A709, les lignes de renforcement du réseau urbain et surtout les branches du SERM devront avoir un impact positif sur cette congestion constatée aujourd'hui.	
Action C.2 : Organiser la diffusion de l'information POA a lancé, depuis quelques années, son MaaS avec l'application Transp'Or & Mobilités permettant, avec un compte unique, de s'informer sur les possibilités de déplacement - sur le territoire et au-delà, notamment sur 3M -, acheter ses titres de transport, réserver ses trajets de transport à la demande et, dans le futur selon les capacités techniques disponibles, utiliser les abris vélos sécurisés et réserver ses trajets de covoiturage. POA est alors disponible pour partager avec 3M les bonnes pratiques qu'elle a pu déceler, de sorte à proposer ensemble un outil de communication regroupant une offre de mobilité plus vaste que celle limitée à un seul territoire.	Ce sujet d'interopérabilité est un des principaux chantiers du SERM, démarche partenariale qui dépasse les périmètres administratifs à laquelle POA est partie prenante.	Nous considérons que l'intérêt d'une collaboration, avec POA, sur les sujets trans-territoriaux et le partage de bonnes pratiques relatives à la diffusion de l'information, ne devrait pas être négligé.
En conclusion de cet avis, à l'image de l'action D.1 : Travailler en partenariat avec les autres acteurs du territoire, POA se réjouit du dialogue privilégié avec 3M sur la thématique des mobilités. Les mesures proposées dans l'action D. 1 consistent à consolider ces partenariats, afin de travailler plus finement sur les sujets trans-territoriaux. POA sera pleinement disponible afin de collaborer sur cette thématique de la mobilité, représentant un enjeu de grande envergure pour les habitants et visiteurs de l'aire montpelliéraine.	Observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	

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 que la Métropole et le Pays de l'Or devraient s'engager réciproquement à renforcer leur collaboration, notamment celles concernant :

- 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 MMM devra porter la plus grande attention.

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

Le Syndicat met en avant l'importance de l'étude SERM pour l'analyse des transports et souligne la nécessité de coordination interterritoriale pour les réseaux cyclables, le covoiturage et l'information multimodale. La Métropole prend note de ces remarques, précisant son périmètre d'action et intégrant certaines suggestions dans son document projet.

AVIS DU SYNDICAT DE DÉVELOPPEMENT LOCAL DU PAYS CŒUR D'HÉRAULT	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Il est suggéré de mentionner l'étude « Services Express Régionaux Métropolitains » (SERM) comme un élément qui apporte un éclairage sur l'analyse de l'offre de transport en commun. Le projet SERM constitue une opportunité de répondre à l'absence d'une gouvernance centralisée et cohérente des données à l'échelle de l'aire urbaine, qui est identifiée comme une faiblesse dans le diagnostic.	Comme expliqué dans la partie "Préambule méthodologique" de chaque document composant le PDM, l'état initial du PDM, dit "T zéro", est établi en 2019. De ce fait, la mention de la labélisation SERM n'a pas sa place dans le document diagnostic. Toutefois, elle sera ajoutée dans le document projet.	La commission prend note que la mention de la labélisation SERM sera ajoutée dans le document projet.
Fiche Action B.1 : Déployer un réseau cyclable hiérarchisé et continu maillant l'ensemble du territoire : Le Syndicat appuie cette action et 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. Il est suggéré d'activer les services vélo et les liaisons avec le déplacement de l'origine à la destination.	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, la cartographie restera à l'échelle du périmètre métropolitain.	La commission prend note que les véloroutes/voies vertes du Plan Hérault Vélo seront cartographiés dans la partie projet du PDM.
Fiche Action B.7 : Développer des infrastructures pour le covoiturage : Le Syndicat soutient cette action, considérant que le SERM met en évidence une liaison structurante entre le Pôle d'échange multimodal (PEM) de la Mosson et le Cœur d'Hérault mentionnant une offre de CHNS (covoiturage à haut niveau de service) depuis Pézenas jusqu'à Picpoul via la Mosson, ainsi qu'un potentiel de CHNS depuis Clermont-l'Hérault jusqu'à la Mosson. Il est noté un besoin d'études complémentaires pour affiner la faisabilité relative à la Métropole de Montpellier.	Observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	La commission note que la Métropole ne répond pas au syndicat dans sa demande d'études complémentaires concernant la mise en œuvre d'un CHNS depuis Clermont-l'Hérault jusqu'à la Mosson.
Fiche Action C.2 : Organiser la diffusion de l'information : Le Syndicat insiste sur la nécessité d'intégrer la diffusion d'informations multimodales à l'échelle du bassin de mobilité, en encourageant une approche coordonnée	Ce sujet d'interopérabilité est un des principaux chantiers du SERM, démarche partenariale qui dépasse les périmètres administratifs à laquelle le Pays est partie prenante.	La commission relève que la Métropole considère que la diffusion d'informations multimodales est un des principaux chantiers du SERM.
Fiche Action C.10 : Favoriser le covoiturage : Le Syndicat 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. Il souligne l'opportunité qu'offre le SERM pour développer le covoiturage sur les itinéraires structurants. Il insiste sur l'importance d'étudier les opportunités de développement des aires de covoiturage sur les itinéraires structurants ainsi que sur les	La Métropole a fait le choix de la gratuité pour le passager afin d'encourager le passage à l'acte. La stratégie régionale repose sur le paiement d'une participation financière par le passager. Le nombre de trajet financé mensuellement par la Métropole témoigne de la pertinence de cette option (première métropole covoiturée de France hors Ile de France). De plus, le partenariat avec Pays de l'Or et Sète Agglo Méditerranée pour partager les	La commission constate que la Métropole a sa propre stratégie de covoiturage avec la gratuité pour les passagers et ses partenariats avec d'autres territoires. La Métropole précise que la création d'aires de covoiturage relève de la compétence départementale, et que les aires existantes ou en projet sont identifiées

AVIS DU SYNDICAT DE DÉVELOPPEMENT LOCAL DU PAYS CŒUR D'HÉRAULT	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
itinéraires secondaires, afin de mailler davantage le territoire en concertation avec les structures intercommunales. Concernant l' évaluation environnementale , le Syndicat estime qu'elle est distinguée par un choix ambitieux visant à accroître significativement les parts modales des transports collectifs et des modes actifs. Il regrette cependant que l'étude n'ait pas formulé plus de remarques sur les impacts des différentes actions.	frais des navetteurs confirme l'intérêt de ce dispositif. La création d'aires de covoiturage relève d'une compétence départementale dont les aires réalisées ou en projet sont identifiées dans le projet de PDM.	dans le projet de PDM. La Métropole reconnaît le potentiel du SERM pour le covoiturage mais note le besoin d'études complémentaires pour affiner la faisabilité sur son territoire.
Il demande à la Métropole de prendre en compte les itinéraires cyclables projetés par le Plan Hérault Vélo du Département	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, la cartographie restera à l'échelle du périmètre métropolitain.	La commission prend note que les véloroutes/voies vertes du Plan Hérault Vélo seront cartographiés dans la partie projet du PDM.
Il demande à la Métropole d'étudier la possibilité de déployer des services de vélos en libre-service pour répondre aux besoins des usagers	La Métropole ne peut mettre en œuvre d'action en dehors de son ressort territorial, cette règle s'applique également à des services vélo.	La commission prend bien note que la Métropole ne peut agir que sur l'aire métropolitaine et que le syndicat est partie prenante du SERM
Il demande à la Métropole de renforcer l'intégration de la stratégie de covoiturage dans la mise en place de la gouvernance associée au SERM.	Le périmètre d'action de l'autorité organisatrice de la mobilité locale qui est la métropole est son territoire. Le SERM est bien identifié comme indispensable pour l'interface entre le périurbain et le cœur de métropole et de ce fait est mentionné dans le PDM, mais les actions des territoires voisins ne peuvent pas passer par des actions métropolitaines. Le Pays est partie prenante de la démarche partenariale du SERM.	
Il 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.	Ce sujet d'interopérabilité et de qualité de l'information voyageurs est un des principaux chantiers du SERM, démarche partenariale qui dépasse les périmètres administratifs à laquelle POA est partie prenante.	La commission relève la nécessité d'un partage d'informations multimodales entre les différents EPCI

Commentaire de la commission d'enquête publique.

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.

Par ailleurs, 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 qui lui paraissent indispensables pour les entreprises du territoire.

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE L'HÉRAULT	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLÉ	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
1. Améliorer l'accessibilité aux principales polarités de la Métropole et fluidifier les déplacements tous modes confondus. La performance des modes de transport proposés sur un territoire est indubitablement un des leviers de la compétitivité des entreprises. Cela se vérifie pour la chaîne logistique, pour l'attractivité commerciale, pour les services aux particuliers et aux entreprises. Chaque jour des centaines de milliers de déplacements contribuent à faire vivre l'économie de notre territoire : La fluidité de ces déplacements est donc un facteur de performance économique. Nous rappelons, à l'occasion de notre avis, que de nombreux déplacements professionnels restent soumis à l'utilisation de véhicules motorisés, que ce soit pour des livraisons, des déplacements en clientèle, etc. Pour ces déplacements, les réseaux de transport collectifs ou les modes actifs ne sont pas toujours adaptés : l'usage de l'automobile ou des VUL restera prépondérant pour certaines activités et certains déplacements. Pour autant, de nombreuses entreprises ont déjà pris le parti d'optimiser leurs déplacements, de développer l'usage des mobilités décarbonées pour leurs salariés, de favoriser le télétravail ou bien encore de verdir leur flotte de véhicules. Ces mutations sont parfois complexes à mettre en œuvre, et il convient de travailler sur des pas de temps réalistes économiquement. Il est nécessaire pour cela d'assurer la cohabitation et un équilibre des différents modes de mobilité.	Le PDM s'appuie sur plusieurs actions pour atteindre ses objectifs. Les actions doivent être analysées de manière systémique et non de manière ponctuelle. Ainsi, le système de mobilité proposé permettra de reporter le trafic en dehors des centres urbains (ou de le limiter), et il permettra de reporter 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", y compris pour les déplacements professionnels. Le report modal effectué par les usagers permettra également de laisser plus de place pour le professionnel qui n'ont pas le choix de se déplacer autrement que dans un véhicule individuel. Pour accompagner les entreprises afin de trouver des solutions pour les déplacements professionnels comme les déplacements des salariés, le PDM affirme de moyens humains au sein des équipes de la Métropole pour appuyer les entreprises et administrations dans la mise en place de Plan de Mobilité Employeur.	Nous considérons que MMM répond à la demande en accompagnant 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 PDM.

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE L'HÉRAULT	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
La CCI Hérault va lancer de façon opérationnelle le dispositif « Destination responsable et engagée » en 2025. L'objectif est de sensibiliser et accompagner les chefs d'entreprise dans la décarbonation des mobilités (mobilités des personnes, des biens et des données). Nous aurons besoins de vous pour accompagner cette démarche qui s'adressera aux 40 000 entreprises de votre territoire dont 85 % sont des TPE de moins de 5 salariés.	Ces moyens humains s'associeront à la démarche pilotée par la CCI "destination responsable et engagée".	
2. Développer les infrastructures de transport en phase avec les besoins des entreprises et de leurs salariés. Votre collectivité a d'ores-et-déjà engagé des travaux structurants tels que la T5 du tram ou bien encore la B1 du futur réseau bustram. Ce sont des maillons essentiels du réseau TAM (Axe B5 et B6). Par ailleurs, le réseau cyclable de la Métropole a été notablement renforcé pour permettre le développement des mobilités actives (axe B1). Au-delà de cet axe, il conviendra également de déployer du stationnement vélo adapté et calibré pour répondre aux besoins des usagers (axe B2). En effet, il nous est fréquemment remonté des difficultés pour stationner les vélos dans les centralités mais également la problématique de la sécurisation des vélos. Le sujet du stationnement deux roues motorisés est également à prendre en compte, notamment sur le pourtour de l'Écusson de Montpellier. Les aménagements de pistes cyclables et de lignes de transports en commun ont évidemment pris place sur des emprises occupées jusque-là par des voiries utilisées par les transports motorisés. Sur les axes impactés, ces aménagements réduisent l'emprise dévolue aux automobilistes et aux véhicules professionnels. Cela génère inévitablement des encombrements, et des reports de flux sur des axes routiers qui ne sont pas toujours en capacité de les absorber.	La gestion de rabattement des flux voiture ou modes actifs vers les nouvelles lignes de transport en commun est décrite dans la hiérarchisation/ organisation des PEM (fiche action B6). Les PEM identifiés comme "Connexion métropolitaine routière" ont une capacité de stationnement des véhicules motorisés plus importante, considérés comme "portes d'entrée" de la zone urbaine. Concernant le stationnement vélo, il fait partie des actions pour accompagner le développement des modes actifs (Cf extrait de la fiche action B2 ci-dessous) : <i>"Déploiement de la stratégie de stationnement vélo :</i> <i>• Mise en place, en ville, de stationnement pour les vélos (sécurisé en box et arceaux) a proximité des pôles générateurs</i> <i>• Stationnement vélo au niveau des arrêts TC (typologie et capacité selon type de PEM)</i> <i>• Intégration dans le PLU de l'obligation de mise en place de stationnement vélos abrités dans les logements collectifs</i>	Nous considérons que MMM répond à la demande, et 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. Par ailleurs, il nous paraît urgent d'assurer une reconfiguration de l'A709, pour que cet axe joue pleinement son rôle de contournement sud de Montpellier.

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE L'HÉRAULT	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Aussi, l'aménagement d'infrastructures routières permettant de délester efficacement la centralité métropolitaine doit être traité prioritairement. Si nous souscrivons pleinement à la logique de « contraindre le transit du cœur de ville » (axe A3), des solutions alternatives doivent être proposées. C'est pourquoi, les contournements que sont le COM et le DEM doivent être réalisés dans des délais raisonnables (axe A4). Dans ce même axe, vous évoquez les diffuseurs (échangeurs) à compléter, à créer, à déniveler. Au droit de l'A709, l'aménagement de deux diffuseurs existant nous paraît prioritaire : Le rond-point du Zénith (sortie 29) et le rond-point de Près d'Arènes (sortie 30).	• <i>Incitation des entreprises à la mise en places de stationnement vélos sécurisés</i> • <i>Réalisation de diagnostic de patrimoine vacant dans les immeubles en centre ancien pour évaluer l'opportunité et la faisabilité de reconversion vers des stationnements vélos</i> • <i>Rééquilibrage des usages des parkings en ouvrage pour tenir en compte du besoin en stationnement vélo.</i> Pour ce qui concerne le stationnement deux roues motorisés, notamment aux entrées de l'Ecusson de Montpellier, le document Projet et Fiche action seront enrichis. Le PDM agit pour l'ensemble des modes de déplacements. Il inscrit dans son projet stratégique et son plan d'action une hiérarchisation du réseau routier (réseau structurant, réseau primaire, réseau secondaire) qui permet d'apaiser les quartiers de Montpellier et les centres-villes des communes de la métropole. Il prévoit par ailleurs la réalisation d'un contournement intercommunal composé de nouvelles infrastructures (le COM et la DEM), de la RM65 et de l'A709 reconfigurée. L'objectif de ce contournement intercommunal est d'assumer rôle de distribution du trafic à l'intérieur du contournement – dans la zone urbaine - tout en y réduisant le transit. la congestion. Pour que l'A709 joue pleinement son rôle de contournement sud de Montpellier, il est nécessaire de travailler sur sa	

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE L'HÉRAULT	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION PUBLIQUE D'ENQUÊTE
	reconfiguration. Les fonctions et les conditions administratives, réglementaires, financières et techniques pour la reconfiguration de l'A709 sont à approfondir avec les partenaires (Etat, Région, Département, AOM voisines). En complément de ce maillage, la finalisation du LIEN Ouest permet également de soulager une partie du trafic en entrée de métropole.	
3. Optimisation des accès aux parcs de stationnement Vous évoquez des mesures relatives à l'évolution de l'offre de stationnement en lien avec le plan de circulation, mais également sur l'organisation du stationnement en bordure des centralités (axes A5 et A6). Nous insistons également sur l'optimisation des accès aux parcs de stationnement. À titre d'exemple, la création du nouvel accès au parking Comédie depuis Mendès France et Montmorency est une excellente chose. Une réflexion sur l'accessibilité de l'ensemble des parkings de rabattement nous paraît opportune afin de prioriser certains accès (axe B6).	Observation n'appelant pas de réponse particulière	Nous recommandons au maître d'ouvrage d'accompagner la réalisation des parkings de rabattement d'une étude de priorisation des accès.
4. Assurer une desserte optimale des parcs d'activités économique et pôle d'emplois Des solutions seront proposées prochainement sur le secteur Est (Millénaire, Eureka, Aube Rouge, Route de Nîmes, Salaison, Via Domitia, Coustelliers) avec la future ligne de busram 1 qui desservira 2 700 entreprises du ressort du RCS qui emploient 20 400 salariés. À terme, les lignes de busram 2, 3, 4 et 5 permettront d'optimiser les transports collectifs sur le cœur de Métropole. En revanche, 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,	En complément des premières busram, dont la B1 dessert de nombreux emplois, le PDM prévoit la création des lignes à haut niveau de service complémentaires devant faire l'objet d'études d'opportunité et faisabilité technique dans un premier temps (fiche B5) desservant Pompignane, la Lauze, la Lironde, av de Toulouse. Ces lignes permettront de mieux desservir les principaux parcs d'activités de la métropole. L'analyse de cette desserte est présentée dans le document "Résumé Technique" et "Evaluation Environnementale"	Nous considérons que le maître d'ouvrage répond à la demande.

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE L'HÉRAULT	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLÉ	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Garosud, Tournezy, Puech Radier, Près d'Arènes Marché Gare) au sein desquels on recense 1 900 établissements (RCS) qui emploient 15 100 salariés.		
5. Permettre aux acteurs de la logistique de travailler efficacement. Une métropole de l'envergure de Montpellier est génératrice de flux de logistiques tant entrants que sortants. À l'échelle de la 7^e Métropole de France, 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.	Contrairement aux transports de voyageurs, le transport de marchandises n'est pas un service public. Aussi, 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 Schéma de Logistique Urbaine, tout en les adaptant au regard des investigations plus récentes.	Nous considérons que le maître d'ouvrage répond à la demande.
6. Déployer des solutions de transport collectifs à l'échelle du bassin de vie La bonne échelle de réflexion en matière de mobilité dépasse les limites administratives de Montpellier 3M. Les territoires voisins génèrent des flux qui impactent les 31 communes de Montpellier Méditerranée Métropole et l'inverse est également vrai. La Vallée de l'Hérault, le Pays de l'Or, le Grand Pic Saint Loup, l'agglomération de Lunel, Sète Agglopolys fonctionnent en interaction avec la métropole. 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). Nous attendons beaucoup de ce dispositif et espérons que l'État sera en mesure d'accompagner au mieux les collectivités dans le déploiement de nouveaux services de mobilité.	Le périmètre d'action de l'autorité organisatrice de la mobilité métropolitaine est son ressort territorial. Le SERM est bien identifié comme indispensable pour l'interface entre le périurbain et le cœur de métropole et de ce fait est mentionné dans le PDM, toutefois, la Métropole ne peut programmer d'action sur le périmètre des territoires voisins. La loi SERM a été votée en décembre 2023, c'est-à-dire à la fin de l'élaboration du PDM. Sans attendre cette loi, la Métropole, en partenariat avec la Région, l'État et la SNCF, a produit le Schéma Directeur de l'étoile Multimodale montpelliéraine (cf supra, entre 2019 et 2022). C'est ce schéma directeur qui constitue le socle du dossier de SERM déposé auprès de l'État en juin 2024, ayant permis d'obtenir le label dès le premier tour. Le car express Mosson > Lodève/ Clermont Hérault figure dans la carte. C'est un projet piloté par la Région en phase faisabilité, puis sous plusieurs maîtrises d'ouvrage pour les phases	Nous considérons que le maître d'ouvrage répond à la demande.

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE L'HÉRAULT	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	conception et réalisation (Département, Direction massif central, Métropole, Région). Ce projet figure bien dans le système de déplacement du PDM, même s'il n'est pas totalement du ressort territorial de la Métropole.	

Commentaire de la commission d'enquête publique.

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 rapidement 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 DE L'HERAULT.

AVIS DE LA CHAMBRE DE MÉTIERS ET DE L'ARTISANAT DE L'HÉRAULT	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Cette chambre émet un avis défavorable au projet de PDM et rappelle les demandes d'aménagement effectuées dans les années précédentes, à savoir : -La possibilité d'utilisation par les Taxis des voies mixtes et de disposer d'aires de stationnement visibles sur les points d'intermodalité	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 (sur deux sites distincts : Pagezy et Pont de Sète), Montpellier Sud de France (au Sud et au Nord de la gare) Ainsi que sur le PEM Occitanie (travaux programmés pour améliorer la lisibilité). Pour ce qui concerne les nouvelles infrastructures dédiées aux transports en commun (du type voie bustram), des analyses au cas par cas devront avoir lieu afin d'évaluer la faisabilité technique en termes de sécurité et d'exploitation de la mixité des usages (bustram/taxi).	La réponse de la Métropole indique que les demandes de la Chambre des Métiers et de l'Artisanat (CMA), pour les taxis, sont majoritairement réalisées, sinon à étudier en faisabilité
-L'identification de voies réservées au même transport en raison de leur mission de service publique	Les taxis réalisent une mission de service public ponctuellement lors des déplacements conventionnés avec la CPAM. Il ne s'agit pas toutefois de leur activité exclusive. Sur la Métropole, les taxis bénéficient déjà d'une réglementation intermédiaire entre véhicule d'urgence et les véhicules des particuliers : autorisation de traverser l'aire piétonne, mise en place d'une réglementation et d'aménagement sur la plateforme du tramway permettant de raccourcir les itinéraires, réglementation dont ne bénéficient pas les voitures individuelles....	Les contours de la mission de service public doivent être précisés conjointement si besoin. Selon la Métropole, les dispositions actuelles favorisent déjà leurs liaisons.
-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	L'Ecusson (centre-ville de Montpellier) est réglementé par un statut d'aire piétonne. L'aire piétonne est une réglementation où le piéton est toujours prioritaire, elle associée à un type d'aménagement de l'espace public favorisant les déplacements en toute sécurité et fluidité des piétons. La réglementation prévoit l'identification de l'accès pour certains véhicules motorisés via des dérogations. Ces dérogations sont accordées d'ores et déjà aux professionnels selon la nature	Le besoin exprimé pour les accès en centre-ville ne semble pas suffisamment honoré pour la CMA. Mais la Métropole a déjà mis en place des dérogations et a identifié le besoin de faire évoluer les règles, pour faciliter encore plus le travail, en ville, des entreprises de proximité.

AVIS DE LA CHAMBRE DE MÉTIERS ET DE L'ARTISANAT DE L'HÉRAULT	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	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.	
-Le gel du Crit Air 3 et un accès pour les véhicules de chantier	Concernant la ZFE, suite à la traduction de la directive européenne dans le droit français (Loi d'Orientation des Mobilités puis Loi Climat&Résilience), la Métropole a mis en place une ZFE progressive dans le temps, adossée à une ambitieuse stratégie de mobilité afin de proposer des alternatives à la voiture solo et en positionnant la voiture à sa juste place. En cohérence avec les spécificités territoriales et économiques partagées lors de plusieurs phases de concertation (les bilans de consultation du public et des personnes publiques associées sont accessibles sur www.montpellier3m.fr/zfe), la Métropole a prévu différentes dérogations territoriales (permettant le transit, l'accès aux P+R et aux parcs d'activités) ainsi que des dérogations liées à la spécificité de certains véhicules ou des pratiques de type petits rouleurs (moins de 8000 km ou 52j). Chacune de ses dérogations a été vues avec les partenaires économiques du territoire, ceux-ci ont signé un communiqué de presse commun le 22 juin 2022, dont la CMA était partie prenante. En l'absence de mise à disposition par l'Etat de dispositif de contrôle des plaques d'immatriculation, la Métropole a choisi de ne pas mettre en place de verbalisation localement. L'objectif est de donner le cap concernant l'évolution des pratiques de mobilités grâce à une action pédagogique envers la population et les professionnels. L'amélioration de la qualité de l'air reste une priorité de santé publique (pour mémoire, 3^{ème} cause de mortalité en France).	Selon la Métropole, la CMA était partie prenante pour la signature des dérogations de circulation en ZFE ; le sujet du gel du Crit Air 3 a dû y être abordé, comme celui de l'identification des véhicules de chantier. Ces sujets figurent au cœur de la problématique pour les professionnels. Dans la poursuite de la même démarche de concertation, pour 3 M, une recherche de solution semble toujours possible.

AVIS DE LA CHAMBRE DE MÉTIERS ET DE L'ARTISANAT DE L'HÉRAULT	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	Plus particulièrement concernant les préoccupations de la chambre des métiers, il s'agit de noter véhicules de chantiers	
-Des bornes de recharge rapide réservées aux professionnels.	Les bornes de recharge ne présentent pas de situation de saturation nécessitant l'exclusivité pour un type de public.	La Métropole ne souhaite pas réserver dès à présent des bornes de recharge. En cas de saturation le sujet pourrait-il être débattu ?
Par ailleurs la CMA estime que : l'impact des mesures que vous avez actées ont non seulement des conséquences néfastes pour l'activité économique, sans pour autant diminuer significativement la pollution.	Le PDM vise à améliorer la qualité de l'air à l'horizon 2032 à travers le système de déplacement qu'il propose. 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. On constate également une diminution des polluants PM10 et PM2,5. Ces données sont exposées dans l'évaluation environnementale du projet.	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.
Étant également rappelé que nous ne sommes pas contre une diminution de la pollution mais que cela doit se faire dans une véritable concertation.	La concertation du PDM a été mise en place tout au long de l'élaboration du projet, sous l'égide du Comités des Mobilités - dont fait partie la CMA - avec des ateliers, des plénières, une adresse mail pour recevoir l'avis du public et une réunion publique. L'enquête publique est la phase ultime de la période de concertation avant l'approbation du document. Ensuite, comme l'indique la fiche action D2 un comité de suivi régulier permettra de de partager l'avancement de la mise en œuvre du PDM et d'ajuster les mesures au besoin. Enfin, outre la démarche de concertation propre au PDM, la Métropole associe régulièrement les parties prenantes	La CMA sous-entend que la concertation pour le PDM a été insuffisante. 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.

AVIS DE LA CHAMBRE DE MÉTIERS ET DE L'ARTISANAT DE L'HÉRAULT	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	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.	

Commentaire de la commission d'enquête publique.

La commission constate que la Métropole répond globalement aux sollicitations de la Chambre des Métiers et de l'artisanat.

Cependant, la Métropole réfute 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 sur le PDM et en particulier avec la CMA.

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

1.12. AVIS DE LA CHAMBRE D'AGRICULTURE.

La Chambre d'agriculture indique avoir pris connaissance des documents partagés et apprécie l'opportunité de vérifier que les organismes consulaires, notamment les métiers impliqués par les mobilités dans l'espace métropolitain, soient pris en compte. Elle souligne également l'importance d'appliquer la doctrine ERC (Éviter, Réduire, Compenser) afin de prévenir les atteintes à l'économie agricole.

La Chambre d'agriculture formule trois séries d'observations sur les aménagements routiers structurants, la question des voies-vertes, la mise en place de la ZFE.

AVIS DE LA CHAMBRE D'AGRICULTURE	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
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 leur 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.	La Métropole partage la nécessité de prendre en compte les activités agricoles lors de la conception d'infrastructure afin d'assurer au mieux la pérennité des outils d'exploitation.	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.
Elle mentionne spécifiquement le LIEN et la DEM , et demande à être tenue informée de l'avancement de ces projets. Elle rappelle les problèmes importants pour l'agriculture métropolitaine liés aux déviations (accès aux vignes, remise en cause d'activités d'accueil du public, etc.) et souhaite être associée aux discussions, notamment avec le Président du Conseil départemental de l'Hérault.	La Métropole partage la nécessité de prendre en compte les activités agricoles lors de la conception d'infrastructure afin d'assurer au mieux la pérennité des outils d'exploitation.	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.
Elle rappelle l'indemnisation des préjudices agricoles lors d'acquisitions foncières pour des projets publics.	La Métropole partage la nécessité de prendre en compte les activités agricoles lors de la conception d'infrastructure afin d'assurer au mieux la pérennité des outils d'exploitation.	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
La Chambre d'agriculture 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.	Le PDM s'appuie sur un réseau vélo de 3 niveaux : véloline, réseau de liaison, réseau de proximité. Pour chaque type de réseau des études et analyses seront menées afin de définir la meilleure solution d'aménagement cyclable en analysant les impacts environnementaux, agricoles, hydrauliques et fonctionnels pour les vélos. Une voie verte correspond à un outil réglementaire permettant de partager la voirie entre les modes actifs et d'autoriser des modes motorisés par dérogation (engins agricoles par exemple). Celle-ci ne nécessite pas nécessairement d'imperméabilisation des sols. Par exemple, lorsque la plateforme routière est suffisamment qualitative pour accueillir de la circulation en modes actifs, celle-ci ne sera pas forcément reprise avec un nouvel enrobé.	

AVIS DE LA CHAMBRE D'AGRICULTURE	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Elle insiste 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 concertation du PDM a été mise en place tout au long de l'élaboration du projet, sous l'égide du Comités des Mobilités - dont fait partie la Chambre d'Agriculture - avec des ateliers, des plénières, une adresse mail pour recevoir l'avis du public et une réunion publique. L'enquête publique est la phase ultime de la période de concertation avant l'approbation du document. Ensuite, comme l'indique la fiche action D2 un comité de suivi régulier permettra de partager l'avancement de la mise en œuvre du PDM et d'ajuster les mesures au besoin. Outre la concertation pour le PDM, la Métropole s'appuie sur les acteurs locaux pour mettre en place des dispositifs favorables à la mobilité de tous.	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 pris 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 mettra 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.
Elle 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.	Cette observation ne relève pas du champ de conception du PDM.	
Elle souhaite la réalisation d' études d'impact sur le fonctionnement des exploitations agricoles liées à l'ouverture de ces chemins.	La Métropole partage la nécessité de prendre en compte les activités agricoles lors de la conception d'aménagement en faveur des mobilités actives. (à noter que les chemins ruraux ne sont pas "fermés" aujourd'hui.)	
Elle demande à être informée de l'ensemble des voies de mobilité douce dont le plan est en cours d'élaboration.	cf réponse ci-dessus sur la concertation spécifique à certains projets.	
La Chambre d'agriculture 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 (MIN, camions, tracteurs, etc.) pour le transport de marchandises et l'approvisionnement, 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. Elle 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	Plusieurs types de dérogation sont prévus pour circuler dans la ZFE. Notamment les Véhicules Automoteurs Spécifiques portant la mention « VASP » sur le certificat d'immatriculation dans la rubrique J.1. Il s'agit des véhicules ayant bénéficié d'aménagements afin d'être destiné à un usage spécifique, par exemple une ambulance, d'un fourgon converti en camping-car, un véhicule spécifique pour le transport de marchandises, un véhicule aménagé pour le transport de personnes handicapées, un camion de pompier, un véhicule agricole... Concernant le MIN, les voiries d'accès sont dérogatoires à la ZFE afin de permettre à tout	La commission prend bien note que la Métropole ne veut 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, la commission observe une volonté 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

AVIS DE LA CHAMBRE D'AGRICULTURE	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
souhaite que la Métropole défende cette position auprès des services de l'État.	type de véhicule de gérer l'approvisionnement et la livraison de marchandises.	proposées pour certains points soulevés par la Chambre d'Agriculture,
Elle propose des mesures concrètes pour répondre à ces enjeux, telles que l'élargissement des dérogations, le soutien financier pour le renouvellement des flottes, et la transparence sur les procédures de dérogation.	Suite à la traduction de la directive européenne dans le droit français (Loi d'Orientation des Mobilités puis Loi Climat&Résilience), la Métropole a mis en place une ZFE progressive dans le temps, adossée à une ambitieuse stratégie de mobilité afin de proposer des alternatives à la voiture solo et en positionnant la voiture à sa juste place. En cohérence avec les spécificités territoriales et économiques partagées lors de plusieurs phases de concertation (les bilans de consultation du public et des personnes publiques associées sont accessibles sur www.montpellier3m.fr/zfe), la Métropole a prévu différentes dérogations territoriales (permettant le transit, l'accès aux P+R et aux parcs d'activités) ainsi que des dérogations liées à la spécificité de certains véhicules ou des pratiques de type petits rouleurs (moins de 8000 km ou 52j). En l'absence de mise à disposition par l'Etat de dispositif de contrôle des plaques d'immatriculation, la Métropole a choisi de ne pas mettre en place de verbalisation localement. L'objectif est de donner le cap concernant l'évolution des pratiques de mobilités grâce à une action pédagogique envers la population et les professionnels. L'amélioration de la qualité de l'air reste une priorité de santé publique (pour mémoire, 3ème cause de mortalité en France).	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.

Commentaire de la commission d'enquête publique.

La commission observe une volonté de la Métropole de prendre en compte les enjeux agricoles dans l'aménagement du territoire, par la concertation et la reconnaissance des spécificités des activités agricoles. Des solutions sont proposées pour certains points soulevés par la Chambre d'Agriculture, comme 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.

2. AVIS DES COMMUNES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE.

20 communes sur les 31 composant la Métropole ont formulé un avis sur le projet du PDM 2032 de Montpellier Méditerranée Métropole :

1. Beaulieu,	6. Juvignac,	11. Montferrier-Sur-Lez,	16. Saint-Georges-d'Orques,
2. Castries,	7. Lattes,	12. Murviel-Lès-Montpellier,	17. Saint-Drézéry,
3. Cournonsec,	8. Lavérune,	13. Pérols,	18. Saussan,
4. Cournonterral,	9. Le Crès,	14. Prades-Le-Lez,	19. Sussargues,
5. Grabels,	10. Montaud,	15. Restinclières,	20. Vendargues.

Celles qui ne se sont pas prononcées sont réputées favorables au projet du PDM 2032.

Si certaines communes émettent un avis favorable sur le plan de mobilité, plusieurs expriment des réserves ou une opposition concernant le calendrier et les modalités d'application de la ZFE. Leurs préoccupations majeures portent sur les impacts socio-économiques pour les habitants, artisans et travailleurs indépendants, ainsi que sur le manque d'alternatives de transport suffisantes et les incertitudes quant aux modalités de contrôle. La métropole, dans ses réponses, rappelle le cadre légal de la ZFE, les dérogations prévues et son approche pédagogique en l'absence de dispositif de contrôle étatique.

AVIS DES COMMUNES	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
2.1. BEAULIEU		
En ce qui concerne l'axe C, le conseil municipal demande un moratoire sur la mise En ce qui concerne l'axe C, le conseil municipal demande un moratoire sur la mise en oeuvre de la ZFE afin de permettre la prolongation de la circulation des véhicules Crit'Air 3 et 4, le temps que la situation économique et internationale se stabilise afin de protéger non seulement les ménages les plus modestes mais aussi les artisans et les travailleurs indépendants.	Suite à la traduction de la directive européenne dans le droit français (Loi d'Orientation des Mobilités puis Loi Climat&Résilience), la Métropole a mis en place une ZFE progressive dans le temps, adossée à une ambitieuse stratégie de mobilité afin de proposer des alternatives à la voiture solo et en positionnant la voiture à sa juste place. En cohérence avec les spécifiées territoriales et économiques partagées lors de plusieurs phases de concertation (les bilans de consultation du public et des personnes publiques associées sont accessibles sur www.montpellier3m.fr/zfe), la Métropole a prévu différentes dérogations territoriales (permettant le transit, l'accès aux P+R et aux parcs d'activités) ainsi que des dérogations liées à la spécificité de certains véhicules ou des pratiques de type petits rouleurs (moins de 8000 km ou 52j). En l'absence de mise à disposition par l'Etat de dispositif de contrôle des plaques d'immatriculation, la Métropole a choisi de ne pas	La commission note, concernant l'application de la ZFE, que la Métropole a prévu différentes dérogations territoriales (permettant le transit, l'accès aux P+R et aux parcs d'activités) ainsi que des dérogations liées à la spécificité de certains véhicules ou des pratiques de type petits rouleurs (moins de 8000 km ou 52 jours). En l'absence de mise à disposition par l'État de dispositif de contrôle des plaques d'immatriculation, la Métropole a choisi de ne pas mettre en place de verbalisation localement

AVIS DES COMMUNES	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	mettre en place de verbalisation localement. L'objectif est de donner le cap concernant l'évolution des pratiques de mobilités grâce à une action pédagogique envers la population et les professionnels. L'amélioration de la qualité de l'air reste une priorité de santé publique (pour mémoire, 3 ^{ème} cause de mortalité en France).	
2.2. CASTRIES		
EMET UN AVIS FAVORABLE quant au projet de plan de mobilité arrêté par le conseil de métropole le 8 octobre dernier et émet le vœu : ► De voir calquer le calendrier de déploiement de la ZFE à la mise en service d'une offre alternative en mobilités douces et transports collectifs capable de répondre aux besoins de nos populations ; ► Que soit pris en considération l'impact financier pour les administrés de la ville de Castries d'une mise en œuvre de la ZFE qui n'offrirait aucune solution supplétive."	Suite à la traduction de la directive européenne dans le droit français (Loi d'Orientation des Mobilités puis Loi Climat&Résilience), la Métropole a mis en place une ZFE progressive dans le temps, adossée à une ambitieuse stratégie de mobilité afin de proposer des alternatives à la voiture solo et en positionnant la voiture à sa juste place. En cohérence avec les spécificités territoriales et économiques partagées lors de plusieurs phases de concertation (les bilans de consultation du public et des personnes publiques associées sont accessibles sur www.montpellier3m.fr/zfe), la Métropole a prévu différentes dérogations territoriales (permettant le transit, l'accès aux P+R et aux parcs d'activités) ainsi que des dérogations liées à la spécificité de certains véhicules ou des pratiques de type petits rouleurs (moins de 8000 km ou 52j). En l'absence de mise à disposition par l'Etat de dispositif de contrôle des plaques d'immatriculation, la Métropole a choisi de ne pas mettre en place de verbalisation localement. L'objectif est de donner le cap concernant l'évolution des pratiques de mobilités grâce à une action pédagogique envers la population et les professionnels. L'amélioration de la qualité de l'air reste une priorité de santé publique (pour mémoire, 3^{ème} cause de mortalité en France).	La commission note l'avis favorable de la commune sur le projet de PDM. La commission note, concernant l'application de la ZFE, que la Métropole a prévu différentes dérogations territoriales (permettant le transit, l'accès aux P+R et aux parcs d'activités) ainsi que des dérogations liées à la spécificité de certains véhicules ou des pratiques de type petits rouleurs (moins de 8000 km ou 52 jours). En l'absence de mise à disposition par l'État de dispositif de contrôle des plaques d'immatriculation, la Métropole a choisi de ne pas mettre en place de verbalisation localement. Cependant la commission considère que la mise en place de la ZFE devrait être corrélée avec le déploiement de transport en commun et de structures en faveur des modes actifs.
2.3. COURNONSEC		
- EMET un avis favorable sur le projet arrêté de Plan de Mobilité 2032 de Montpellier Méditerranée Métropole ;	Suite à la traduction de la directive européenne dans le droit français (Loi d'Orientation des Mobilités puis Loi Climat&Résilience), la Métropole a mis en place une ZFE progressive dans le temps,	La commission note l'avis favorable de la commune sur le projet de PDM.

AVIS DES COMMUNES	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
- SOLLICITE de Montpellier Méditerranée Métropole, dans le cadre de la ZFE, un sursis à l'interdiction de circulation au 1^{er} janvier 2025 des véhicules Crit'Air -	adossée à une ambitieuse stratégie de mobilité afin de proposer des alternatives à la voiture solo et en positionnant la voiture à sa juste place. En cohérence avec les spécificités territoriales et économiques partagées lors de plusieurs phases de concertation (les bilans de consultation du public et des personnes publiques associées sont accessibles sur www.montpellier3m.fr/zfe), la Métropole a prévu différentes dérogations territoriales (permettant le transit, l'accès aux P+R et aux parcs d'activités) ainsi que des dérogations liées à la spécificité de certains véhicules ou des pratiques de type petits rouleurs (moins de 8000 km ou 52j). En l'absence de mise à disposition par l'Etat de dispositif de contrôle des plaques d'immatriculation, la Métropole a choisi de ne pas mettre en place de verbalisation localement. L'objectif est de donner le cap concernant l'évolution des pratiques de mobilités grâce à une action pédagogique envers la population et les professionnels. L'amélioration de la qualité de l'air reste une priorité de santé publique (pour mémoire, 3ème cause de mortalité en France).	La commission note, concernant l'application de la ZFE, que la Métropole a prévu différentes dérogations territoriales (permettant le transit, l'accès aux P+R et aux parcs d'activités) ainsi que des dérogations liées à la spécificité de certains véhicules ou des pratiques de type petits rouleurs (moins de 8000 km ou 52 jours). En l'absence de mise à disposition par l'État de dispositif de contrôle des plaques d'immatriculation, la Métropole a choisi de ne pas mettre en place de verbalisation localement
2.4. COURNONTERRAL		
• de donner un avis favorable au projet de Plan de Mobilités 2032 de Montpellier Méditerranée Métropole ; • d'exercer une vigilance forte sur le respect des engagements pour le déploiement de la ligne 4 de bus tram, et de se mobiliser pour son amélioration ultérieure	La ligne 4 de bustram est bien prévue entre Cournonsec et le giratoire de Gennevex le long de la RM5. Les zones d'activités le long de la RM5 seront ainsi desservies de manière directe, ainsi que le lycée. Les VRTC (voies réservées aux Transports en Communs) programmées sur le COM permettront de prolonger la bustram 4 vers la Mosson par exemple.	La commission prend acte de l'engagement de la Métropole au déploiement de la ligne 4 bustram entre Cournonsec et le giratoire Gennevex et de la prolonger vers la Mosson.
2.5. GRABELS		
La commune réitère ses observations formulées en 2022 : • La mise en place de la ZFE doit être fortement accompagnée par les structures publiques. Des aides financières doivent être mise en place au niveau national (aide à reconversion, au changement de motorisation) • Poursuivre et pérenniser le leasing social.	Suite à la traduction de la directive européenne dans le droit français (Loi d'Orientation des Mobilités puis Loi Climat&Résilience), la Métropole a mis en place une ZFE progressive dans le temps, adossée à une ambitieuse stratégie de mobilité afin de proposer des alternatives à la voiture solo et en positionnant la voiture à sa juste place. En	La commission note l'avis favorable de la commune sur le projet de PDM. Par ailleurs, elle remarque que : • La ville de Grabels insiste sur l'accompagnement social

AVIS DES COMMUNES	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
• Maintenir les aides à l'achat de vélos. • Harmoniser les ZFE au niveau national pour une meilleure lisibilité. • La commune regrette la fuite en avant dans les projets routiers qui risquent d'annihiler les efforts du PDM pour la qualité de l'air et la fluidité des déplacements des métropolitains. • Un moratoire sur le COM et la DEM, l'arrêt des travaux du lien sont donc indispensables. • La commune donne un avis favorable sur le projet de PDM et demande une attention particulière sur les points suivants : ○ L'amélioration de la desserte et du cadencement en transports en commun et le renforcement des connexions inter-quartiers via le bus à la demande. ○ Le déploiement rapide des bus HNS pour relier Grabels au cœur métropole. ○ Le développement des infrastructures cyclables sécurisées et des équipements de stationnement vélo, près des commerces et services. L'installation d'aires de co-voiturage aux entrées de la ville.	cohérence avec les spécificités territoriales et économiques partagées lors de plusieurs phases de concertation (les bilans de consultation du public et des personnes publiques associées sont accessibles sur www.montpellier3m.fr/zfe), la Métropole a prévu différentes dérogations territoriales (permettant le transit, l'accès aux P+R et aux parcs d'activités) ainsi que des dérogations liées à la spécificité de certains véhicules ou des pratiques de type petits rouleurs (moins de 8000 km ou 52j). En l'absence de mise à disposition par l'Etat de dispositif de contrôle des plaques d'immatriculation, la Métropole a choisi de ne pas mettre en place de verbalisation localement. L'objectif est de donner le cap concernant l'évolution des pratiques de mobilités grâce à une action pédagogique envers la population et les professionnels. L'amélioration de la qualité de l'air reste une priorité de santé publique (pour mémoire, 3ème cause de mortalité en France). Une harmonisation des ZFE au niveau national dépasse le périmètre de compétence de la Métropole, tout comme la pérennisation du leasing social. Cette observation ne relève pas du PDM. Concernant le réseau routier hiérarchisé, le PDM se base sur le système routier pour asseoir son système multimodal de déplacement. Il inscrit dans son projet stratégique et son plan d'action une hiérarchisation du réseau routier (réseau structurant, réseau primaire, réseau secondaire) qui permettra d'apaiser les quartiers de Montpellier et les centres-villes des communes de la métropole. Ce système se base notamment sur un contournement intercommunal composé de la RM65, de la DEM, de l'A709 et du COM. Cet anneau devra permettre de distribuer le trafic et de réduire la congestion. En complément de ce maillage, la finalisation du LIEN permettra	nécessaire à la mise en œuvre de la ZFE. • La métropole répond aux observations de La ville : ○ Elle rappelle les raisons d'une ZFE et la procédure suivie pour sa mise en place, ainsi que les mesures de mise en œuvre et d'accompagnement. ○ Elle précise que les aides financières (leasing) ne sont pas toute de son domaine de compétences, tout comme d'harmoniser les ZFE au niveau national. La commission constate également : • L'absence d'argumentation de la Métropole sur le risque d'annihiler les efforts du PDM par contre elle rappelle les raisons et les buts recherchés par la création de ces réseaux routiers et qu'en conséquences elle n'a pas l'intention de lancer un moratoire sur ces projets. • Que 3M répond à la sollicitation d'amélioration de la desserte de Grabels en présentant les avantages du bus actuel par rapport au bus à la demande et confirme la mise en place du bus HNS. • Que les infrastructures prévues répondent à la demande de la ville et que lors des études, les meilleures solutions de desserte seront recherchées.

AVIS DES COMMUNES	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	également de soulager une partie du trafic en entrée de métropole. Concernant les transports en commun, la commune de Grabels est actuellement desservie par le bus 24. Cette ligne régulière est plus performante et lisible qu'une ligne de transport à la demande. De plus, une ligne à haut niveau de service desservant Euromédecine est prévue dans le PDM. Concernant les cycles, le PDM s'appuie sur un réseau vélo de 3 niveaux : véloline, réseau de liaison, réseau de proximité. Pour chaque type de réseau, des études et analyses seront menées afin de définir la meilleure solution d'aménagement cyclable en analysant les impacts environnementaux, agricoles, hydrauliques et fonctionnels pour les vélos. Concernant le covoiturage, la fiche action B7 prévoit la création de parkings de covoiturages en rabattement et insertion de l'ordre de 10 places réservées aux covoitureurs dans chaque PEM de connexion métropolitaine (à moduler selon la demande effective).	• Que le co-voiturage sera facilité par des places de stationnement dans les PEM, mais pas forcément aux entrées de la ville comme demandé.
2.6. JUVIGNAC		
Je souhaite attirer votre attention sur les préoccupations de la commune de Juvignac concernant le Plan des Mobilités 2032 récemment adopté en Conseil de Métropole. Bien que les objectifs stratégiques du PDME 2032 soient parfaitement alignés avec les défis que nous observons depuis de nombreuses années à l'échelle métropolitaine, je regrette qu'aucun projet concret inscrit dans le plan d'actions ne concerne directement notre commune. La Ville de Juvignac était en forte croissance démographique avant 2014, avec une hausse de +60% de la population en 10 ans; elle est la "porte ouest" de la Métropole, à la confluence des plaines héraultaises et de l'autoroute A750 qui voit passer près de 53 000 véhicules chaque jour.	Le PDM s'appuie sur plusieurs actions pour atteindre ses objectifs. Les actions doivent être analysées pour leur effet systémique sur les déplacements et non de manière isolée. Plusieurs actions impactent directement ou indirectement la commune, notamment : 1) Les lignes de l'étoile montpelliéraine / SERM impactent les flux de l'ouest héraultais, notamment le car express depuis Gignac, avec l'ambition de faire baisser le besoin de mobilité individuelle. 2) La véloline A traverse la commune dans sa partie sud en joignant la véloline C en limite communal sur la RM27E.	La commission constate une divergence de points de vue entre Juvignac et la Métropole. La ville estime que les projets inscrits au PDM ne sont pas d'un apport direct pour elle, alors que 3M constate au contraire, des effets directs et indirects (Ligne du SERM, Véloline). En effet, selon la ville, le besoin en transports en commun va croissant sur Juvignac et les lignes 5 du tram et 1 et 4 du bustram ne régleront pas la

AVIS DES COMMUNES	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
À l'approche de l'ouverture du COM, du LIEN et de la ligne 5 de tramway, Juvignac mérite une attention particulière. Je partage avec vous en effet l'ambition de développer une ville du quart d'heure, de fluidifier les déplacements intermodaux dans les bassins de vie, et d'offrir et renforcer les réseaux piétons, cyclables et de transports en commun en vue d'augmenter significativement les déplacements alternatifs à la voiture. Cependant, les projets comme ceux de la ligne 5 du tramway et des lignes de bustrams 1 et 4 n'auront ni impact direct à court ou moyen terme sur Juvignac, ni, à ma connaissance, d'effets indirects spécifiquement étudiés. Avec l'arrivée prochaine d'un nouveau collège à Juvignac, l'afflux quotidien de nombreux actifs vers Montpellier, le trafic croissant à l'entrée de la Métropole depuis l'ouest, et la hausse de la pollution atmosphérique liée à la circulation, il est crucial de développer de nouvelles alternatives à la voiture pour l'ensemble de ces usagers. Aujourd'hui, la ligne 3 de tramway et la ligne 25 apparaissent de manière très insuffisante pour répondre aux besoins actuels et futurs des Juvignacois et des habitants de l'ouest héraultais, tant en termes de fréquence que d'attractivité. Juvignac en effet, se transforme en grand PEM chaque matin en divers lieux de la Ville. Si le projet de CHNS depuis Gignac en site propre me semble être une bonne initiative, il semble qu'un PEM soit envisagé sur Montpellier, rive droite de la Mosson, c'est-à-dire en aval du principal goulot d'étranglement. La Métropole a pourtant récemment acquis un terrain à l'ouest de Juvignac, dans l'optique de créer un PEM en amont des points de convergence des flux automobiles venant de l'ouest. J'ai d'ailleurs exprimé à Julie Frêche, lors de notre dernière rencontre territoriale le 26 septembre à Courmonterral, ma demande d'étudier toutes les options permettant la bonne implantation de ce PEM ouest. Je souhaite donc que le plan d'actions du PDM 2032 soit réévalué afin de mieux prendre en compte les intérêts des Juvignacois, de l'ouest héraultais qui nous impacte directement, et, par extension, les objectifs du PDME. Je plaide pour des actions concrètes en adéquation avec la vision de ville relationnelle que nous partageons au bénéfice de nos deux communes.,	Selon les données 2021 domicile-travail de l'INSEE, le flux le plus important est interne à Juvignac (environ 50% des déplacements domicile-travail). Les flux provenant de l'ouest héraultais représentent seulement 10% des déplacements domicile-travail vers Juvignac. La majorité des flux provenant de l'ouest héraultais ont comme destination Montpellier, plus précisément les secteurs Euromédecine, Tonelles et Occitanie ; et deuxièmement l'hyper centre. L'enjeu se repose principalement sur une desserte TC efficace à destination de ces polarités. C'est dans ce cadre-là que s'inscrit la branche Car Express depuis Gignac de l'étoile montpelliéraine / SERM. Afin de retranscrire les informations sur les flux des territoires voisins, le diagnostic sera enrichi avec les enseignements de l'étude Etoile Montpelliéraine. Au vu des destinations des pendulaires, s'arrêter à l'Ouest de la commune de Juvignac ne serait pas opportun car générerait une rupture de charge (CHNS + bus dans Juvignac + Tram) et en temps de parcours important pour rejoindre les pôles d'emploi de destination. Le produit "CHNS" sera attractif s'il n'est pas dans la congestion. Le partenariat est initié avec la Région pour s'assurer de l'efficacité de l'aménagement de voirie, du cadencement de la ligne de la signalétique, etc) afin de permettre un accès compétitif depuis le périurbain en car express.	problématique. Alors que la Métropole pense qu'au regard des flux qui concernent principalement Juvignac, la branche de Car express (SERM) depuis Gignac est une première solution en attendant d'enrichir le diagnostic des flux. La commission note que : • Le projet CHNS semble convenir à la maîtrise d'ouvrage comme à la commune. • Les deux parties ont des avis différents sur le positionnement futur du PEM ouest. La métropole répond à la problématique soulevée à ce sujet en termes d'efficacité.

AVIS DES COMMUNES	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
et serai heureux de vous rencontrer pour échanger sur ces enjeux cruciaux.		
2.7. LATTES		
S'oppose au calendrier actuel de déploiement de la ZFE, tel qu'établi par la Métropole de Montpellier, en raison des impacts sociaux, économiques, potentiellement négatifs sur les administrés les plus modestes, mais aussi les artisans et travailleurs indépendants, particulièrement touchés par cette mesure Dit que la commune de Lattes émet les plus vives retenues à voter une telle mesure de restriction sans en connaître précisément les conditions de contrôle du respect par nos concitoyens métropolitains et les habitants à l'extérieur à la métropole. En l'absence d'un positionnement clair de l'État, sur ses moyens de contrôle et de verbalisation, la commune de Lattes craint une fois de plus que les communes soient sollicitées pour assurer ces missions à leur propre, frais, Demande au président de la Métropole de Montpellier, de soumettre au conseil métropolitain une proposition de moratoire de trois ans concernant l'application de la ZFE, permettant ainsi la prolongation de la circulation des véhicules Crit'Air 3 et 4, au sein de la métropole. Ce délai de prolongation est proposé en corrélation avec le planning de développement des modes de transport doux sur la métropole, incluant la mise en service de la ligne 5 et l'arrivée de nouvelles rames destinées à l'augmentation des fréquences sur le réseau existant. A ces éléments viennent s'ajouter la création de ligne de bus à haut niveau de service. Ce délai de trois ans permettra également à l'industrie automobile d'obtenir du temps supplémentaire pour permettre d'assurer la mise en commercialisation de véhicule, à moindre de coût respectueux de l'environnement. Sollicite une étude d'impact social approfondie sur les conséquences de la ZFE, en particulier sur les ménages modestes, les artisans et les travailleurs indépendants, afin de garantir une transition écologique juste et équitable.	Suite à la traduction de la directive européenne dans le droit français (Loi d'Orientation des Mobilités puis Loi Climat&Résilience), la Métropole a mis en place une ZFE progressive dans le temps, adossée à une ambitieuse stratégie de mobilité afin de proposer des alternatives à la voiture solo et en positionnant la voiture à sa juste place. En cohérence avec les spécificités territoriales et économiques partagées lors de plusieurs phases de concertation (les bilans de consultation du public et des personnes publiques associées sont accessibles sur www.montpellier3m.fr/zfe), la Métropole a prévu différentes dérogations territoriales (permettant le transit, l'accès aux P+R et aux parcs d'activités) ainsi que des dérogations liées à la spécificité de certains véhicules ou des pratiques de type petits rouleurs (moins de 8000 km ou 52j). En l'absence de mise à disposition par l'Etat de dispositif de contrôle des plaques d'immatriculation, la Métropole a choisi de ne pas mettre en place de verbalisation localement. L'objectif est de donner le cap concernant l'évolution des pratiques de mobilités grâce à une action pédagogique envers la population et les professionnels. L'amélioration de la qualité de l'air reste une priorité de santé publique (pour mémoire, 3ème cause de mortalité en France).	La commission note, concernant l'application de la ZFE, que la Métropole a prévu différentes dérogations territoriales (permettant le transit, l'accès aux P+R et aux parcs d'activités) ainsi que des dérogations liées à la spécificité de certains véhicules ou des pratiques de type petits rouleurs (moins de 8000 km ou 52 jours). En l'absence de mise à disposition par l'État de dispositif de contrôle des plaques d'immatriculation, la Métropole a choisi de ne pas mettre en place de verbalisation localement. Cependant la commission considère que la mise en place de la ZFE devrait être corrélée avec le déploiement de transport en commun et de structures en faveur des modes actifs.
2.8. LAVÉRUNE		
<u>Sur le Contournement Ouest de Montpellier (COM) :</u> Le Conseil municipal réaffirme la nécessité et le caractère indispensable de la mise en place du Contournement Ouest de	La Métropole est associée par ASF à la conception du contournement ouest de Montpellier (COM), elle s'assure que les principes du PDM de multimodalité en intégrant les modes actifs dans le	

AVIS DES COMMUNES	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Montpellier, compte tenu des problématiques croissantes liées au trafic et à l'augmentation démographique. Les ouvrages prévus, notamment à Rieucoulon et Gennevaux, sont essentiels pour désengorger le trafic. Cependant, le Conseil insiste sur l'importance de concevoir et réaliser ces infrastructures dans une démarche écologique, en respectant les principes de sobriété foncière et paysagère. L'intégration harmonieuse dans le paysage local devra être une priorité, afin de limiter l'impact visuel. <u>Sur les voies douces :</u> L'intégration de circuits et voies douces dans le cadre des aménagements est jugée indispensable. Le Conseil municipal souligne la nécessité de reprendre le dossier des voies vertes dans l'ouest montpelliérain afin de mieux concilier les attentes des usagers, notamment les cyclistes et piétons, avec les impératifs des agriculteurs et autres acteurs locaux. <u>Sur le projet de Bustram ligne 4 :</u> Le Conseil municipal déplore le retard annoncé concernant la mise en œuvre du Bustram dans l'ouest montpelliérain, initialement prévue en parallèle avec l'arrivée de la ligne 5 de tramway. La livraison différée, prévue pour fin 2027/début 2028, constitue un frein important à l'amélioration de la fluidité des déplacements à l'ouest de Montpellier. Ce projet est très attendu par la population et son absence dans l'immédiat compromet les efforts de transition vers une mobilité durable et fluide à court-terme. Dans l'attente de la réalisation de la ligne de Bustram 4, des améliorations de la desserte des transports collectifs actuels (ligne 38) devront être proposés. <u>Sur la Zone à Faibles Émissions (ZFE) :</u> Bien que la ZFE réponde à des objectifs environnementaux essentiels, le Conseil municipal considère que sa mise en œuvre doit être reportée afin de tenir compte des réalités économiques et sociales actuelles. L'absence d'infrastructures	programme de l'opération et des voies réservées aux transports collectifs le long du COM, tout en limitant son impact sur l'environnement immédiat de cette infrastructure. Le PDM s'appuie sur un réseau vélo de 3 niveaux : véloligne, réseau de liaison et réseau de proximité. Pour chaque type de réseau des études et analyses seront menées afin de définir la meilleure solution d'aménagement cyclable en analysant les impacts environnementaux, agricoles, hydrauliques et fonctionnels pour les vélos et les autres modes. Une voie verte correspond à un outil réglementaire permettant de partager la voirie entre les modes actifs. Celle-ci ne nécessite pas nécessairement d'imperméabilisation des sols. Par exemple, lorsque la plateforme routière est suffisamment qualitative pour accueillir de la circulation en modes actifs, celle-ci ne sera pas forcément reprise. En effet, la date de mise en service de la ligne bustram 4 a dû être décalée par rapport aux premiers annonces pour deux raisons principales : - à la fois des procédures administratives et environnementales nécessitant des études préalables plus fines, des acquisitions foncières conséquentes pour la compensation écologique, l'ensemble de ces éléments a un impact significatif sur le calendrier - et la concomitance de travaux structurants à proximité, avec la réalisation du COM dans la continuité de l'achèvement de la ligne 5, qui nécessitent de coordonner les calendriers des chantiers. Suite à la traduction de la directive européenne dans le droit français (Loi d'Orientation des Mobilités puis Loi Climat&Résilience), la Métropole a mis en place une ZFE progressive dans le temps, adossée à une ambitieuse stratégie de mobilité afin de proposer des alternatives à la voiture solo	Le maître d'ouvrage répond en partie aux observations formulée par la commune de Lavérune, mais ne propose pas d'amélioration de la desserte des transports collectifs actuels, dans l'attente de la réalisation de la ligne Bustram 4. L'absence d'un tel dispositif est de nature à freiner la mise en place de la ZFE et/ou de pénaliser les ménages les plus modestes.

AVIS DES COMMUNES	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLÉ	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
alternatives, notamment le retard du Bustram sur l'ouest montpelliérain, renforce l'inquiétude des habitants face à cette mesure. Le Conseil souligne que de nombreux automobilistes devront remplacer leurs véhicules pour respecter les seules normes Crit'Air 1 et 2, ce qui constitue une charge insoutenable pour de nombreux foyers, notamment les ménages modestes. Malgré l'existence d'aides gouvernementales (inférieures à celles jusqu'alors proposées) le reste à charge reste prohibitif, aggravé par la crise actuelle. Une telle mesure, appliquée sans discernement, risque d'accentuer les inégalités sociales. Il est donc demandé que l'instauration de la ZFE soit accompagnée d'une phase transitoire, adaptée aux contraintes locales et au calendrier de mise en service des structures alternatives.	et en positionnant la voiture à sa juste place. En cohérence avec les spécificités territoriales et économiques partagées lors de plusieurs phases de concertation (les bilans de consultation du public et des personnes publiques associées sont accessibles sur www.montpellier3m.fr/zfe), la Métropole a prévu différentes dérogations territoriales (permettant le transit, l'accès aux P+R et aux parcs d'activités) ainsi que des dérogations liées à la spécificité de certains véhicules ou des pratiques de type petits rouleurs (moins de 8000 km ou 52j). En l'absence de mise à disposition par l'Etat de dispositif de contrôle des plaques d'immatriculation, la Métropole a choisi de ne pas mettre en place de verbalisation localement. L'objectif est de donner le cap concernant l'évolution des pratiques de mobilités grâce à une action pédagogique envers la population et les professionnels. L'amélioration de la qualité de l'air reste une priorité de santé publique (pour mémoire, 3ème cause de mortalité en France). La ZFE n'oblige pas les usagers à acheter des véhicules électriques ou hybrides. Les crit'air 2 sont autorisées, soit des véhicules essences postérieur à 2006 et des véhicules diesel postérieur à 2011.	
2.9. LE CRÈS		
- De prendre acte de la communication du projet arrêté de Plan de Mobilité 2032 de Montpellier Méditerranée Métropole tel qu'annexé à la présente délibération ; - D'émettre un avis favorable sur le projet arrêté de Plan de Mobilité 2032 de Montpellier Méditerranée Métropole ;	Observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	La commission prend acte de l'avis favorable de la commune au projet de PDM.
2.10. MONTAUD		
- EMET un avis favorable sur le projet arrêté de Plan de Mobilité de Montpellier Méditerranée Métropole DEMANDE la prise en compte du vœu formulé sur la pièce jointe et voté	Suite à la traduction de la directive européenne dans le droit français (Loi d'Orientation des Mobilités puis Loi Climat&Résilience), la Métropole a mis en place une ZFE progressive dans le temps,	La commission note, concernant l'application de la ZFE, que la Métropole a prévu différentes dérogations territoriales (permettant le

AVIS DES COMMUNES	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
à l'unanimité par les membres du conseil municipal de Montaud ; Le conseil municipal de Montaud adopte le vœu suivant en proposant plusieurs actions modifiant la mise en œuvre de la ZFE-m sur le territoire de la Métropole de Montpellier 1. Créer un choc d'offre de transports alternatifs à l'autosolisme articulés autour du dispositif de ZFE-m et répondant aux besoins de nos populations, 2. Déroger d'une année l'interdiction de circulation dans la ZFE-m des véhicules légers classés Crit'Air 3, 3. Adopter une dérogation supplémentaire permettant aux salariés en horaires décalés ou en horaires de nuit d'utiliser leur véhicule de Crit'Air 3 respectant les seuils d'émissions polluantes dans le cadre du contrôle technique, 4. Reporter l'élargissement du périmètre (phase 2) au 31 décembre 2027, 5. Mettre en place un comité d'experts sur l'état de la qualité de l'air et les risques sanitaires de nos habitants, 6. Lancer une mission d'information et de communication sur le déploiement progressif de la ZFE-m afin de mieux coordonner leurs modalités de mise en œuvre, 7. Assouplir le régime de sanctions pour en renforcer l'acceptabilité en s'inspirant de certains modèles européens. Le calendrier de déploiement de la ZFE de Montpellier Méditerranée Métropole doit s'effectuer au regard d'une part de la capacité d'adaptation des ménages pour une mobilité moins polluante et d'autre part face aux enjeux de qualité de l'air donc de santé publique et de préservation de l'environnement	adossée à une ambitieuse stratégie de mobilité afin de proposer des alternatives à la voiture solo et en positionnant la voiture à sa juste place. En cohérence avec les spécificités territoriales et économiques partagées lors de plusieurs phases de concertation (les bilans de consultation du public et des personnes publiques associées sont accessibles sur www.montpellier3m.fr/zfe), la Métropole a prévu différentes dérogations territoriales (permettant le transit, l'accès aux P+R et aux parcs d'activités) ainsi que des dérogations liées à la spécificité de certains véhicules ou des pratiques de type petits rouleurs (moins de 8000 km ou 52j). En l'absence de mise à disposition par l'Etat de dispositif de contrôle des plaques d'immatriculation, la Métropole a choisi de ne pas mettre en place de verbalisation localement. L'objectif est de donner le cap concernant l'évolution des pratiques de mobilités grâce à une action pédagogique envers la population et les professionnels. L'amélioration de la qualité de l'air reste une priorité de santé publique (pour mémoire, 3ème cause de mortalité en France).	transit, l'accès aux P+R et aux parcs d'activités) ainsi que des dérogations liées à la spécificité de certains véhicules ou des pratiques de type petits rouleurs (moins de 8000 km ou 52 jours). En l'absence de mise à disposition par l'État de dispositif de contrôle des plaques d'immatriculation, la Métropole a choisi de ne pas mettre en place de verbalisation localement. La commission estime que la Métropole devrait prendre en compte les propositions de la commune de Montaud.
2.11. MONTFERRIER-SUR-LEZ		
Le Plan de Mobilité (PDM) proposé par la Métropole Montpellier Méditerranée est un document de référence sur lequel s'appuient les politiques publiques pour adapter nos territoires à la transition écologique et au changement climatique, mais aussi pour lutter contre la pollution de l'air. Ce plan vise à diminuer la part modale de la voiture dans les mobilités quotidiennes en proposant des alternatives : augmentation de l'offre des	Le PDM s'appuie sur plusieurs actions pour atteindre ses objectifs. Les actions doivent être analysés de manière systémique et non de manière isolée. Ainsi, le système de mobilité proposée permettra de reporter le trafic en dehors des centres urbains (ou de le limiter), et il permettra de reporter certains déplacements réalisés jusqu'à présent en voiture sur des modes alternatif	La commission constate que la commune de Montferrier soutient l'ambition du projet de PDM. Cependant elle craint que les mesures du PDM induisent un report de flux de circulations « en périphérie » et notamment sur son territoire, aggravant

AVIS DES COMMUNES	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
transports en commun (lignes de tramway, lignes de bus en voies réservées...), développement des vélo-lignes. L'arrivée de la ligne 5 du tram et de l'offre de bus associée est ainsi une excellente perspective pour notre territoire, de même que les voies vertes envisagées pour la desserte de notre commune. Même si nous soutenons l'ambition générale de ce plan, il soulève de nombreuses inquiétudes pour notre territoire. La stratégie du PDM proposée pour la circulation automobile repose en effet sur l'identification de roclades stratégiques (RM 65, le lien...), déroclatoires à la Zone à Faibles Émissions (ZFE) sur le territoire de la Métropole, associée à des dispositifs limitant fortement la circulation de transit dans la ville centre au travers de voies aujourd'hui très largement utilisées. Ce choix de forte concentration du trafic automobile sur un nombre très réduit d'axes impactera significativement les territoires adjacents (augmentation de la pollution et des nuisances sonores, difficultés de circulation...). Montferrier-sur-Lez risque d'être particulièrement impacté par ces choix. La concentration des flux automobiles sur des axes stratégiques, comme la RM65 et le rondpoint Agropolis, va aggraver la pollution, les nuisances sonores et risque d'augmenter la circulation sur les différents axes de notre village. Nous redoutons en particulier des reports de circulation plus importants encore sur la route de Mende. Les aménagements et la création de la véloligne sur la route Mende prévus dans le PDM deviennent dès lors une nécessité absolue pour permettre son apaisement. Plus globalement, des mesures compensatoires (murs anti-bruit, positionnement d'une station de relevé de la qualité de l'air, comptage du trafic automobile et poids lourds) doivent aussi être proposées. Par la présente, nous souhaitons donc vous faire part de notre profonde inquiétude sur les conséquences de cette stratégie pour notre commune. Le Conseil Municipal après avoir délibéré adopte à l'unanimité cet avis adossé au vote du PDM.	(covoiturage, vélo, transport en commun, piéton), dans l'objectif de laisser la voiture à sa "juste place". La création d'une véloligne sur la route de Mende est intégré dans le PDM. Tout projet d'infrastructure en France doit s'inscrire dans un process de conception complexe alliant définition d'un programme adapté, tour de table financier, procédures administratives, foncières et environnementales. L'ensemble de ces démarches s'inscrit nécessairement sur un temps long, d'autant plus si des points durs apparaissent pendant les investigations (foncier, espèces naturelles protégées...). Concernant la ZFE, suite à la traduction de la directive européenne dans le droit français (Loi d'Orientalion des Mobilités puis Loi Climat&Résilience), la Métropole a mis en place une ZFE progressive dans le temps, adossée à une ambitieuse stratégie de mobilité afin de proposer des alternatives à la voiture solo et en positionnant la voiture à sa juste place. En cohérence avec les spécifiées territoriales et économiques partagées lors de plusieurs phases de concertation (les bilans de consultation du public et des personnes publiques associées sont accessibles sur www.montpellier3m.fr/zfe), la Métropole a prévu différentes déroclations territoriales (permettant le transit, l'accès aux P+R et aux parcs d'activités) ainsi que des déroclations liées à la spécificité de certains véhicules ou des pratiques de type petits rouleurs (moins de 8000 km ou 52j). En l'absence de mise à disposition par l'Etat de dispositif de contrôle des plaques d'immatriculation, la Métropole a choisi de ne pas mettre en place de verbalisation localement. L'objectif est de donner le cap concernant l'évolution des pratiques de mobilités grâce à une action pédagogique envers la population et les	la situation en termes de dangers, pollution...etc. De l'avis de la métropole, l'approche doit être systémique et non compartimentée. Les effets positifs du PDM en matière d'aménagements et de report modal limiteront l'augmentation du trafic, au bénéfice de tous. La commission note que les transferts de flux sont un sujet d'inquiétude légitime pour plusieurs communes limitrophes comme Montferrier. Mais la Métropole priorise une approche globale dans le sens de l'intérêt général. Quant à elle, la commission considère que cela devra être confirmé par un constat lors de la mise en application des actions du PDM, des mesures de rectification pouvant être mises en place si besoin. La commission constate que : • La Métropole confirme la construction de la véloligne, nécessité absolue pour la commune, mais ne se prononce pas sur les mesures compensatoires demandées. • Le moratoire décidé par la Métropole dans l'attente de textes nationaux répond à la demande de certaines communes, dont Montferrier.

AVIS DES COMMUNES	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal de Montferrier sur Lez décide : • De sursoir au calendrier actuel de déploiement de la ZFE, tel qu'établi par la Métropole de Montpellier, en raison des impacts socio-économiques potentiellement négatifs sur les administrés de notre commune; • De demander au Président de la Métropole de Montpellier de soumettre au Conseil Métropolitain un nouveau calendrier par la proposition d'un moratoire concernant l'application de la ZFE, permettant ainsi la prolongation de la circulation des véhicules Crit'Air 3 au sein de la Métropole	professionnels. L'amélioration de la qualité de l'air reste une priorité de santé publique (pour mémoire, 3ème cause de mortalité en France).	
2.12. MURVIEL-LÈS-MONTPELLIER		
EMET un avis favorable sur le projet arrêté de Plan de Mobilité (PDM) de Montpellier Méditerranée Métropole	Observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	La commission note que la commune est favorable au projet de PDM.
2.13. PÉROLS		
Après en avoir délibéré, à l'issue d'un vote à main levée, le Conseil municipal adopte la présente délibération à la majorité • Émettre un avis favorable sur le projet de Plan de Mobilité arrêté par le Conseil Métropolitain. Cet avis sera porté à la connaissance du public dans le cadre de l'enquête publique ; • Émettre le vœu que le plan de mobilité prenne en compte les relations avec l'agglomération de l'Étang de l'Or en ce qui concerne les flux entre Pérols et l'aéroport et sa zone d'activités ainsi que l'accès au littoral en demandant la reprise des travaux de la voie verte (Véloligne 4a) et la mise en sécurité de la nouvelle passerelle avec notamment un éclairage approprié et un passage piétons et vélos sécurisé ; • Émettre le vœu que le plan de mobilité prenne en compte la position de la commune de Pérols vis à vis de l'application problématique de la Zone à Faibles Émissions (ZFE) dans sa version initiale au regard des conséquences identifiées pour la commune et les administrés.	La stratégie de mobilité portée par le PDM 2032 repose sur l'analyse des déplacements au-delà des frontières administratives. Toutefois, des actions en dehors du périmètre métropolitain ne relèvent pas du ressort territorial de l'AOM métropolitaine. En effet, des aménagements cyclables dans la continuité des véloignes en dehors de notre périmètre sont de compétence du Département pour les voiries départementales ou des agglomérations limitrophes en cas de voirie d'intérêt communautaire. Pour ce qui concerne le transport en commun, c'est la Région qui a la compétence pour les connexions entre la métropole et les agglomérations voisines. Le partenariat appuyé avec la Région via la participation au syndicat mixte Hérault Transport Suite à la traduction de la directive européenne dans le droit français (Loi d'Orientation des Mobilités puis Loi Climat & Résilience), la Métropole a mis en place une ZFE progressive dans le temps, adossée à une ambitieuse stratégie de mobilité afin de proposer des alternatives à la	La commission note que la commune est favorable au projet de PDM. Concernant la demande de Pérols de prendre en compte les relations avec l'agglomération de l'Étang de l'Or, la commission relève que la Métropole explique que sa stratégie de mobilité repose sur l'analyse des déplacements au-delà des frontières administratives. Toutefois, la Métropole précise que les actions en dehors de son périmètre, comme les aménagements cyclables continus ou les liaisons de transport en commun avec les agglomérations voisines, relèvent de la compétence du Département ou de la Région. La Métropole met en avant son partenariat appuyé avec la Région via le syndicat mixte Hérault Transport pour les connexions inter-agglomérations.

AVIS DES COMMUNES	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	voiture solo et en positionnant la voiture à sa juste place. En cohérence avec les spécifiées territoriales et économiques partagées lors de plusieurs phases de concertation (les bilans de consultation du public et des personnes publiques associées sont accessibles sur www.montpellier3m.fr/zfe), la Métropole a prévu différentes dérogations territoriales (permettant le transit, l'accès aux P+R et aux parcs d'activités) ainsi que des dérogations liées à la spécificité de certains véhicules ou des pratiques de type petits rouleurs (moins de 8000 km ou 52j). En l'absence de mise à disposition par l'Etat de dispositif de contrôle des plaques d'immatriculation, la Métropole a choisi de ne pas mettre en place de verbalisation localement. L'objectif est de donner le cap concernant l'évolution des pratiques de mobilités grâce à une action pédagogique envers la population et les professionnels. L'amélioration de la qualité de l'air reste une priorité de santé publique (pour mémoire, 3ème cause de mortalité en France).	La commission note également, concernant l'application de la ZFE, que la Métropole a prévu différentes dérogations territoriales (permettant le transit, l'accès aux P+R et aux parcs d'activités) ainsi que des dérogations liées à la spécificité de certains véhicules ou des pratiques de type petits rouleurs (moins de 8000 km ou 52 jours). En l'absence de mise à disposition par l'État de dispositif de contrôle des plaques d'immatriculation, la Métropole a choisi de ne pas mettre en place de verbalisation localement
2.14. PRADES-LE-LEZ		
Considérant que la commune de Prades-le-Lez soutient favorablement toutes les initiatives visant à améliorer les transports en commun, la qualité de l'air et les mobilités douces et après avoir entendu l'exposé fait par monsieur François POYER, le conseil municipal donne un avis favorable au Plan de mobilité. Toutefois, comme madame la maire a déjà eu l'occasion de le porter en réunion du Pôle vallée du Lez, en bureau des maires et en conseil métropolitain, les élu.es souhaitent attirer fortement l'attention sur les points suivants qu'il apparaît indispensable de prendre en compte afin d'opérer une révolution des modes de transport efficace, cohérente et acceptée, prenant pleinement en compte le fonctionnement de proximité de nos communes de la seconde couronne. Il s'agira de : Développer les liaisons transversales cyclables et en transport en commun (pouvant être du transport à la demande) entre les	La stratégie de mobilité portée par le PDM 2032 repose sur l'analyse des déplacements au-delà des frontières administratives. Toutefois, des actions en dehors du périmètre métropolitain ne relèvent pas de la compétence de la Métropole. En effet, des aménagements cyclables dans la continuité des vélolignes en dehors de notre périmètre sont de compétence du Département pour les voiries départementales. La Métropole s'attache à la coordination de ses projets avec ceux du Département. La véloligne 11 sur la route de Mende est bien prévue dans le PDM. Tout projet d'infrastructure en France doit s'inscrire dans un processus de conception complexe alliant définition d'un programme adapté, tour de table financier,	La commission note que la commune est favorable au projet de PDM. Elle note également que : • La commune souhaite voir développer le maillage de pistes cyclables, mais en particulier, en liaisons transversales, vers les communes voisines, et les autres communautés d'agglomération. Sur ce point, 3M rappelle que ce sujet n'est pas entièrement de sa compétence mais qu'elle s'engage à coordonner les projets avec ces collectivités.

AVIS DES COMMUNES	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
communes limitrophes, afin de permettre aux habitants de tous âges d'accéder aux différents pôles d'emploi, services, commerces et espaces naturels qui maillent notre territoire proche sans utiliser leur voiture. A Prades-le-Lez, doit également être travaillé le rapprochement avec la Communauté de communes du Grand Pic-st-Loup afin d'aménager des liaisons cyclables permettant l'accès aux collège et lycée de St-Clément-de-Rivière et un rabattement jusqu'à la véloligne 11 (dans une optique de solidarité territoriale et afin de limiter le transit automobile par les communes de la Métropole, en cohérence avec la ZFE et notre politique globale de diminution du trafic). Il est rappelé que des discussions ont déjà été entamées en ce sens avec les communes de St-Vincent-de-Barbeyrargues et d'Assas ; ce processus doit être repris ; Aménager le plus rapidement possible la Véloligne 11 longeant le domaine de Restinclières et les collège et lycée de Saint-Clément-ci au point précédent, la création de réseaux cyclables au départ des communes de la CCGPSL et qui viendraient se raccorder au nôtre, est de plus envisagée. Cet aménagement participera à la lutte contre l'autosolisme alors que la commune va entrer dans la ZFE et sera un véritable marqueur des orientations politiques communales favorables aux modes actifs ; Dans le cadre de la mise en œuvre de la ZFE, les élu.es tiennent à souligner à nouveau qu'elle doit entraîner le moins de contraintes possibles pour les ménages les plus fragiles, aux revenus les plus modestes. Elle ne doit pas créer de fracture dans la société. Les élu.es estiment qu'il faut rester vigilants concernant les personnes à faible revenu pour qui l'achat d'un nouveau véhicule satisfaisant les critères de la ZFE risque de constituer une trop grande dépense. Ils demandent que soit affirmé le maintien des aides existantes, et qu'elles soient particulièrement ciblées vers l'accompagnement des ménages modestes pour l'achat d'un nouveau véhicule. Les élu.es demandent également que les communes soient soutenues dans leur communication sur la ZFE, tant sur sa mise en place (conditions, dérogations, etc.) que sur son suivi et ses résultats. Enfin, l'effort doit être soutenu pour continuer à développer des alternatives efficaces à la voiture,	procédures administratives, foncières et environnementales. L'ensemble de ces démarches s'inscrit nécessairement sur un temps long, d'autant plus si des points durs apparaissent pendant les investigations (foncier, espèces naturelles protégées...) Concernant la ZFE, celle-ci n'oblige pas les usagers à acheter des véhicules électriques ou hybrides. Les crit'air 2 sont autorisées, soit des véhicules essence postérieur à 2006 et des véhicules diesel postérieur à 2011. Le renforcement du réseau TC, la création de nouvelles lignes, la création des vélolignes etc contribuent au changement de comportement (report modal de la voiture individuelle vers des modes moins polluants) Le PDM s'appuie sur plusieurs actions pour atteindre ses objectifs. Les actions doivent être analysés de manière systémique et non de manière isolée en réseau et non de façon isolée. Sur le volet communication et information des habitants et professionnels, dès la mise en route, de nombreux moyens d'information ont été mis en place pour toucher tous les publics : plaquette dans les boîtes aux lettres de tous les habitants de la Métropole, numéro vert mis à disposition de 8h30 à 17h30, site internet... Les outils existent déjà et sont régulièrement mis à jour. Il s'agit de poursuivre avec ce niveau de communication. Le renforcement du réseau TC, la création de nouvelles lignes, le soutien financier au covoiturage ou à l'écosystème vélo, la création des vélolignes etc contribuent au changement de comportement (report modal de la voiture individuelle vers des modes moins polluants) Le COM est un projet de maîtrise d'ouvrage de l'Etat confié à Vinci Autoroutes par concession	• À la demande de réaliser le plus tôt possible la Véloligne 11, la Métropole rappelle les procédures et les causes de la longueur des délais. • La maîtrise d'ouvrage rappelle les mesures prévues dans l'application de la ZFE, pour ne pas fragiliser les ménages, souci que souligne la ville de Prades-le-Lez. Elle explique également les actions de communication menées pour répondre à la demande de « soutien communication ». • À l'effort qui doit être soutenu pour continuer à développer les alternatives à la voiture, 3M répond en rappelant les actions en faveur des transports en commun, les vélolignes, et le co-voiturage. • Concernant une mission d'information sur le COM, la Métropole précise les intervenants sur ce projet et donc qui solliciter. Elle indique également que l'audition des « Shifters », demandée par la commune, a déjà eu lieu à la suite de la parution de leur rapport.

AVIS DES COMMUNES	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
sécurisées, rapides, cadencées, sur l'ensemble du territoire de la Métropole, et ce notamment pour rejoindre les lignes de Tram ; Programmer rapidement une mission d'information sur le COM comme demandé par 4 Vices- Président.es (dont madame la maire) et un adjoint de la ville de Montpellier. Celle-ci visera à examiner le projet proposé ainsi que les solutions innovantes mises en oeuvre sur d'autres territoires afin de proposer un avis à soumettre au Conseil de Métropole pour une vision d'ensemble du réseau de contournement de Montpellier en adéquation avec les politiques publiques portées par la collectivité en matière de réduction de l'autosolisme, de protection de la biodiversité et de lutte contre la pollution de l'air qui met en péril la santé des habitants de notre territoire. Les élu.es demandent que les Shifters soient auditionnés suite à la parution de leur rapport « Impact du projet de Contournement Ouest de Montpellier sur le climat ». En conséquence, le Conseil municipal décide à la majorité des suffrages exprimés : d'émettre un avis favorable sur le plan de mobilité de Montpellier Méditerranée Métropole ;	autoroutières. Ce travail d'information relève du pilotage du projet par le concessionnaire. Les Shifters ont été reçus par la Métropole à la suite de la parution de leur rapport.	
2.15. RESTINCLIERES		
Le conseil ouï l'exposé de monsieur le maire et après en avoir délibéré, décide : D'approuver le plan de mobilité 2032 à l'exception de la mise en oeuvre de la ZFE, exception qui fera l'objet d'une délibération. Considérant : • Que l'autorité de gestion ne peut raisonnablement pas demander une non verbalisation systématique auprès de la gendarmerie et des polices concernées • Que dans le contexte économique actuel, on ne peut imposer aux familles qui viennent travailler sur le territoire de la métropole concerné, d'acheter un nouveau véhicule répondant aux normes Que des moyens de transports collectifs sont sans cesse différés pour les villages ne bénéficiant pas du réseau tramway (ligne 5,	Suite à la traduction de la directive européenne dans le droit français (Loi d'Orientation des Mobilités puis Loi Climat&Résilience), la Métropole a mis en place une ZFE progressive dans le temps, adossée à une ambitieuse stratégie de mobilité afin de proposer des alternatives à la voiture solo et en positionnant la voiture à sa juste place. En cohérence avec les spécificités territoriales et économiques partagées lors de plusieurs phases de concertation (les bilans de consultation du public et des personnes publiques associées sont accessibles sur www.montpellier3m.fr/zfe), la Métropole a prévu différentes dérogations territoriales (permettant le transit, l'accès aux P+R et aux parcs d'activités) ainsi que des dérogations liées à la spécificité de certains véhicules ou des pratiques de type petits rouleurs (moins de 8000	La commission note, concernant l'application de la ZFE, que la Métropole a prévu différentes dérogations territoriales (permettant le transit, l'accès aux P+R et aux parcs d'activités) ainsi que des dérogations liées à la spécificité de certains véhicules ou des pratiques de type petits rouleurs (moins de 8000 km ou 52 jours). En l'absence de mise à disposition par l'État de dispositif de contrôle des plaques d'immatriculation, la Métropole a choisi de ne pas mettre en place de verbalisation localement.

AVIS DES COMMUNES	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
bus tram différé malgré les annonces en républiques publiques de livraison en 2025) • Que les pistes cyclables sont inadaptées pour accéder à la gare multimodale de Baillargues. De demander la suspension de la mise en œuvre de la ZFE.	km ou 52j). En l'absence de mise à disposition par l'Etat de dispositif de contrôle des plaques d'immatriculation, la Métropole a choisi de ne pas mettre en place de verbalisation localement. L'objectif est de donner le cap concernant l'évolution des pratiques de mobilités grâce à une action pédagogique envers la population et les professionnels. L'amélioration de la qualité de l'air reste une priorité de santé publique (pour mémoire, 3ème cause de mortalité en France).	Cependant la commission considère que la mise en place de la ZFE devrait être corrélée avec le déploiement de transport en commun et de structures en faveur des modes actifs.
2.16. SAUSSAN		
Après en avoir délibéré, le conseil municipal décide à la majorité des suffrages de donner un avis favorable au projet de Plan de Mobilité 2032 Après en avoir délibéré, le conseil municipal décide à l'unanimité : • De s'opposer au calendrier actuel de déploiement de la ZFE, tel qu'établi par la Métropole de Montpellier, en raison des impacts socio-économiques potentiellement négatifs sur les administrés de la commune ; • De demander au Président de la Métropole de Montpellier de soumettre au Conseil Métropolitain une proposition de moratoire concernant l'application de la ZFE, permettant ainsi la prolongation de la circulation des véhicules Crit'Air 3 et 4 au sein de la Métropole ; • De solliciter une étude d'impact social approfondie sur les conséquences de la ZFE, en particulier sur les ménages modestes, les artisans, et les travailleurs indépendants, afin de garantir une transition écologique juste et équitable.	Suite à la traduction de la directive européenne dans le droit français (Loi d'Orientation des Mobilités puis Loi Climat&Résilience), la Métropole a mis en place une ZFE progressive dans le temps, adossée à une ambitieuse stratégie de mobilité afin de proposer des alternatives à la voiture solo et en positionnant la voiture à sa juste place. En cohérence avec les spécificités territoriales et économiques partagées lors de plusieurs phases de concertation (les bilans de consultation du public et des personnes publiques associées sont accessibles sur www.montpellier3m.fr/zfe), la Métropole a prévu différentes dérogations territoriales (permettant le transit, l'accès aux P+R et aux parcs d'activités) ainsi que des dérogations liées à la spécificité de certains véhicules ou des pratiques de type petits rouleurs (moins de 8000 km ou 52j). En l'absence de mise à disposition par l'Etat de dispositif de contrôle des plaques d'immatriculation, la Métropole a choisi de ne pas mettre en place de verbalisation localement. L'objectif est de donner le cap concernant l'évolution des pratiques de mobilités grâce à une action pédagogique envers la population et les professionnels. L'amélioration de la qualité de l'air reste une priorité de santé publique (pour mémoire, 3ème cause de mortalité en France).	Nous considérons que le maître d'ouvrage apporte une réponse adaptée à ces observations concernant le déploiement de la ZFE

AVIS DES COMMUNES	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	Une concertation régulière a eu lieu avec les acteurs et les professionnels lors de la conception de la ZFE puis lors des adaptations marginales. Notre stratégie mobilité acte un coup d'accélérateur et un investissement sans précédent pour les transports collectifs décarbonés (tramway, bustram, etc.) comme les modes actifs (marche et vélo). Elle accompagne le changement des comportements avec des mesures fortes comme la gratuité des transports en commun, l'aide de plus 10 % de la population à l'équipement en vélos à assistance électrique ou encore l'offre de covoiturage gratuit et rémunérateur la plus utilisée hors Paris. Grâce à cette politique inédite, les habitudes changent et l'indispensable implication de tous en faveur de l'environnement et de la qualité l'air s'inscrit dans une démarche collective et partagée d'écologie positive.	
2.17. SAINT-DRÉZÉRY		
Le Conseil Municipal après en avoir délibéré à l'unanimité : - EMET un avis favorable avec réserves au Plan de mobilité 2032 de Montpellier Méditerranée Métropole : • La ville du 1/4h restera une utopie pour notre commune ; • Le réseau cyclable ne sera pas réalisé vers Jacou ; • La liaison vers Castries pour rejoindre le bus tram n'est pas évoqué dans le plan ; • Pas de possibilité de rejoindre le collège de secteur en vélo (trop éloigné).	La ville du 1/4h ne doit pas être vue comme un objectif ultime, c'est un des moyens pour limiter ces déplacements du quotidien pour l'alimentation (aller à la boulangerie, tabac/presse au marché hebdomadaire...), les services administratifs ou médicaux dont les besoins sont les plus fréquents (banques, poste, médecin, pharmacie...) ou les services publics de proximité (Mairie, école). Quand l'ensemble de ces services est facilement accessible en modes actifs, c'est un plaisir d'y aller à pied ou à vélo. Selon la taille des villes et villages, l'offre de service est plus ou moins significatives, et tous les besoins ne peuvent pas être couverts. Par exemple, pour acheter un canapé ou pour consulter un médecin spécialiste, les habitants se rendront toujours dans le cœur de Métropole, mais ce type de besoin est plus ponctuel. Le projet ne porte pas une vision dogmatique, mais encourage	En réponse aux préoccupations de Saint-Drézéry concernant la "ville du quart d'heure" et les infrastructures cyclables, la commission observe que la Métropole clarifie que ce concept n'est pas une vision dogmatique mais encourage des trajets de proximité plus courts et agréables en modes actifs. Concernant le réseau cyclable, la Métropole présente un réseau à trois niveaux et indique que des études définiront les meilleurs aménagements. Elle précise que la véloligne vers Jacou est identifiée, que la liaison vers Castries fait partie du réseau de liaison prioritaire, et que la distance vers le collège de secteur à Jacou est considérée trop importante pour être parcourue quotidiennement à vélo par

AVIS DES COMMUNES	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	vers un chemin pragmatique pour raccourcir et rendre agréables certains trajets en proximité. Le PDM s'appuie sur une réseau vélo de 3 niveaux : véloligne, réseau de liaison, réseau de proximité. Pour chaque type de réseau des études et analyses seront menées afin de définir la meilleure solution d'aménagement cyclable en analysant les impacts environnementaux, agricoles, hydrauliques et fonctionnels pour les vélos. La véloligne 1a de Castelnau le Lez vers Jacou est bien identifiée dans le PDM. Pour rejoindre St Drézéry à Jacou, il est nécessaire de traverser Teyran sur une distance supérieure à 10km avec un peu de dénivelé. Les caractéristiques de ce trajet sont adaptés pour des utilisateurs de vélo ou VAE aguerris et dont les trajets sont bien coordonnés avec les horaires du tramway. L'aménagement cyclable vers Castries fait partie du réseau de liaison du réseau vélo (2ème niveau dans la hiérarchie). La connexion Sussargues – Castries – Baillargues et le rabattement sur l'Espace Gare de Castries (terminus BT1) et le PEM de Baillargues sont une des priorités de ce réseau de liaison. Le collège de secteur pour la commune de Saint-Drézéry se trouve à Jacou. Pour le rejoindre, il est nécessaire de traverser Teyran, distance supérieure à 10km. En effet, cette distance semble trop importante pour être parcourue par un collégien en vélo mécanique. Ce type de déplacement doit être assuré de façon préférentielle par le transport scolaire.	un collégien, suggérant le transport scolaire. Cependant la commission considère que la mise en place de la « ville du quart d'heure » devrait être corrélée avec le déploiement de transport en commun et de structures en faveur des modes actifs.
2.18. SAINT-GEORGES-D'ORQUES		
L'assemblée délibérante émet un avis favorable à l'unanimité.	Observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	La commission note que la commune est favorable au projet.

AVIS DES COMMUNES	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
2.19. SUSSARGUES		
Après en avoir délibéré, le conseil municipal, émet un avis défavorable	Observation défavorable au projet n'appelant pas de réponse particulière.	La commission prend note que la commune de Sussargues émet un avis défavorable au projet de PDM 2032, sans explication sur les raisons ayant motivé ce choix.
2.20. VENDARGUES		
Il est proposé au Conseil municipal : • D'émettre un avis favorable sur le projet arrêté de Plan de Mobilité (PDM) de Montpellier Méditerranée Métropole, • De solliciter la réintégration au titre du volet « Valorisation du réseau routier structurant et contournement ; • » la possible création d'une voie de raccordement du LIEN à l'A709, et la dénivellation du Giratoire des Coustouliers de préférence par infrastructure souterraine ; • De solliciter le non élargissement de la ZFE aux véhicules Crit'Air 3 au 1^{er} janvier 2025, pour le reporter du nombre d'années que permet la Loi. Le conseil municipal, à la majorité des voix exprimées, adopte cette affaire.	Le contournement prioritaire identifié dans le PDM est composé de la DEM à l'Est. Son effet sur la limitation du transit dans le tissu urbain habité est plus intéressant que la réalisation d'une nouvelle infrastructure routière entre le giratoire des Cousteliers et l'A709(LIEN Est). Le PDM identifie l'objectif de séparation des flux sur le giratoire des Cousteliers (avec l'hypothèse de dénivellation à analyser). La jonction entre ce giratoire et l'A709 sera étudiée dans le cadre de la démarche d'optimisation du secteur Est. Suite à la traduction de la directive européenne dans le droit français (Loi d'Orientation des Mobilités puis Loi Climat&Résilience), la Métropole a mis en place une ZFE progressive dans le temps, adossée à une ambitieuse stratégie de mobilité afin de proposer des alternatives à la voiture solo et en positionnant la voiture à sa juste place. En cohérence avec les spécificités territoriales et économiques partagées lors de plusieurs phases de concertation (les bilans de consultation du public et des personnes publiques associées sont accessibles sur www.montpellier3m.fr/zfe), la Métropole a prévu différentes dérogations territoriales (permettant le transit, l'accès aux P+R et aux parcs d'activités) ainsi que des dérogations liées à la spécificité de certains véhicules ou des pratiques de type petits rouleurs (moins de 8000 km ou 52j). En l'absence de mise à disposition par l'Etat de dispositif de contrôle des plaques d'immatriculation, la Métropole a choisi de ne pas	La commission note l'avis favorable de la commune sur le projet de PDM. En ce qui concerne les sollicitations de Vendargues relatives aux infrastructures routières, la commission relève que la Métropole indique que le contournement prioritaire est la DEM à l'Est, jugée plus efficace pour limiter le transit urbain que la liaison directe LIEN-A709. La dénivellation du giratoire des Coustouliers est identifiée comme un objectif de séparation des flux, à analyser, et la jonction vers l'A709 sera étudiée dans le cadre de l'optimisation du secteur Est. La commission note, concernant l'application de la ZFE, que la Métropole a prévu différentes dérogations territoriales (permettant le transit, l'accès aux P+R et aux parcs d'activités) ainsi que des dérogations liées à la spécificité de certains véhicules ou des pratiques de type petits rouleurs (moins de 8000 km ou 52 jours). En l'absence de mise à disposition par l'État de dispositif de contrôle des plaques d'immatriculation, la Métropole a choisi de ne pas mettre en place de verbalisation localement

AVIS DES COMMUNES	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	mettre en place de verbalisation localement. L'objectif est de donner le cap concernant l'évolution des pratiques de mobilités grâce à une action pédagogique envers la population et les professionnels. L'amélioration de la qualité de l'air reste une priorité de santé publique (pour mémoire, 3ème cause de mortalité en France).	

Commentaire de la commission d'enquête publique.

La commission constate que l'avis des communes révèle une adhésion variable au plan de mobilité, avec un fort consensus sur la nécessité de développer les mobilités alternatives.

Cependant, la mise en œuvre de la ZFE suscite de vives inquiétudes et des demandes de moratoire ou de report de la part de plusieurs communes. Elles reposent principalement sur les potentiels impacts économiques et sociaux, ainsi que sur le manque perçu d'alternatives de transport suffisantes et de clarté sur les modalités de contrôle.

La Métropole, quant à elle, justifie la ZFE par la traduction de directives européennes et la priorité de santé publique liée à l'amélioration de la qualité de l'air, tout en mettant en avant une mise en place progressive, des dérogations et une approche pédagogique en l'absence de moyens de contrôle étatiques.

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 ;
- Le développement de nouvelles technologies dans le domaine de la mobilité.

3. ANALYSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC.

Après une présentation générale des observations du public recueillies au cours de l'enquête publique, il sera développé une analyse exhaustive des avis du public exprimés par le biais des courriers adressés au siège de l'enquête publique et de l'ensemble du registre dématérialisé et des registres déposés en mairies.

3.1. GÉNÉRALITÉS.

Sur les 459 contributions recueillies, le public a exprimé 48 % d'avis défavorables, 26 % d'avis favorables. 26 % du public ne s'est pas prononcé.

Une contribution est un avis exprimé par le public sur le registre d'enquête publique déposé en mairie, sur le registre dématérialisé ou adressé par courrier au siège de l'enquête publique.

Une contribution peut comprendre plusieurs observations regroupées par thèmes différents.

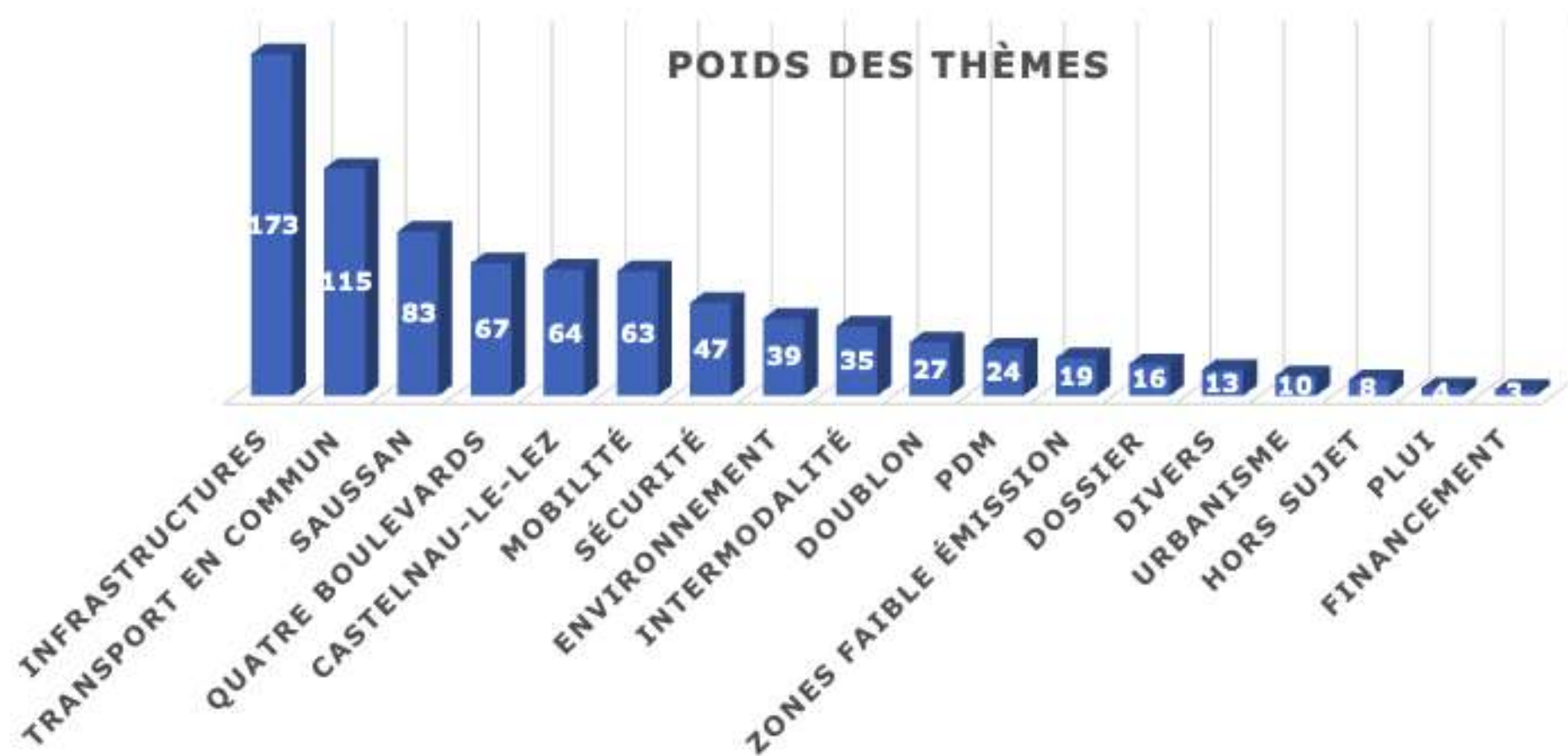
Les 459 contributions recueillies représentent 894 observations.

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



Les 894 observations ont été classées en 17 thèmes, présentés ci-dessous par ordre alphabétique :

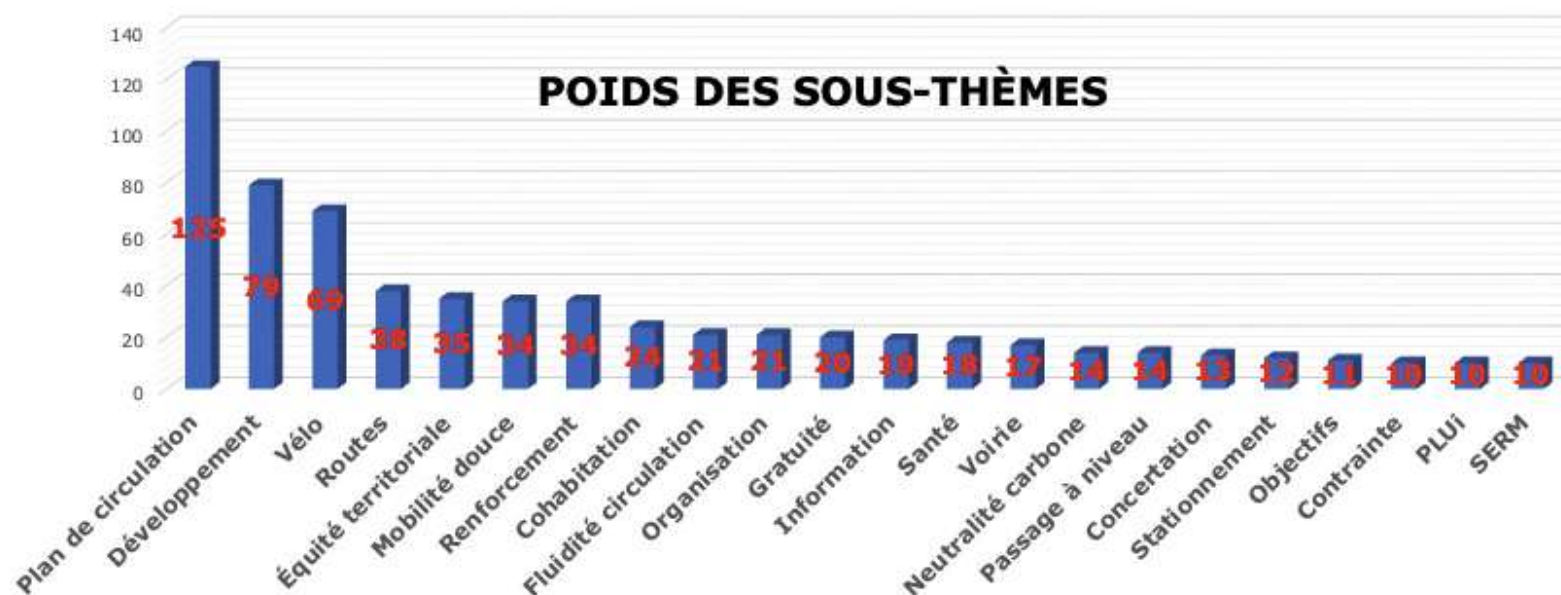
1. Castelnau-le-Lez	7. Infrastructures	13. Saussan
2. Divers	8. Intermodalité	14. Sécurité
3. Dossier	9. Mobilité	15. Transport en commun
4. Environnement	10. PDM	16. Urbanisme
5. Financement	11. PLUi	17. Zones Faible Émission
6. Hors sujet	12. Quatre boulevards	



Afin de pouvoir analyser plus finement les observations du public, ces dernières ont été également classées en 50 sous-thèmes.

Sous-thèmes classés par ordre alphabétique :

1. Accessibilité cycles	14. Fluidité circulation	27. Piétons	40. Source
2. Artificialisation des sols	15. Gratuité	28. Plan de circulation	41. Stationnement
3. Biodiversité	16. Inégalité sociale	29. PLUi	42. Stratégie
4. Cohabitation	17. Information	30. PMR	43. Suivi des actions
5. Concertation	18. Liaison	31. Pôle échange multimodal	44. Tarification
6. Contrainte	19. Logistique	32. Police	45. Transition écologique
7. Covoiturage & autopartage	20. Mixité vélos piétons	33. Renforcement	46. Véhicule électrique
8. Délais réalisation	21. Mobilité douce	34. Rond-point	47. Vélo
9. Dérogation	22. Neutralité carbone	35. Routes	48. Voie verte
10. Développement	23. Objectifs	36. Sans argument	49. Voirie
11. École	24. Organisation	37. Santé	50. Volonté
12. Entretien	25. Passage à niveau	38. Sensibilisation à la citoyenneté	
13. Équité territoriale	26. PDMe	39. SERM	



3.2. TABLEAU ANALYTIQUE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC.

Ce tableau, en trois colonnes, décrit les observations du public, les réponses du Président de Montpellier Méditerranée Métropole et les commentaires de la commission d'enquête publique.

Il est analysé successivement les avis recueillis :

- À partir des courriers déposés au siège de l'enquête publique.
- Sur le registre dématérialisé,
- Sur les registres déposés dans les mairies,
- À partir des fichiers déposés sur le registre dématérialisé.

3.2.1. ANALYSES DES OBSERVATIONS RECUEILLIES PAR COURRIERS

Les courriers reçus émanent des sociétés administrant le centre commercial du Polygone :

• NEWGONE	représenté par	Vincent DURAND,
• SP Polygone	représenté par	Florence BAQUERRE,
• SARL SYNDEXIA	représenté par	Aurélie GARNIER,
• SNC Le Polygone	représenté par	Émilie PINOLI,
• SNC Polygone II	représenté par	Arthur BOULAY,
• TERAGONE	représenté par	Kévin GIRAULT.

L'analyse des observations est réalisée par thème.

OBSERVATIONS DES SOCIÉTÉS DU POLYGONE	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
1. DOSSIER		
Information		
1. Le diagnostic réalisé dans le cadre de cette étude : Le diagnostic réalisé ne tient pas compte de nombreux éléments pourtant étudiés par la Ville de Montpellier. L'activité économique de la métropole et les emplois qui en résultent sont situés dans la ville -centre, Montpellier. Le centre-ville et le Centre Commercial Polygone sont un pôle générateur important d'activités et donc de flux, qui n'a pas pris en compte dans toute l'étude. Or, le centre commercial Polygone avec plus de 14 M de visiteur par an, dont une part importante en voiture, constitue le pôle économique moteur du centre-ville de Montpellier. Un fort taux de précarité (la deuxième métropole de France), représentant plus du quart des ménages (27%) de la ville de Montpellier (Analyse des besoins sociaux – CCAS Montpellier – novembre 2021) et pour lequel aucune politique de développement économique n'a été menée depuis de nombreuses années afin de le résorber. 16,8% des salariés de 15 ans ou plus sont en situation d'emploi précaire. Le taux de chômage des actifs de 15 ans ou plus est de 18,2% (Insee 2021) étant précisé que « C'est dans les établissements du secteur de l'administration publique, de l'enseignement, de la santé et de l'action sociale que les salariés sont les plus nombreux (48,7 %) alors que ces établissements représentent seulement 13 % des établissements montpelliérains ». (Analyse des besoins sociaux – CCAS Montpellier – novembre 2021, p. 81). Le développement économique de la métropole est fragile, et ne bénéficie pas d'un volontarisme politique destiné à le développer. Le projet de PDM renforce cet état de fait.	Le tome 1 du PDM "Diagnostic" aborde le thème " achats", reconnu comme "premier motif de déplacement", tout en reconnaissant l'importance des "faibles revenus" de la population par rapport aux autres métropoles étudiées (cf. p25). Le centre commercial Polygone a bien été pris en compte, notamment au travers de l'analyse des taux d'occupation des parkings du Polygone et du Triangle. Il bénéficie d'une desserte tramway des plus performantes avec 4 lignes de tramway qui desservent la gare St Roch à moins de 500m. Par ailleurs, la politique de mobilité de la Métropole est forte pour accompagner les publics précaires vers des mobilités alternatives à la voiture solo, considérant que l'accès à la mobilité facilite le retour à l'emploi et la déprécarisation : la gratuité des transports publics, l'aide à l'achat universelle d'un VAE, le covoiturage gratuit pour le passager et rémunérateur pour le conducteur... L'offre de mobilité fait partie des leviers du développement économique, mais ça n'est pas le seul, les autres leviers du développement économique ne sont pas traités dans le PDM..particulièrement	La commission observe que contrairement à l'avis des représentants du Polygone, le maître d'ouvrage affirme que le centre commercial a bien été pris en compte dans le tome 1 du PDM "Diagnostic", notamment à travers l'analyse des taux d'occupation de ses parkings et de ceux du Triangle. La Métropole affirme également que le centre commercial Polygone bénéficie d'une "desserte tramway des plus performantes" avec quatre lignes desservant la gare St Roch à moins de 500 mètres. La politique de mobilité de la Métropole vise à accompagner les publics précaires vers des mobilités alternatives à la voiture solo, considérant que l'accès à la mobilité facilite le retour à l'emploi et la déprécarisation, notamment par la gratuité des transports publics et l'aide à l'achat de VAE.
2. INFRASTRUCTURES		
Mobilité douce		
3. La marche à pied et le vélo. Seul 3% des déplacements quotidiens sont réalisés à vélo. Il est illusoire d'imaginer que ce pourcentage va croître de façon importante dans l'avenir et ce même avec la mise en place d'une politique volontariste (Galerie Cyclable de la Comédie : Dossier préliminaire de sécurité – Etude de trafic : Rapport présenté au CNSEOR pour la création de la galerie cyclable de la Comédie avec une hypothèse de 10.000 vélos jours !). Un des principaux obstacles est	Pour les déplacements interne de la Métropole, la part des modes actifs passe de 32 % (29% marche et 3% vélo) en 2019 à 40% (25% marche et 15% vélo) en 2032. L'ambition forte sur le vélo - cohérente avec le Plan Vélo National qui vise 12% en 2030 - conduit	La commission constate que les sociétés du Polygone soulignent des freins importants au développement du vélo alors que la Métropole affiche une volonté politique forte de développement des modes actifs à travers des mesures spécifiques. En effet :

OBSERVATIONS DES SOCIÉTÉS DU POLYGONE	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLÉ	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
l'insécurité : les vols de vélos sont trop importants (« Montpellier : le vol de vélos, un fléau et un frein à l'utilisation du deux-roues » Midi Libre, 19 09 2022 ; « Les vols de vélos, notamment électriques, ont augmenté de 33% à Montpellier en 2023, par rapport à l'année dernière » (enquête FR3 Occitanie 03 08 2023), etc.). Les emplacements sécurisés sont trop peu nombreux (898 arceaux pour l'ensemble de la métropole) pour les usagers du vélo et cela constitue un frein à son déploiement (les usagers ne peuvent stationner leurs cycles sereinement). Dans ces conditions mettre en place un plan des mobilités orienté principalement sur le développement du vélo et de la marche à pied constitue une hérésie.	logiquement à prendre quelques points sur tous les autres modes, y compris la marche. Le stationnement fait partie des actions pour les modes actifs. Extrait de la fiche action B2 : "Déploiement de la stratégie de stationnement vélo : • Mise en place, en ville, de stationnement pour les vélos (sécurisé en box et arceaux) a proximité des pôles générateurs • Stationnement vélo au niveau des arrêts TC (typologie et capacité selon type de PEM) • Intégration dans le PLU de l'obligation de mise en place de stationnement vélos abrités dans les logements collectifs • Incitation des entreprises à la mise en places de stationnement vélos sécurisés • Réalisation de diagnostic de patrimoine vacant dans les immeubles en centre ancien pour évaluer l'opportunité et la faisabilité de reconversion vers des stationnements vélos • Rééquilibrage des usages des parkings en ouvrage pour tenir en compte du besoin en stationnement vélo	- Les sociétés du Polygone 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. - La Métropole 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. La commission exprime le souhait que la Métropole établisse avec les acteurs concernés, un bilan réel et actualisé des mesures à mettre en place pour atteindre les objectifs nationaux sur la mobilité sans porter atteinte au développement économique du centre-ville de Montpellier, générateur important d'activités.
Stationnement		
5. Le nombre de places de parkings dans la ville centre est erroné. D'une part le nombre de places annoncé varie selon les bases de données (Métropole, Hérault Data, les sites des gestionnaires) et démontrent l'incapacité de la métropole de connaître le nombre exact d'emplacements disponibles. D'autre part, de nombreuses erreurs concernent les chiffres avancés par la Métropole pour les données du parking du Centre Commercial. Cela est d'autant plus étonnant que la ville de Montpellier est copropriétaire et bailleur d'une partie du parking et dispose donc des éléments factuels lui permettant de connaître	Comme expliqué dans la partie "Préambule méthodologique" de chaque document composant le PDM, le Plan de Mobilité (2032 porte sur la période de 2021 2032 dans la continuité du précédent Plan de Déplacements Urbains 2010 2020 L'état l'état initial du PDM, dit "T zéro", est établi en 2019. Quelques données ont été actualisées depuis, pour proposer au lecteur des éléments d'analyse	La commission relève que : Les administrateurs du Polygone affirment que les données de la Métropole sur le nombre de places de parking sont erronées, notamment concernant les parkings du Polygone , du Triangle, des Arceaux, dans certaines figures du diagnostic. Ils critiquent vivement le projet de

OBSERVATIONS DES SOCIÉTÉS DU POLYGONE	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
exactement la situation de ce site : nombre de places, taux de rotation, prix moyen, occupation, etc. L'extrapolation faite « à partir à partir du nombre de sorties mensuelles ou annuelles, sur la base des chiffres d'occupation d'autres parkings ayant des fonctions similaires », est incohérente voire fausse ! A cet effet, la Figure 69 (page 77) du document (taux d'occupation des parkings – Réalisation 3M – données 2019) ne mentionne pas le parking du Centre Commercial mais celui de Triangle, pour le taux d'occupation et le nombre de place de parking. Cela réduit volontairement la disponibilité des emplacements disponibles dans le centre-ville de Montpellier et donc la capacité à accueillir des véhicules, mais surtout des clients, des salariés, etc. Le parking du centre commercial Polygone n'est pas réservé qu'aux clients du centre commercial. Les collectivités ont également souscrit de nombreux abonnements pour leurs fonctionnaires, mais également de nombreux professionnels pour leurs salariés, sensibles à l'utilisation d'un parking propre, éclairé et accessible ! Enfin le parking du centre commercial Polygone bénéficie d'un fort taux de rotation et d'une occupation importante la nuit, notamment en raison de sa proximité avec la gare et une politique tarifaire. N'étant pas un parking public ou sous concession, la modification de ses offres commerciales lui permet d'être concurrentiel et autonome dans sa politique de fixation des prix. La volonté de sacrifier l'automobile et son utilisateur permet aux rédacteurs du PDM de prendre quelques libertés ! Ainsi à l'horizon 2032, le parking du centre commercial aura une vocation différente de celle d'aujourd'hui, celui d'un « parking à vocation résidents » (Figure 11 : Hiérarchisation des parking relais à horizon 2032, Projet, page 35), c'est-à-dire « un parking d'hypercentre, peu accessible depuis le réseau routier structurant, qui cibleront les résidents, les ayants-droits et les cycles ». Le PDM a donc également pour objet de sanctionner les activités commerciales et économiques du centre-ville, génératrice d'emplois. Enfin, le parking des arceaux cité à de nombreuses reprises est fermé depuis presque une année (31 mars 2024) et sa fermeture avait été annoncée plusieurs mois déjà. Il ne peut donc être pris en compte dans les données sur les parkings.	plus récents Par ailleurs, les années 2020 et 2021 touchées par la crise sanitaire, ne constituent pas des années de référence solides pour décrire puis évaluer le PDM 2032 De ce fait, la fermeture du parking des Arceaux fait partie des actions du PDM. Or, dans le diagnostic de 2019 il était bien un parking existant et en activité. Le parking du centre commercial Polygone est identifié en page 35 du document Projet. La figure 69 dans le document Diagnostic sera en revanche corrigée en rajoutant le parking manquant, au titre d'une erreur matérielle. La vocation première de ces parkings reste une vocation commerciale, avec toutefois une mixité de fonction englobant le résidentiel. En 2019, date de l'état initial du diagnostic du PDM le parking des Arceaux était existant et doit donc figurer dans le diagnostic. Pour autant, dans l'observatoire de suivi du PDM cette mise à jour sera effectuée.	transformer le parking Polygone en un « parking à vocation résidents » à l'horizon 2032, le considérant comme une sanction des activités commerciales. La Métropole 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. La commission note donc une divergence d'appréciation entre les représentants des sociétés du Polygone et la Métropole concernant le nombre de places de parking et la future vocation du parking du Polygone. Dans ce cadre, elle souhaite qu'une analyse actualisée et sincère soit réalisée concernant les places de parking et qu'une étude prospective, avec tous les acteurs concernés, soit conduite pour répondre à la fois aux besoins des activités socioéconomiques, administratives et touristiques de la ville de Montpellier et à une meilleure qualité de vie pour ses habitants.
3. MOBILITE		
PDMe		

OBSERVATIONS DES SOCIÉTÉS DU POLYGONE	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
6. Une partie des objectifs pour réaliser « la ville du quart d'heure », relève non pas du volontarisme politique mais uniquement d'initiatives privées, difficilement maîtrisable par les élus et un plan de mobilité : La mise en place du télétravail, dépend en grande partie de la nature de l'activité réalisée et de chaque entreprise. Les établissements du secteur de l'administration publique, de l'enseignement, de la santé et de l'action sociale que les salariés sont les plus nombreux (48,7 %) alors que ces établissements représentent seulement 13 % des établissements montpellierains » (Analyse des besoins sociaux – CCAS Montpellier – novembre 2021, p. 81). Or, selon le dernier rapport annuel sur l'état de la Fonction Publique (datant de l'année 2022), 75% des agents ont télétravaillé au moins un jour en 2022, soit 5 points de moins que l'année précédente. Cette pratique est plus répandue dans la Fonction publique d'État (FPE) avec 23% des agents concernés. La Fonction publique territoriale (FPT) et hospitalière (FPH) en comptent respectivement 13% et 3%. Or la Fonction publique territoriale et la Fonction publique hospitalière représentent une part importante des effectifs des administrations présentes sur le territoire métropolitain et peu compatible avec le télétravail. La création d'espace de coworking, les relais colis, les services à domicile, la téléconsultation médicale, etc.	La ville du quart d'heure repose sur plusieurs actions, notamment : - sur des aménagements de l'espace public permettant de se rendre en toute sécurité à pied ou à vélo chez le boulanger, au commerce du coin, etc. - Au sein de chaque commune, études de circulations visant à préciser si des axes doivent être coupés ou délestés par un plan adapté, en adéquation avec le déploiement des zones apaisées - Adaptation de la stratégie de régulation de trafic et création de contrôles d'accès (seulement pour la desserte locale, réglage dissuasif des feux de circulation, etc) - le développement de polarités secondaires attractives à des échelles plus locales de façon à réduire la dépendance à la ville centre La concrétisation de la ville du quart d'heure relève donc de plusieurs actions menées conjointement afin de donner les moyens aux usagers et surtout l'envie de se déplacer en proximité pour une partie des besoins du quotidien. Evidemment, de nombreux motifs de déplacements continueront à se faire en dehors des villages, villes et quartiers dans la mesure où certains équipements, services, ou employeurs sont localisés sur le cœur de métropole.	La commission note que le concept de la "ville du quart d'heure" vise à développer une ville polycentrique où les services essentiels sont accessibles à pied ou à vélo, favorisant la mixité fonctionnelle et les interactions sociales, économiques et culturelles. L'objectif est de rendre l'accès aux services plus équitable sur le territoire et de rendre la mobilité un choix plutôt qu'une contrainte.
Plan de circulation		
8. La politique de réduction de la voiture en ville va entraîner des coupures de trafic au niveau de l'avenue de la Liberté mais également sur l'avenue J. Mermoz (page 23 de l'Evaluation environnementale), préjudiciables au centre-ville et au centre commercial Polygone dont une part importante de la clientèle vient en voiture. La réalisation de ces projets condamnera définitivement les accès par l'Ouest et le nord de la métropole, ce qui est inenvisageable pour l'activité économique du centre-ville et du centre commercial Polygone.	Une des grandes ambitions du PDM, en application de l'obligation réglementaire du code des transports, est de réduire le flux de véhicules motorisés individuels. L'ambition de report modal (changement d'utilisation de mode) vers des modes plus vertueux est envisagé dans toutes les actions du PDM : des actions sur le vélo, le transport en commun, le covoiturage. Il	La commission observe ici une tension fondamentale entre la volonté de la Métropole de diminuer la dépendance à la voiture et les craintes des acteurs économiques quant à l'impact sur leur fréquentation

OBSERVATIONS DES SOCIÉTÉS DU POLYGONE	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	s'agit de rlaisser la voiture à sa juste place par exemple pour les personnes qui font des achats volumineux, qui ont des contraintes physiques pour se déplacer (poussette, mobilité réduite...) ou qui n'ont pas d'offre alternative à la voiture. Par ailleurs, de nombreuses études montrent qu'il y a un biais important d'appréciation sur le mode de déplacement de la population pour se rendre dans les commerces. En effet, sur une année complète, en moyenne, le volume total consommé par un piéton ou un cycliste est supérieur à celui d'un automobiliste. Ils consomment plus fréquemment et notamment pour des achats spontanés ou dit « plaisir ».	
4. TRANSPORT EN COMMUN		
Équité territoriale		
2. Le tramway. Le réseau en place « ne permet pas de satisfaire une bonne partie des déplacements pour le motif « travail » puisqu'une grande partie des zones d'activités n'est pas desservie par le réseau structurant de transports collectifs » (Diagnostic, p. 42). Depuis l'inauguration de la première ligne en 2000, destinée à desservir le centre commercial Odysseum, les lignes (5) créées n'ont pas eu pour objectif de desservir les lieux d'activités. L'emploi et l'activité économique n'ont jamais été une priorité du développement de la métropole. Les déplacements des salariés du secteur privé s'effectuent donc en voiture eu égard à la carence dans l'offre de transport en commun public (Les parkings relais P+Tram sont en inadéquation avec les itinéraires d'accès à la zone urbaine et donc avec les besoins des salariés – Diagnostic p. 83).	Les polarités économiques constituent pour le PDM une cible prioritaire à desservir par un réseau de transports suffisamment efficace pour constituer une alternative à la voiture. La mise en service de la ligne 5 de tramway et le développement des lignes à haut niveau de service vient également mailler le territoire et desservir des zones économiques qui n'étaient auparavant accessibles que par des lignes de bus classiques : le quartier du Millénaire, Eurêka, le Parc du Salaison, Agropolis, la Lauze et Euromédecine. De plus, avec l'extension de la ligne 1 de tramway, le nouveau quartier économique Cambacérès sera également desservi par le réseau structurant.	En réponse aux critiques sur la desserte des zones d'activités, la commission note que la 3M met en avant le fait que les polarités économiques constituent une cible prioritaire pour le PDM. La mise en service de la ligne 5 de tramway, le développement de lignes à haut niveau de service, et l'extension de la ligne 1 visent à mieux desservir des zones économiques importantes comme le quartier du Millénaire, Eurêka, le Parc du Salaison, Agropolis, la Lauze, Euromédecine et le nouveau quartier Cambacérès.

OBSERVATIONS DES SOCIÉTÉS DU POLYGONE	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
5. URBANISME		
Développement		
L'urbanisation doit par conséquent se concentrer dans les villes et villages de la Métropole en développant une multitude de services, surement par des opérateurs privés (commerces, services, etc.). Le projet doit inciter l'ensemble des personnes à rester sur leur lieu de vie et réduire leur déplacement notamment vers la ville centre (moins de clients pour le centre-ville) et semble de la décarbonation en favorisant les livraisons, les relais colis, etc. Cette logique d'exclusion privilégie les populations présentes en centre-ville et relègue les politiques de mixité sociale.	L'observation porte sur le concept de la "ville du quart d'heure", c'est-à-dire un modèle de ville où tous les services essentiels et quotidiens sont situés à une distance d'un quart d'heure à pied ou à vélo sans pour autant interdire l'usage de la voiture ou les transports publics. Ce concept propose le développement d'une ville polycentrique, où la vie en proximité assure une mixité fonctionnelle et développe les interactions sociales, économiques et culturelles. En matière de planification urbaine, il n'existe pas de solution parfaite pour rendre une ville agréable; le critère des 15 minutes n'est qu'un ingrédient parmi d'autres : l'amélioration des transports publics ou la réduction du trafic automobile, la lutte contre les inégalités et la ségrégation. Si la ville du "quart d'heure" est un concept assez récent, il synthétise néanmoins un certain nombre de notions et d'idées relatives à la vie urbaine qui ne lui sont pas contemporaines. Il a néanmoins pris son essor pendant la crise du Covid-19, lorsque les confinements ont conduit à mettre l'accent sur les services de proximité. On le retrouve aujourd'hui mis en oeuvre en Europe (Norvège, Suisse, Belgique, Irlande, France, Italie, Espagne, Portugal, ...), en Amérique du Nord et du Sud (Canada, Etats-Unis, Argentine, Chili), en Asie (Singapour, Inde...) et en Océanie (Australie...). Ainsi le concept se retrouve aujourd'hui dans le monde entier et de nombreux habitants habitent déjà dans une "ville du quart d'heure", sans même le réaliser. Historiquement, le risque de "gentrification" et d'appauvrissement du	Face aux craintes d'une logique d'exclusion et d'un privilège des populations du centre-ville, la commission note que la Métropole clarifie que le concept de la "ville du quart d'heure" vise à développer une ville polycentrique favorisant la mixité sociale et fonctionnelle, sans interdire l'usage de la voiture ou des transports publics, mais en rendant l'accès aux services plus équitable sur le territoire. Il ne s'agit pas d'une mobilité subie mais souhaitée.

OBSERVATIONS DES SOCIÉTÉS DU POLYGONE	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	centre-ville est lié au développement des villes. Au fur et à mesure que les villes se sont développées, des habitants ont été chassés de certains quartiers, où la qualité de vie s'est améliorée et où les prix ont flambé, repoussant ceux qui n'avaient pas les moyens en banlieue. La "ville du quart d'heure" recherche au contraire un gain en terme de mixité sociale, via la diversité des services proposés à proximité. L'articulation urbanisme-déplacement, l'instauration de la ville du ¼ d'heure visent l'inclusion. Pouvoir avoir des services auprès de chez soi au-lieu de faire 30m de voiture, c'est rendre l'accès plus équitable dans le territoire. Ce concept n'exclut pas la possibilité de se rendre dans le centre ville = c'est une mobilité souhaitée et non subie.	
6. ZONES FAIBLE ÉMISSION		
Contrainte		
4. La voiture. Elle constitue le principal moyen de transport de l'ensemble des habitants de la métropole. L'avenir de la ZFE semble également compromis. La présidence de la métropole, de peur d'une fronde des plus importantes périphéries qui ont vu la levée des décisions politiques de suspension par l'application en 2027, n'a rien édité. Que vont devenir des orientations prises par l'Etat mais également du résultat des élections municipales de mars 2026. De surcroît d'ores et déjà, un groupe de députés a déposé une proposition de loi pour suspendre l'extension des zones à faibles émissions (ZFE) pendant cinq ans. Les députés avancent deux arguments principaux : la qualité de l'air s'est améliorée et les restrictions actuelles créent des difficultés sociales. Dans une ville contrainte socialement comme Montpellier, la poursuite de la mise en place de la ZFE serait une sanction injuste pour un grand nombre d'habitant, mais également pour les métropolitains ne bénéficiant pas des réseaux de transports collectifs, les excluant ainsi définitivement d'une partie du territoire et notamment de la ville centre.	Actuellement, sur le territoire de la Métropole de Montpellier, 78 % des émissions de NO2 et 28 % des émissions de particules fines proviennent du trafic routier. Or, selon une étude de Santé Publique France (EQIS) publiée en décembre 2024, environ 262 morts liées aux Particules Fines et 58 morts liées au NO2, pourraient être évités chaque année si le territoire respectait les seuils de qualité de l'air recommandés par l'OMS. Ainsi, compte tenu de l'impact avéré de la pollution de l'air sur la santé, le but principal de la ZFE est de réduire l'exposition de la population à celle-ci. Les ZFE n'obligent pas les usagers à acheter des véhicules électriques ou hybrides. Les Crit'Air 2 sont autorisées, soit des véhicules essence postérieur à 2006 et des véhicules diesel postérieur à 2011. Le renforcement du	La commission prend note, en réponse aux préoccupations concernant la ZFE, la volonté de la Métropole de réduire l'exposition de la population à la pollution de l'air ayant un impact avéré sur la santé et de mettre en place une ZFE de manière progressive et pédagogique, et que le renforcement des transports en commun et du réseau cyclable sont des alternatives encouragées.

OBSERVATIONS DES SOCIÉTÉS DU POLYGONE	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLÉ	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	réseau des transports en commun, la création de nouvelles lignes, la création du réseau hiérarchisé vélo dont les vélolignes, l'aide au covoiturage etc contribuent au changement de comportement (report modal de la voiture individuelle vers des modes moins polluants). Le PDM s'appuie sur plusieurs actions pour atteindre ses objectifs. Les actions doivent être analysées de manière systémique et non de façon isolée. Enfin, depuis le 1^{er} juillet 2022, la Métropole a mis en place une ZFE progressive et pédagogique, sans verbalisation, afin de donner le cap aux usagers et aux professionnels pour s'orienter vers une mobilité individuelle moins émettrice de polluants atmosphériques.	

3.2.2. ANALYSES DES OBSERVATIONS RECUEILLIES SUR LE REGISTRE DÉMATÉRIALISÉ.

L'analyse des observations est réalisée par thème.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
1. CASTELNAU-LE-LEZ		
Cohabitation		
Anonyme		
Merci de porter une attention particulière à l'usage du vélo sur l'avenue Jean-Jaurès à Castelnau. Cet axe, très embouteillé aux heures de pointe, est particulièrement dangereux au niveau du croisement avec la M65. Les cyclistes venant de Castelnau qui souhaitent tourner à gauche, vers le chemin de l'hirondelle par le tunnel sous la M65, se mettent en danger. À défaut de mettre la voie en sens unique comme le propose l'association Vélocité, il sera judicieux de l'aménager pour assurer le ralentissement des véhicules : création d'un rond-point ou installation de feux tricolores, et surtout mise en place de marquages au sol de couleurs vives pour faciliter la cohabitation voitures/vélos.	Le Plan de Mobilité (PDM) est le document qui structure et organise l'ensemble des politiques de mobilité pour les années à venir. Sa vocation est de présenter un système de mobilité global sans définir les solutions techniques inhérentes à chaque quartier. L'avenue Jean Jaurès à Castelnau-sur-Lez a un rôle important pour organiser les déplacements des habitants de la commune, comme ceux des communes voisines. Cet axe Nord Sud devra pouvoir accueillir des mobilités alternatives efficaces et sécurisées (vélo, piéton, bus) tout en permettant une circulation en voiture adaptée aux besoins et aux caractéristiques de la voie (largeur, dénivelé, riverain, accessibilité aux commerces et services...). Le PDM n'est pas le document qui propose la solution technique de cet aménagement de l'espace public. Une étude de faisabilité technique, financière, environnementale et foncière doit être réalisée afin d'étudier les différentes options possibles en fonction des différents tronçons de l'avenue. Cette démarche sera menée avec un process de concertation spécifique au projet	La commission prend note que l'aménagement de l'avenue Jean-Jaurès à Castelnau-Le-Lez sera menée avec un process de concertation spécifique au projet
CANTA-GRIBEAUVAL Laetitia		
De nombreuses incivilités, et même des bagarres d'automobiliste ont lieu. Les véhicules de secours peine a passer pour gérer les urgences les trottoirs sont tellement étroits qu'on risque de se faire accrocher par une voiture. Impossible de circuler pour une PMR Danger extrême pour les personnes qui roulent a vélo etc....	Le respect du code de la route relève du pouvoir de police du Maire de chaque commune ainsi que des forces de l'ordre nationale (Gendarmerie et Police Nationale). Le PDM accompagne l'évolution des nouveaux usages de mobilité en programmant des actions de sensibilisation de la population	La Métropole estime que le respect du code de la route relève du pouvoir du maire, tandis que la sensibilisation de la population aux bonnes pratiques est une action accompagnée par le PDM.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	aux bonnes pratiques : savoir rouler à vélo pour les plus jeunes, édition d'un Guide de la rue, remise en selle, etc	
Concertation		
CHAUFFOUR		
Le Plan de mobilité tel que présenté est très ambitieux dans ses annonces mais il ne comporte réellement aucune objectif chiffré et temporisé. Comme par exemple pour chaque commune, quel est le déficit en km de Pistes cyclables et quel est l'objectif, à quel horizon? Des projets écocides et obsolètes sont maintenus dans le document alors qu'il n'ont aucune délai de réalisation programmé. C'est le cas du COM pour lequel tous les recours ne sont pas encore tous purgés, et la Déviation Est Montpellier qui est littéralement en phase de recul, ce qui est une bonne chose, mais alors pourquoi le mettre dans le Plan de mobilité? Ensuite, il n'y eu aucune réunion publique dans la Commune de Castelnau-le-Lez, alors que son maire est le Vice Président à la Voirie, que la Commune a sur son emprise le passage à niveau le plus dangereux de France, que les Km de bouchons sur l'axe du Millénaire/ Eurêka/ Charles de Gaulle sont connus, et que son maire annonce dans la presse depuis 15 ans qu'une gare TER sera implantée à Sablassou. Il n'y a aucune information précise dans le document PROJET au sujet de cette gare. il est juste écrit que des pôles d'intermodalité seront complétés "à terme" par celui de Sablassou. Cette expression ou rien, c'est égal. S'agissant des axes structurants de la ville de Castelnau comme l'avenue J.JAURÈS, il n'y a aucune décision franche de révision du plan de circulation alors que les quartiers des Courtareilles et de Caylus sont coupés du centre à cause de cet axe routier surchargé et à double sens. Il est donc très difficile de juger de l'effort produit dans ce Plan De Mobilité. Je donne donc un avis défavorable pour les points qui ne sont pas traités à CASTELNAU-LE-LEZ principalement.	Concernant la concertation du PDM, celle-ci a été menée à l'échelle de la Métropole à travers différents moyens décrits dans le bilan de la concertation et en cohérence avec les objectifs de concertation définis dans la délibération du 1^{er} février 2021. Concernant le contournement intercommunal, le PDM se base sur le système routier pour asseoir son système multimodal de déplacement. Il inscrit dans son projet stratégique et son plan d'action une hiérarchisation du réseau routier (réseau structurant, réseau primaire, réseau secondaire) qui permettra d'apaiser les quartiers de Montpellier et les centres-villes des communes de la métropole. Ce système se base notamment sur un contournement intercommunal composé de la RM65, de la DEM, de l'A709 et du COM. Cet anneau devra permettre de distribuer le trafic et de réduire la congestion. Concernant la création d'une nouvelle halte à Sablassou, ce projet est éminemment lié à la mise en service de la phase 1 de la LNMP en 2034, permettant de faire évoluer la desserte ferroviaire entre Lunel et Sète. C'est pourquoi le PDM2032 programme la réalisation des études de techniques permettant de confirmer la faisabilité de la création de la halte puis les modalités de réalisation des travaux. Concernant l'avenue Jean Jaurès, cf la réponse à la contribution précédente.	La commission observe que la Métropole répond aux observations en justifiant les choix du PDM en ce qui concerne : • Le contournement intercommunal ; • La création d'une nouvelle halte à Sablassou
CORVAISIER Richard		
Une insuffisance des études prospectives sur les évolutions du trafic Le plan de mobilité ne semble pas s'appuyer sur une analyse approfondie et actualisée des flux de circulation futurs. Pourtant, plusieurs projets d'urbanisation en cours et à venir auront un	Le Plan de Mobilité (PDM) est le document qui structure et organise l'ensemble des politiques de mobilité pour les années à venir. Sa vocation est de présenter un système de mobilité global sans définir les solutions techniques inhérentes à chaque	La commission prend note : • Qu'en réponse à l'insuffisance des études prospectives sur les évolutions du trafic, la Métropole

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
impact significatif sur les mobilités locales : - la ZAC Eurêka dont le développement va générer une augmentation du trafic automobile et des besoins en transports alternatifs. - les multiples projets en construction sur l'avenue de l'Europe - le projet d'urbanisation de Sablassou, très critiqué dans le cadre du PLUi. - le passage à niveau n°39, dont la sécurisation est une priorité absolue et pourtant toujours au point mort. L'absence d'une vision claire sur ces évolutions donne l'impression que le plan de mobilité repose sur des bases instables	quartier. La conception de ce document prend en compte l'évolution de la population, des emplois et la localisation des équipements structurants (connus à la date de conception du document). La prise en compte de l'évolution de la demande de déplacement – via ces évolutions socio-économiques- est prise en compte dans l'exercice prospectif de modélisation des déplacements. L'évaluation environnementale décrit cette étape de travail dans la mieux décrire le type de données qui alimente le modèle. Concernant le PN 39, le sujet de la sécurisation des passages à niveau est abordé dans le document "Projet" (page 33). L'ensemble des partenaires locaux et la SNCF travaillent à la programmation de cet ouvrage (passage dénivelé sous la voie ferrée). Dans la mesure où l'avenue Marcel Dassault relie les nouveaux quartiers de Castelnau-le-Lez, au centre historique et au tramway, il est en effet indispensable que la porosité existe de part et d'autres pour le plus grand nombre de mode de déplacement (piétons, cycles, voitures, bus). Aussi, le tour de table financier est à finaliser au regard de cette programmation avant de poursuivre les études de conception de l'ouvrage formalisation du PDM, elle sera enrichie pour mieux décrire le type de données qui alimente le modèle. Concernant le PN 39, le sujet de la sécurisation des passages à niveau est abordé dans le document "Projet" (page 33). L'ensemble des partenaires locaux et la SNCF travaillent à la programmation de cet ouvrage (passage dénivelé sous la voie ferrée). Dans la mesure où l'avenue Marcel Dassault relie les nouveaux quartiers de Castelnau-le-Lez, au centre historique et au tramway, il est en effet indispensable que la porosité existe de part et d'autres pour le plus grand nombre de mode de déplacement (piétons, cycles, voitures, bus). Aussi, le tour de table financier est à finaliser au regard de cette programmation avant de poursuivre les études de conception de l'ouvrage	indique que le PDM prend en compte l'évolution de la population, des emplois et la localisation des équipements structurants dans l'exercice prospectif de modélisation des déplacements. • Que le sujet de la sécurisation des passages à niveau est abordé dans le document "Projet" (page 33).
Développement		
Anonyme		
Pourquoi ne pas réaliser et construire d'abord la DEM pour permettre de dévier la circulation et le flux de véhicules en provenance de Jacou, Teyran et de l'arrière-pays ?	Le PDM se base sur le système routier pour asseoir son système multimodal de déplacement. Il inscrit dans son projet stratégique et son plan d'action une hiérarchisation du réseau	La commission note que la Métropole ne répond pas directement à la

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	routier (réseau structurant, réseau primaire, réseau secondaire) qui permettra d'apaiser les quartiers de Montpellier et les centres-villes des communes de la métropole. Ce système se base notamment sur un contournement intercommunal composé de la RM65, de la DEM, de l'A709 et du COM. Cet anneau devra permettre de distribuer le trafic et de réduire la congestion.	question posée concernant la réalisation de la DEM
Le trafic actuel pourrait être réduit si la DÉM était sérieusement étudiée et réalisée!	Le PDM se base sur le système routier pour asseoir son système multimodal de déplacement. Il inscrit dans son projet stratégique et son plan d'action une hiérarchisation du réseau routier (réseau structurant, réseau primaire, réseau secondaire) qui permettra d'apaiser les quartiers de Montpellier et les centres-villes des communes de la métropole. Ce système se base notamment sur un contournement intercommunal composé de la RM65, de la DEM, de l'A709 et du COM. Cet anneau devra permettre de distribuer le trafic et de réduire la congestion.	
CANTA-GRIBEAUVAL Laetitia		
Parlons transport, il existait un bus dont un des arrêt se trouvait closerie des Guilhem, et qui nous amenait directement au Corum de Montpellier, moi même et mes voisins ne prenions pas notre voiture. Il a été supprimé depuis la création du tramway qui est a 1 km a pied de nos domiciles : résultat, nous prenons nos voitures quel dommage .	L'équilibre entre desserte fine et ponctuelle en bus versus desserte efficace et fréquente en tramway est complexe à trouver. Elle ne se traite pas à partir de cas particulier mais au regard de l'analyse de l'ensemble des origines / déplacements.	Concernant l'organisation des arrêts de bus la Métropole indique qu'elle ne se traite pas à partir de cas particulier mais au regard de l'analyse de l'ensemble des origines / déplacements.
Solution : Avoir le courage de : - Mettre l'avenue Jean-Jaurès a sens unique (nous riverains acceptons de mettre le double de temps pour rentrer chez nous) - Mettre une piste cyclable - Agrandir les trottoirs. - Mettre des vrais ralentisseurs A Montpellier il y'a bien des rues qui étaient très utilisées par les voitures qui sont a présent piétonnes.	Le Plan de Mobilité (PDM) est le document qui structure et organise l'ensemble des politiques de mobilité pour les années à venir. Sa vocation est de présenter un système de mobilité global sans définir les solutions techniques inhérentes à chaque quartier. L'avenue Jean Jaurès à Castelnau-sur-Lez a un rôle important pour organiser les déplacements des habitants de la commune, comme ceux des communes voisines. Cet axe Nord Sud devra pouvoir accueillir des mobilités alternatives efficaces et sécurisées (vélo, piéton, bus) tout en permettant une circulation en voiture adaptée aux besoins et aux caractéristiques de la voie (largeur, dénivelé, riverain, accessibilité aux commerces et services...). Le PDM n'est pas le document qui propose la solution technique de cet de faisabilité	Concernant l'aménagement de l'avenue Jean-Jaurès à Castelnau-Le-Lez la commission prend note qu'elle sera menée avec un process de concertation spécifique au projet

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	technique, financière, environnementale et foncière doit être réalisée afin d'étudier les différentes options possibles en fonction des différents tronçons de l'avenue. Cette démarche sera menée avec un process de concertation spécifique au projetaménagement de l'espace public. Une étude	
NADAL Laurent		
Pourquoi ne pas réaliser et construire d'abord la DEM pour permettre de dévier la circulation et le flux de véhicules en provenance de Jacou, Teyran et de l'arrière-pays ?	Le PDM se base sur le système routier pour asseoir son système multimodal de déplacement. Il inscrit dans son projet stratégique et son plan d'action une hiérarchisation du réseau routier (réseau structurant, réseau primaire, réseau secondaire) qui permettra d'apaiser les quartiers de Montpellier et les centres-villes des communes de la métropole. Ce système se base notamment sur un contournement intercommunal composé de la RM65, de la DEM, de l'A709 et du COM. Cet anneau devra permettre de distribuer le trafic et de réduire la congestion.	La commission note que la Métropole ne répond pas directement à la question posée concernant la réalisation de la DEM
VIDAL Lionel		
Pourquoi ne pas réaliser et construire d'abord la DEM pour permettre de dévier la circulation et le flux de véhicules en provenance de Jacou, Teyran et de l'arrière-pays ?		
VIDAL Louis		
Pourquoi ne pas réaliser et construire d'abord la DEM pour permettre de dévier la circulation et le flux de véhicules en provenance de Jacou, Teyran et de l'arrière-pays ?		
VIDAL Manon		
Pourquoi ne pas réaliser et construire d'abord la DEM pour permettre de dévier la circulation et le flux de véhicules en provenance de Jacou, Teyran et de l'arrière-pays ?	Le PDM agit pour l'ensemble des modes de déplacements. Il inscrit dans son projet stratégique et son plan d'action une hiérarchisation du réseau routier (réseau structurant, réseau primaire, réseau secondaire) qui permet d'apaiser les quartiers de Montpellier et les centres-villes des communes de la métropole. Il prévoit par ailleurs la réalisation d'un contournement intercommunal composé de nouvelles infrastructures (le COM et la DEM), de la RM65 et de l'A709 reconfigurée. L'objectif de ce contournement intercommunal est d'assumer rôle de distribution du trafic à l'intérieur du contournement – dans la zone urbaine - tout en y réduisant le transit. la congestion. Pour que l'A709 joue pleinement son rôle de contournement sud de Montpellier, il est nécessaire de travailler sur sa reconfiguration. Les fonctions et les conditions administratives, règlementaires, financières et techniques pour la reconfiguration de l'A709 sont à approfondir avec les partenaires (Etat, Région, Département, AOM voisines).	
VIDAL Sylvie		
Pourquoi ne pas réaliser et construire d'abord la DEM pour permettre de dévier la circulation et le flux de véhicules en provenance de Jacou, Teyran et de l'arrière-pays ?		
(vide)		
Ne faudrait-il pas d'abord réaliser et construire la DEM pour permettre la déviation des véhicules ?		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	En complément de ce maillage, la finalisation du LIEN Ouest permet également de soulager une partie du trafic en entrée de métropole.	
Fluidité circulation		
CANTA-GRIBEAUVAL Laetitia		
L'enfer au quotidien pour les habitants de l'avenue Jean Jaurès de Castelnau le lez. J'y habite depuis l'année 2000, et au vu de l'évolution de la sensibilité à l'environnement je ne pensais pas qu'en 2025 la situation se serait autant aggravée. Bouchons tels que j'ai du mal à sortir de mon impasse avec mon véhicule. Par contre quand cela roule les voitures arrivent à plus de 50km /heure dans cette zone à 30 donc on ne peut plus sortir. Cela entraîne une pollution importante...	Cette observation sur un usage individuel ne relève pas de l'échelle de conception du PDM	Concernant l'aménagement de l'avenue Jean-Jaurès à Castelnau-Le-Lez la commission prend note qu'elle sera menée avec un processus de concertation spécifique au projet
ROUILLEAULT Henri		
et réduire les embouteillages sur l'avenue Jean Jaures.	Le Plan de Mobilité (PDM) est le document qui structure et organise l'ensemble des politiques de mobilité pour les années à venir. Sa vocation est de présenter un système de mobilité global sans définir les solutions techniques inhérentes à chaque quartier. L'avenue Jean Jaurès à Castelnau-sur-Lez a un rôle important pour organiser les déplacements des habitants de la commune, comme ceux des communes voisines. Cet axe Nord Sud devra pouvoir accueillir des mobilités alternatives efficaces et sécurisées (vélo, piéton, bus) tout en permettant une circulation en voiture adaptée aux besoins et aux caractéristiques de la voie (largeur, dénivelé, riverain, accessibilité aux commerces et services...). Le PDM n'est pas le document qui propose la solution technique de cet aménagement de l'espace public. Une étude de faisabilité technique, financière, environnementale et foncière doit être réalisée afin d'étudier les différentes options possibles en fonction des différents tronçons de l'avenue. Cette démarche sera menée avec un processus de concertation spécifique au projet	
Information		
VIART Frédéric		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Dans le cadre de la consultation pour le PLUi qui se déroule en parallèle de celle-ci, il est indiqué, dans le dossier de l' OAP Sablassou, je cite : Le secteur de Sablassou bénéficie à ce jour d'une bonne accessibilité multimodale de par la présence de la ligne n°2 de tramway, de plusieurs lignes de bus et d'un parking relais. D'ici à 2025, cette desserte sera particulièrement renforcée grâce à la ligne 1 du bustram, aux deux Vélolignes dont une déjà partiellement en service et, à plus long terme, complétée par une halte Train Express Régional (TER). Or, sauf erreur de ma part, je ne vois pas dans les fiches actions du PDM, plan qui court jusqu' en 2032, d'études ou de réalisation pour une gare d'échange TER à Sablassou. Il existe juste un § de l'action B6 qui cite la mise à niveau du PEM de Sablassou. Est-ce que ceci comprend ces études/ travaux ? Compte tenu de la formulation de cette action qui mentionne aussi la LNMP, on peut penser que ceci traite plutôt de la liaison Montpellier Perpignan et donc de la gare de Villeneuve de Maguelone et non pas celle potentielle de Sablassou. Est-il possible de préciser ceci, en clarifiant sur ce point (dans un sens ou l'autre) le PDM. Et, si ce projet n'en est pas un à l' horizon 2032, en modifiant la mention dans ce cas trompeuse de l' OAP Sablassou dans le PLUi ?	Concernant la procédure conjointe du PDM et du PLUi-Climat, il s'agit de noter que les deux documents ont été conçus conjointement afin de s'assurer de l'articulation entre l'accueil des nouveaux habitants, emplois, services et l'offre de mobilité. Concernant la création d'une nouvelle halte à Sablassou, ce projet est éminemment lié à la mise en service de la phase 1 de la LNMP en 2034, permettant de faire évoluer la desserte ferroviaire entre Lunel et Sète. C'est pourquoi le PDM2032 programme la réalisation des études de techniques permettant de confirmer la faisabilité de la création de la halte puis les modalités de réalisation des travaux.	La commission prend note que la nouvelle halte à Sablassou fera l'objet d'une étude.
Mobilité douce		
BURGUI Jacques		
Mon avis concerne la ville de Castelnau le lez. Et notamment l'aménagement de l'avenue Jean-Jaurès. Cette avenue reçoit le trafic automobile entrant dans le cœur d'agglomération en provenance de Clapiers, Jacou et plus généralement du nord de la métropole. Ouverte à la circulation dans les 2 sens elle n'est manifestement plus adaptée aux déplacements en toute sécurité des piétons et vélos. La Métropole ne devait-elle pas envisager sa mise à sens unique pour les véhicules motorisés afin de permettre la création d'une liaison douce dédiée à tous les autres modes de déplacement ? Castelnau a su développer sur la place de la liberté au centre village un lieu vivant et animé constitué de restaurants et boutiques.	Le Plan de Mobilité (PDM) est le document qui structure et organise l'ensemble des politiques de mobilité pour les années à venir. Sa vocation est de présenter un système de mobilité global sans définir les solutions techniques inhérentes à chaque quartier. L'avenue Jean Jaurès à Castelnau-sur-Lez a un rôle important pour organiser les déplacements des habitants de la commune, comme ceux des communes voisines. Cet axe Nord Sud devra pouvoir accueillir des mobilités alternatives efficaces et sécurisées (vélo, piéton, bus) tout en permettant une circulation en voiture adaptée aux besoins et aux caractéristiques de la voie (largeur, dénivelé, riverain, accessibilité aux commerces et services...). Le PDM n'est pas le document qui propose la solution technique de cet	Concernant l'aménagement de l'avenue Jean-Jaurès à Castelnau-Le-Lez la commission prend note qu'elle sera menée avec un processus de concertation spécifique au projet

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Malheureusement la clientèle est soumise aux bruits et pollutions automobiles. Il en est de même pour les riverains exposés en continu à toutes les nuisances de la circulation. En conclusion j'encourage la Métropole à inscrire le traitement de l'avenue Jean-Jaurès de façon plus proactive au PDM.	aménagement de l'espace public. Une étude de faisabilité technique, financière, environnementale et foncière doit être réalisée afin d'étudier les différentes options possibles en fonction des différents tronçons de l'avenue. Cette démarche sera menée avec un process de concertation spécifique au projet	
PHAM Jean-Louis		
La concertation citoyenne sur les mobilités actives est en berne, après quelques efforts pour la mettre en place. Les associations et les citoyens ont des idées, il faut les écouter. Castelnau est et restera une ville pour automobilistes si les choses ne changent pas plus vite.	Concernant la concertation du PDM, celle-ci a été menée à l'échelle de la Métropole à travers différents moyens décrits dans le bilan de la concertation et en cohérence avec les objectifs de concertation définis dans la délibération du 1^{er} février 2021	La Métropole ne répond pas à la question concernant la demande de concertation des citoyens de Castelnau-Le-Lez sur les mobilités actives pour diminuer la part de l'automobile.
RENDU Christophe		
Ma contribution porte principalement sur Castelnau-le-Lez, où je réside. Il existe trois points de difficulté majeurs affectant les déplacements dans cette commune : L'avenue Jean-Jaurès, totalement engorgée par le trafic automobile dans les deux sens, et plus encore au débouché de la rue Emile-Combes. La largeur insuffisante de l'avenue y rend la circulation particulièrement dangereuse pour les cyclistes. L'étroitesse des trottoirs, encore accentuée par les poteaux et divers obstacles (poubelles) la rend totalement impraticable sur certaines portions en fauteuil roulant, sauf à rouler sur la chaussée. Il me semble qu'un plan de mobilité à dix ans ne peut pas ne pas traiter ce point noir.	Le Plan de Mobilité (PDM) est le document qui structure et organise l'ensemble des politiques de mobilité pour les années à venir. Sa vocation est de présenter un système de mobilité global sans définir les solutions techniques inhérentes à chaque quartier. L'avenue Jean Jaurès à Castelnau-sur-Lez a un rôle important pour organiser les déplacements des habitants de la commune, comme ceux des communes voisines. Cet axe Nord Sud devra pourvoir accueillir des mobilités alternatives efficaces et sécurisées (vélo, piéton, bus) tout en permettant une circulation en voiture adaptée aux besoins et aux caractéristiques de la voie (largeur, dénivelé, riverain, accessibilité aux commerces et services...). Le PDM n'est pas le document qui propose la solution technique de cet aménagement de l'espace public. Une étude de faisabilité technique, financière, environnementale et foncière doit être réalisée afin d'étudier les différentes options possibles en fonction des différents tronçons de l'avenue. Cette démarche sera menée avec un process de concertation spécifique au projet	Concernant l'aménagement de l'avenue Jean-Jaurès à Castelnau-Le-Lez la commission prend note qu'elle sera menée avec un process de concertation spécifique au projet
Organisation		
LACAILLE Joël		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
- TAM 35 la navette des Aires (les hauts de Castelnau le Lez) : ce service "à la demande" est totalement dépassé et ne correspond plus aux besoins et attentes des utilisateurs (sans compter l'immobilisation des chauffeurs qui attendent dans leur bus l'arrivée d'un ou deux passagers...); il faut que cette ligne devienne une ligne comme les autres avec un flux continu et horaires fixes afin que tous les usagers puissent compter sur un horaires précis quand ils sortent de la gare, quand ils descendent du TRAM ligne 2, quand ils ont un RDV précis quelque part dans la Métropole	La desserte fine du réseau de bus ne correspond pas à l'échelle de conception du PDM à l'horizon 2032.	Certes, la desserte fine du réseau de bus n'est pas à l'échelle du PDM 2032, cependant, la Métropole pourrait prendre en compte cette observation pour la remettre au service intéressé.
Plan de circulation		
Anonyme		
Nous sommes OPPOSÉS à un SENS UNIQUE sur l'avenue Jean Jaures à Castelnau le Lez. Cette avenue compte environ 250 riverains seulement, nos quartiers au Nord de Castelnau comptent 1500 habitants. Nous habitons dans le quartier entre Cantegrils et le domaine des Oliviers, aussi l'avenue Jean Jaurès est l'axe de circulation naturel, historique, pour aller au centre de la ville et à la clinique du Parc. -L'examen du PDM nous apprend que la Véloligne n°1 passerait par cette avenue Jean Jaurès. -L'examen du PLUi-C, nous apprend que l'avenue Jean Jaurès allait être élargie pour une piste cyclable. - Actuellement, le passage de deux voies voitures, plus une voie cyclable est impossible en raison de la configuration de cette avenue. -Ce quartier d'habitations uniquement est un quartier excentré, éloigné du centre de Castelnau, sans aucun commerce, sans moyen collectif de circulation et enserré par le Lez d'un côté, la falaise d'un autre côté, et la RM 65 comme barrière. Cette mise à sens unique de cette avenue , axe de circulation historique, ne ferait que déporter la circulation et les embouteillages dans d'autre quartiers de Castelnau. Pourquoi ne pas étudier d'abord les différentes possibilités, les différents axes possibles ? Pourquoi ne pas faire d'abord les études d'impact nécessaires ? Pourquoi ne pas étudier les conséquences d'une mise à sens unique ? Rien de tel pour tuer les commerces du centre historique de Castelnau le lez qui sont tous très qualitatifs et qui souffrent déjà	Le Plan de Mobilité (PDM) est le document qui structure et organise l'ensemble des politiques de mobilité pour les années à venir. Sa vocation est de présenter un système de mobilité global sans définir les solutions techniques inhérentes à chaque quartier. L'avenue Jean Jaurès à Castelnau-sur-Lez a un rôle important pour organiser les déplacements des habitants de la commune, comme ceux des communes voisines. Cet axe Nord Sud devra pouvoir accueillir des mobilités alternatives efficaces et sécurisées (vélo, piéton, bus) tout en permettant une circulation en voiture adaptée aux besoins et aux caractéristiques de la voie (largeur, dénivelé, riverain, accessibilité aux commerces et services...). Le PDM n'est pas le document qui propose la solution technique de cet aménagement de l'espace public. Une étude de faisabilité technique, financière, environnementale et foncière doit être réalisée afin d'étudier les différentes options possibles en fonction des différents tronçons de l'avenue. Cette démarche sera menée avec un process de concertation spécifique au projet. Concernant les berges du Lez, les modalités d'utilisation de ces espaces à haute valeur environnementale doivent être définies	Concernant l'aménagement de l'avenue Jean-Jaurès à Castelnau-Le-Lez la commission prend note qu'elle sera menée avec un process de concertation spécifique au projet

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
trop du manque de places de parkings Un commençant de la place de la liberté Notre avis concerne Castelnau le Lez, ville où nous vivons depuis 3 ans. Nous habitons le quartier des Courtareilles et l'avenue Jean Jaures est le moyen pour nous d'aller au centre ville, ou de rejoindre la clinique du parc. Cette mise à sens unique nous exclurait de notre VIE DE VILLAGE (accès aux commerces essentiels, restaurants, services publics), et cela déporterait le problème dans d'autres quartiers de Castelnau. Monsieur le commissaire enquêteur, nous serions ravis d'accéder à une piste cyclable, mais ne serait-il pas plus judicieux de créer cette piste LE LONG DES BERGES DU LEZ et ainsi rejoindre le rond point Charles de Gaulle, permettant ainsi d'accéder soit au centre du village soit d'aller vers Montpellier, et ainsi créer une circulation harmonieuse pour les cyclistes. Habitant proche de l'ancienne route de Jacou, et adepte du vélo, je suis favorable au passage de la veloligne 1 rue Jean Jaurès et donc favorable à son passage à sens unique. Traverser Castelnau en vélo aujourd'hui est particulièrement dangereux. Habitant proche de l'ancienne route de Jacou, et adepte du vélo, je suis favorable au passage de la veloligne 1 rue Jean Jaurès et donc favorable à son passage à sens unique. Traverser Castelnau en vélo aujourd'hui est particulièrement dangereux. Je suis OPPOSÉ au projet de SENS UNIQUE sur l'avenue Jean Jaurès à Castelnau-le-Lez tel qu'envisagé sans concertation des habitants et sans étude sérieuse et préliminaire d'impact tant pour les circulations que pour les riverains impactés. La mise en sens unique se traduirait par un report massif de la circulation et des embouteillages dans d'autres quartiers de Castelnau, sans apporter de solution de déplacement non plus aux riverains de l'avenue Jean Jaurès. Il est à noter que cet axe est principalement utilisé par des habitants d'autres communes transitant de/vers Montpellier. Il conviendrait au préalable d'étudier la provenance/destination des usagers de l'avenue (en particulier les non-Castelnaudviens), les différentes possibilités d'itinéraires, notamment la réalisation de la DEM pour gérer l'important flux de véhicules en provenance ou à destination de Jacou, Teyran et des communes au-delà. Bref, avoir	en prenant en compte les avantages et inconvénients d'une fréquentation humaine accrue. Le PDM se base sur le système routier pour asseoir son système multimodal de déplacement. Il inscrit dans son projet stratégique et son plan d'action une hiérarchisation du réseau routier (réseau structurant, réseau primaire, réseau secondaire) qui permettra d'apaiser les quartiers de Montpellier et les centres-villes des communes de la métropole. Ce système se base notamment sur un contournement intercommunal composé de la RM65, de la DEM, de l'A709 et du COM. Cet anneau devra permettre de distribuer le trafic et de réduire la congestion. La commune de Castelnau-le-Lez a effectivement connu une croissance importante ces dernières années. La desserte en transport en commun efficace grâce à la ligne 2 de tramway a accompagné cette croissance. L'offre jusqu'à Sablassou est d'un tramway toute les 5 à 6 minutes, puis, jusqu'à Jacou, toutes les 11 à 14 minutes Concernant le contournement intercommunal, le PDM se base sur le système routier pour asseoir son système multimodal de déplacement. Il inscrit dans son projet stratégique et son plan d'action une hiérarchisation du réseau routier (réseau structurant, réseau primaire, réseau secondaire) qui permettra d'apaiser les quartiers de Montpellier et les centres-villes des communes de la métropole. Ce système se base notamment sur un contournement intercommunal composé de la RM65, de la DEM, de l'A709 et du COM. Cet anneau devra permettre de distribuer le trafic et de réduire la congestion.	

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
une vraie approche urbanistique plutôt qu'une demi-mesure prise à l'aveugle.	Le PDM s'appuie sur plusieurs actions pour atteindre ses objectifs. Les actions doivent être analysés de manière systémique et non de manière isolée. Ainsi, le système de mobilité proposée permettra de reporter le trafic en dehors des centres urbains (ou de le limiter), et il permettra de reporter 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".	
Habitante des Courtareilles, au nord de Castelnau, je suis favorable à un changement sur la route Jean Jaurès. Les trottoirs y sont trop étroits et dangereux. La traversée de Jean Jaurès en vélo est presque impossible dû au trop grand nombre de voitures et leur vitesse, ce qui met régulièrement en danger les vélos et piétons. Aucune alternative sans grand détour n'existe et cela empêche de rejoindre le centre, ne faisant nous tourner vers Clapiers et Jacou. Le vieux centre de Castelnau est pourtant très beau, ses terrasses de cafés autour de l'église pourraient être agréables si le bruit incessant des voitures et leur pollution ne le gênaient pas. Il est temps de repenser l'avenue Jean Jaurès pour y supprimer le transit automobile et offrir un meilleur cadre de vie au centre village.	Le Plan de Mobilité (PDM) est le document qui structure et organise l'ensemble des politiques de mobilité pour les années à venir. Sa vocation est de présenter un système de mobilité global sans définir les solutions techniques inhérentes à chaque quartier. L'avenue Jean Jaurès à Castelnau-sur-Lez a un rôle important pour organiser les déplacements des habitants de la commune, comme ceux des communes voisines. Cet axe Nord Sud devra pouvoir accueillir des mobilités alternatives efficaces et sécurisées (vélo, piéton, bus) tout en permettant une circulation en voiture adaptée aux besoins et aux caractéristiques de la voie (largeur, dénivelé, riverain, accessibilité aux commerces et services...). Le PDM n'est pas le document qui propose la solution technique de cet aménagement de l'espace public. Une étude de faisabilité technique, financière, environnementale et foncière doit être réalisée afin d'étudier les différentes options possibles en fonction des différents tronçons de l'avenue. Cette démarche sera menée avec un process de concertation spécifique au projet	
En tant qu'habitant de Castelnau je suis défavorable à la mise en sens unique de l'avenue Jean Jaurès. Cela ne ferait que reporter le problème dans d'autres quartiers comme c'est déjà le cas du Caylus.		
BENEZETH Marie-Anne		
Je suis OPPOSEE au SENS UNIQUE sur l'avenue Jean Jaurès de Castelnau Le Lez.		
BERTOSSI Marco		
Il est primordial au nom des commerçants de ne pas bloquer l'accès au centre ne serait-ce que partiellement. Une baisse de 30% du CA a été relevée cette année chez la plupart des commerçants du centre, en raison des problèmes de stationnement et les travaux récurrents. Une modification du plan de circulation serait une catastrophe et sonnerait le glas de nombreuses enseignes, dont l'Ours qui Boude qui est l'une des plus belles tables de Castelnau Le Lez		La commission prend note que l'aménagement de l'avenue Jean-Jaurès à Castelnau-Le-Lez sera menée avec un process de concertation spécifique au projet

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
BROTHIER François		
Concernant l'avenue Jean Jaurès, nous sommes totalement opposés au projet de sens unique. La configuration de cette avenue ne le permet pas. Les populations, notamment des quartiers nord de Castelnau, seraient isolées. Les axes intérieurs de Castelnau (et les quartiers résidentiels) seraient saturés par les voitures qui emprunteraient tous les chemins possibles. L'impact sur les commerçants du centre serait catastrophique.		
CANTA-GRIBEAUVAL Laetitia		
2eme point : Rendez a la population l'intégralité des berges du lez et pas seulement le mini parc ouvert récemment. Quel bonheur d'apprendre que enfin la clinique du Parc va quitter le lieu. Par contre aucun intérêt si c'est pour mettre a la place des logements... les problèmes de circulations resteront les mêmes et de nouveaux immeubles gâcherons la beauté de ce lieux.		
CARRASCOSA Francine		
Nous sommes OPPOSÉS à un SENS UNIQUE sur l'avenue Jean Jaures à Castelnau le Lez.En relation avec ma contribution #397, je croise les informations portées dans le PDM et le PLUi-C : Un Constat : -L'examen du PDM montre que la Véloligne n°1 passerait par l'avenue Jean Jaurès. -L'examen du PLUi-C, montre que l'avenue Jean Jaurès allait être élargie pour une piste cyclable. La réalité des faits : le passage de deux voies voitures, plus une voie cyclable est impossible en raison de la configuration de cette avenue. Or nous habitons et résidons dans le quartier du Courtareilles. La situation géographique de notre quartier est la suivante, quartier situé au nord de Castelnau, enclavé, excentré et séparé du centre par la RM 65, traversé par la RM 21, bordé et surplombé par la falaise, bordé par le Lez à l'ouest. L'avenue Jean Jaurès est la voie naturelle, historique pour		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
rejoindre le centre administratif et culturel de Castelnau, la plus rapide en dehors des heures de pointe. (4' à 30 kmh) Cette mise à sens unique, voir carrément l'interdiction totale des véhicules proposée par certains, ne ferait que déporter la circulation et les embouteillages dans d'autre quartiers de Castelnau. Proposition faite en particulier par une association « Vélocité » dont l'objet principal dans ses statuts est de promouvoir le vélo, sans tenir compte d'autre choses (Age/Séniors/Handicap etc). CORVAISIER Richard 3. Un aménagement des espaces publics désordonné et inadapté aux besoins de mobilité. L'urbanisation rapide de la métropole, et en particulier de Castelnau-le-Lez, n'a pas été accompagnée d'une planification efficace des mobilités. Cela se traduit par : - Une offre de transport en commun encore à développer : alors que l'urbanisation s'accélère, l'amélioration et la fréquence des transports en commun (bus, tramway), qui sont parfois autant surchargés que les routes, est nécessaire. - Un manque de cohérence dans l'aménagement des espaces publics qui pénalise les habitants. Certains réaménagements réalisés récemment n'ont pas suffisamment anticipé les besoins réels en matière de circulation et d'accessibilité. Si l'objectif du plan de mobilité est de favoriser les alternatives à la voiture individuelle, il doit offrir des solutions crédibles, attractives et adaptées aux réalités du terrain. À ce stade, le projet semble manquer d'ambition et de cohérence. COUTURAUD Jean-Luc Nous sommes OPPOSÉS à un SENS UNIQUE sur l'avenue Jean Jaures à Castelnau le Lez. DARFIN Stéphane augmentation de la circulation chemin de caylus et surtout bouchon car passage unique et non en double sens sous le pont DOUETTEAU Sandra		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Je suis totalement opposée à ce projet qui va créer un énorme bouchon vers le palais des sports . Comment les automobilistes vont-ils pouvoir aller à Montpellier ? C'est rêver que de croire qu'ils vont prendre leur vélo surtout quand ils prennent un cartable (les médecins par exemple) ou portent un costume ! FERRAND Hugues		
Pour autant, de nombreux points noirs existent, et il faut regretter que pour la ville de Castelnau-le-Lez, l'Avenue Jean Jaurès appelée "Avenue de la mort", ne bénéficie d'aucune mesure ou plan d'aménagement. L'engorgement du Centre ville (ce qu'il en reste après un urbanisme sauvage de la part de l'équipe municipale actuelle), s'impose sur les communes limitrophes que sont Clapiers et Jacou, et induit une pollution importante des riverains aux heures de pointe. HERVÉ Christian		
Cette contribution concerne Castelnau le Lez, la ville où nous vivons depuis 2002 et l'avenue Jean Jaures. Nous nous OPPOSONS à la mise en SENS UNIQUE de l'avenue Jean Jaures à Castelnau le Lez HUNT Sylvie		
Je suis défavorable à la mise à sens unique de l'avenue Jean Jaurès C'est en effet le seul accès à Castelnau centre et les problèmes de circulation et pollution ne s'en trouveraient que déplacés et empirés Interdisez les camions et les livraisons en tout genre aux heures de pointes (7h30-10h00 puis 16h-18h30) et nous devrions déjà voir une amélioration Nous avons tous pu constater l'impact sur la circulation lors de la construction de l'immeuble et le passage obligatoire par la rue Roger sallengro il y a quelques temps La pollution et le trafic étaient désastreux LAFFORGUE Frédéric		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Je souhaite vous présenter la position du groupe majoritaire du conseil municipal de Castelnau Le Lez quant à l'aménagement de l'avenue Jean Jaures pour y prolonger la Véloligne 1. Si la sécurisation des trajets vélos doit faire partie intégrante de l'action publique, elle ne pourra toutefois se faire au détriment d'une majorité de la population ou de la circulation sur d'autres axes non adaptés ou non adaptables. C'est la raison pour laquelle nous sommes absolument DEFAVORABLES à la mise en un SENS UNIQUE de l'avenue Jean Jaures à Castelnau le Lez, et que nous travaillons depuis des mois avec les services de la Métropole à des aménagements partiels qui permettront d'améliorer la sécurisation de la circulation des deux roues, sans entraîner des conséquences insupportables pour d'autres voiries de la commune. La mise en sens unique de cette voirie amènerait en effet des reports de trafic sur des voiries internes de la commune, au détriment de la sécurité et de la tranquillité de leurs habitants. La seule solution pérenne à la suppression du trafic de transit de cette avenue passe incontestablement par la mise en place de la dernière tranche de la déviation Est de Montpellier, projet dont la mise en œuvre n'a que trop tardé et que le PDM doit être l'occasion de relancer. Les habitants du nord de la commune doivent pouvoir aller et venir entre leur domicile et le centre ville, les équipements publics, les services publics, les transports en commun en site propre, sans subir les conséquences de temps de trajet considérablement perturbés par une éventuelle mise à sens unique et sans impacter sur la tranquillité globale des autres quartiers L'avenue Jean Jaures est donc historiquement et fonctionnellement un axe de circulation naturel qu'il convient de conserver double sens, tout en y faisant des aménagements qui en accroîtrons la sécurisation pour tous les usagers. C'est possible et nous nous y attacherons. LAFLEUR Stéphane Bonsoir, j'habite au domaine des Olivier, je trouve inacceptable et je suis extrêmement défavorable à la mise en place de ce nouveau sens de circulation qui va rendre la sortie du domaine quasi inaccessible par les habitants et de ce fait va également être extrêmement néfaste pour la qualité de l'air et de l'environnement.		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
LAFOURCADE Annie		
Castelnau est asphyxié par les décisions débilés qui sont mises en place et on va ajouter le sens unique de l'avenue Jean Jaurès à ces absurdités!!		
LARTIGUE Camille		
Il est déjà impossible de circuler dans Castelnau, les heures de pointe sont devenues équivalentes au coeur de Montpellier alors que nous sommes en périphérie, il est devenu décourageant de participer à des activités au sein de la ville tant le trafic est infernal. Je préfère aller faire mes activités sur Clapiers et Jacou, plus accessibles que ma propre ville.. on marche sur la tête		
LARTIGUE Micheline		
Mon avis concerne la ville de Castelnau le Lez, deuxième ville de la Métropole. Je suis totalement OPPOSÉE à un SENS UNIQUE sur l'avenue Jean Jaures à Castelnau le Lez, avenue qui compte environ 250 riverains seulement . -Nous apprenons par le PDM que la Véloligne n°1 passerait par l'avenue Jean Jaures. -Nous avons appris par le plui-c , que l'avenue Jean Jaures allait être élargie pour une piste cyclable. -La configuration de l'avenue Jean Jaures rend impossible, le passage de deux voies voitures plus une voie cyclable. Par ailleurs, j'habite dans le quartier de Valombreuse, un des quartiers situé au nord de Castelnau. -La configuration géographique de la ville fait de ce quartier d'habitation uniquement, un quartier excentré éloigné du centre de Castelnau, sans aucun commerce, sans moyen collectif de circulation. Je dois me rendre en voiture à un arrêt de tram pour aller à Montpellier. L'avenue Jean Jaures est donc l'axe de circulation naturel, historique, pour aller au centre de notre propre ville. Je m'y rends tous les jours pour faire mes courses dans le centre de Castelnau , aller chez mon médecin. C'est aussi par cet axe que je me rends aux consultations de la clinique du Parc , et que j'en reviens ! Cette mise à sens unique apparaît comme un non-sens, et déporterait le problème dans d'autres quartiers de Castelnau. Pourquoi les vélos ne font-ils pas le choix d'emprunter des rues moins passantes que l'avenue Jean Jaurès ?		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Je trouve qu'il y a déjà suffisamment d'animosité et de rejet de la part de automobilistes envers les cyclistes , alors pourquoi vouloir jeter de l'huile sur le feu pour une mesure qui ne résoudra pas les problèmes d'embouteillages.		
MIILAILLIER Jacqueline		
Je suis contre la mise en sens unique de l'Avenue Jean Jaurès. Certes, la circulation des vélos y pose un problème de sécurité évident. La solution proposée de mettre cette avenue en sens unique pour créer une véloligne me semble par contre aberrante en l'état actuel des choses. Cela ne ferait que reporter la circulation automobile sur un réseau plus étroit encore, créant des embouteillages beaucoup plus importants que ceux que nous subissons actuellement et des nuisances sonores importantes dans des quartiers essentiellement résidentiels encore préservés. la modification du plan de circulation doit se faire en concertation avec la population et les communes environnantes en prenant en compte les flux de véhicules, les destinations afin de distribuer le flux de véhicules avant son arrivée sur Castelnau le Lez.		
MORANT Philippe		
J'habite Castelnau le Lez depuis 25 ans et je suis opposé à la mise en sens unique de l'Avenue Jean Jaurès. Bien que souvent embouteillée, cette artère est stratégique pour la vie de Castelnau et notamment la vie au centre ville et à notre mobilité.		
PHAM Jean-Louis		
La traversée de la ville à double sens par l'avenue Jean Jaurès doit être reconsidérée. L'importance du trafic automobile fait qu'elle est source de nuisances pour tout le cœur de ville. De plus, aucun cycliste ne peut se sentir en sécurité sur cette longue avenue. Il est temps de réfléchir à sa mise en sens unique, condition sans doute nécessaire à l'aménagement d'une piste sécurisée pour les cyclistes.		
POMMIER Michel et Françoise		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Nous sommes totalement OPPOSÉS à un SENS UNIQUE sur l'avenue Jean Jaures à Castelnau le Lez, avenue qui compte environ 250 riverains seulement . -Nous apprenons par le PDM que la Véloligne n°1 passerait par l'avenue Jean Jaures. -Nous avons appris par le plui-c , que l'avenue Jean Jaures allait etre élargie pour une piste cyclable. -La configuration de l'avenue Jean Jaures rend impossible, le passage de deux voies voitures plus une voie cyclable.L'avenue Jean Jaures est un axe de circulation naturel, historique, pour aller au centre de notre propre ville. Cette mise à sens unique apparait comme un non-sens, et déporterait le problème dans d'autre quartiers de Castelnau Le bon sens voudrait aussi que l'on étudie d'abord les différentes possibilités, les différents trajets possibles et que l'on fasse les études d'impact nécessaires afin d'en voir les conséquences ? ROUILLEAULT Henri l'implantation future de la clinique du Parc doit faire l'objet d'une étude indépendante et d'un débat les priorités sur l'emplacement actuel de la clinique doivent être cohérentes : rendre les berges du Lez à la population SERRANO Célia Ce plan de mobilités présente de nombreuses lacunes et donne plutôt l'impression d'un satisfecit sans réelle réflexion sur les usages. Castelnau le Lez est de plus en plus engorgée, les conflits d'usage sont de plus en plus nombreux. Les habitants et habitantes de Castelnau le Lez n'ont pas été suffisamment consultés et nous voyons bien dans certaines contributions ici, la crispation qui règne entre automobilistes et cyclistes/piétons. L'urbanisation à outrance sans prendre en compte des plans de mobilités conçus pour les habitants et habitantes doit stopper pour une réelle concertation. Castelnau devient des îlots de quartier sans aucune réflexion sur comment on s'y déplace, comment on y accède et comment on les relie à la ville dans son entièreté. Les voies de mobilités douces doivent être menées en concertation avec les usagers, avec les territoires concernés. - Il faut enlever ou limiter au maximum les conflits d'usage pour éviter la dangerosité du partage.		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
La séparation des espaces est une des solutions à envisager quand c'est possible mais un réel travail avec les usagers et les associations est indispensable. - Développer les continuités cyclables inter quartier, dans la ville elle-même et dans les accès aux villes de la métropole (et plus !)		
THEVENAU Christian		
Cette contribution concerne la ville de Castelnau le Lez, deuxième ville de la Métropole et s'attachera à la problématique concernant l'avenue Jean Jaures et le transport. Nous sommes totalement OPPOSÉS à un SENS UNIQUE sur l'avenue Jean Jaures à Castelnau le Lez, avenue qui compte environ 250 riverains seulement. Cette avenue est la voie historique qui innerve le centre-ville, juxte le centre historique d'un côté et le centre administratif de l'autre côté. C'est la voie qui permet à tous les habitants des quartiers nord de Castelnau, plus de 1500 personnes, d'accéder au centre-ville et à toutes les prestations administratives, commerciales et culturelles nécessaires à chacun. Constat : -L'analyse des documents du PDM montre que la Véoligne n°1 passerait par l'avenue Jean Jaures. Projet 4.4 Vallée du Lez page 92 plan -L'analyse des documents du PLUi-C montre que l'avenue Jean Jaures allait être élargie pour une piste cyclable. Règlement 2 TITRE I Page 588 -La configuration actuelle, ancienne, historique, de l'avenue Jean Jaurès rend impossible, le passage de deux voies voitures plus une voie cyclable double. En tant qu'habitante de Castelnau, dans ce centre-ville, proche de l'avenue Jean Jaurès, depuis 15 années, je peux constater que la mise en sens unique aurait des conséquences sur la vie même des castelnauviens . Les commerçants verraient une baisse de fréquentation et donc une baisse conséquente de leur chiffre d'affaire. Si à terme, cela entraîne des fermetures de commerces et des difficultés d'accès aux commerces de proximité, aux services administratifs et culturels des habitants, c'est la qualité de vie de tous ces castelnau viens qui serait impactée. Par ailleurs, cette mise à sens unique de cette avenue, déporterait la circulation dans d'autres quartiers de Castelnau, créant les mêmes problèmes.		
THEVENAU Sabine		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Cette contribution concerne la ville de Castelnau le Lez, deuxième ville de la Métropole et s'attachera à la problématique concernant l'avenue Jean Jaures et le transport. Nous sommes totalement OPPOSÉS à un SENS UNIQUE sur l'avenue Jean Jaures à Castelnau le Lez, avenue qui compte environ 250 riverains seulement. Cette avenue est la voie historique qui innervait le centre-ville, jouxte le centre historique d'un côté et le centre administratif de l'autre côté. C'est la voie qui permet à tous les habitants des quartiers nord de Castelnau, plus de 1500 personnes, d'accéder au centre-ville et à toutes les prestations administratives, commerciales et culturelles nécessaires à chacun. Constat : -L'analyse des documents du PDM montre que la Véoligne n°1 passerait par l'avenue Jean Jaures. Projet 4.4 Vallée du Lez page 92 plan -L'analyse des documents du PLUi-C montre que l'avenue Jean Jaures allait être élargie pour une piste cyclable. Règlement 2 TITRE I Page 588 -La configuration actuelle, ancienne, historique, de l'avenue Jean Jaurès rend impossible, le passage de deux voies voitures plus une voie cyclable double. En tant qu'habitant de Castelnau, dans ce centre-ville, proche de l'avenue Jean Jaurès, depuis 15 années, je peux constater que la mise en sens unique aurait des conséquences sur la vie même des castelnauviens . Les commerçants verraient une baisse de fréquentation et donc une baisse conséquente de leur chiffre d'affaire. Si à terme, cela entraîne des fermetures de commerces et des difficultés d'accès aux commerces de proximité, aux services administratifs et culturels des habitants, c'est la qualité de vie de tous ces castelnau viens qui serait impactée. Par ailleurs, cette mise à sens unique de cette avenue, déporterait la circulation dans d'autres quartiers de Castelnau, créant les mêmes problèmes. VIDAL Lionel		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Nous sommes OPPOSÉS à un SENS UNIQUE sur l'avenue Jean Jaures à Castelnau le Lez. Cette avenue compte environ 250 riverains seulement, nos quartiers au Nord de Castelnau comptent 1500 habitants. Nous habitons dans le quartier entre Cantegrils et le domaine des Oliviers, aussi l'avenue Jean Jaurès est l'axe de circulation naturel, historique, pour aller au centre de la ville et à la clinique du Parc. -L'examen du PDM nous apprend que la Véloligne n°1 passerait par cette avenue Jean Jaurès. -L'examen du PLUi-C, nous apprend que l'avenue Jean Jaurès allait être élargie pour une piste cyclable. - Actuellement, le passage de deux voies voitures, plus une voie cyclable est impossible en raison de la configuration de cette avenue. -Ce quartier d'habitations uniquement est un quartier excentré, éloigné du centre de Castelnau, sans aucun commerce, sans moyen collectif de circulation et enserré par le Lez d'un côté, la falaise d'un autre côté, et la RM 65 comme barrière. Cette mise à sens unique de cette avenue , axe de circulation historique, ne ferait que déporter la circulation et les embouteillages dans d'autre quartiers de Castelnau. Pourquoi ne pas étudier d'abord les différentes possibilités, les différents axes possibles ? Pourquoi ne pas faire d'abord les études d'impact nécessaires ? Pourquoi ne pas étudier les conséquences d'une mise à sens unique ? VIDAL Louis Nous sommes OPPOSÉS à un SENS UNIQUE sur l'avenue Jean Jaures à Castelnau le Lez. Cette avenue compte environ 250 riverains seulement, nos quartiers au Nord de Castelnau comptent 1500 habitants. Nous habitons dans le quartier entre Cantegrils et le domaine des Oliviers, aussi l'avenue Jean Jaurès est l'axe de circulation naturel, historique, pour aller au centre de la ville et à la clinique du Parc. -L'examen du PDM nous apprend que la Véloligne n°1 passerait par cette avenue Jean Jaurès. -L'examen du PLUi-C, nous apprend que l'avenue Jean Jaurès allait être élargie pour une piste cyclable. - Actuellement, le passage de deux voies voitures, plus une voie cyclable est impossible en raison de la configuration de cette		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
avenue. -Ce quartier d'habitations uniquement est un quartier excentré, éloigné du centre de Castelnau, sans aucun commerce, sans moyen collectif de circulation et enserré par le Lez d'un côté, la falaise d'un autre côté, et la RM 65 comme barrière. Cette mise à sens unique de cette avenue , axe de circulation historique, ne ferait que déporter la circulation et les embouteillages dans d'autre quartiers de Castelnau. Pourquoi ne pas étudier d'abord les différentes possibilités, les différents axes possibles ? Pourquoi ne pas faire d'abord les études d'impact nécessaires ? Pourquoi ne pas étudier les conséquences d'une mise à sens unique ? VIDAL Manon Nous sommes OPPOSÉS à un SENS UNIQUE sur l'avenue Jean Jaures à Castelnau le Lez. Cette avenue compte environ 250 riverains seulement, nos quartiers au Nord de Castelnau comptent 1500 habitants. Nous habitons dans le quartier entre Cantegrils et le domaine des Oliviers, aussi l'avenue Jean Jaurès est l'axe de circulation naturel, historique, pour aller au centre de la ville et à la clinique du Parc. -L'examen du PDM nous apprend que la Véloligne n°1 passerait par cette avenue Jean Jaurès. -L'examen du PLUi-C, nous apprend que l'avenue Jean Jaurès allait être élargie pour une piste cyclable. - Actuellement, le passage de deux voies voitures, plus une voie cyclable est impossible en raison de la configuration de cette avenue. -Ce quartier d'habitations uniquement est un quartier excentré, éloigné du centre de Castelnau, sans aucun commerce, sans moyen collectif de circulation et enserré par le Lez d'un côté, la falaise d'un autre côté, et la RM 65 comme barrière. Cette mise à sens unique de cette avenue , axe de circulation historique, ne ferait que déporter la circulation et les embouteillages dans d'autre quartiers de Castelnau. Pourquoi ne pas étudier d'abord les différentes possibilités, les différents axes possibles ? Pourquoi ne pas faire d'abord les études d'impact nécessaires ? Pourquoi ne pas étudier les conséquences d'une mise à sens unique ?		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
VIDAL Sylvie Nous sommes OPPOSÉS à un SENS UNIQUE sur l'avenue Jean Jaures à Castelnau le Lez. Cette avenue compte environ 250 riverains seulement, nos quartiers au Nord de Castelnau comptent 1500 habitants. Nous habitons dans le quartier entre Cantegrils et le domaine des Oliviers, aussi l'avenue Jean Jaurès est l'axe de circulation naturel, historique, pour aller au centre de la ville et à la clinique du Parc. -L'examen du PDM nous apprend que la Véloligne n°1 passerait par cette avenue Jean Jaurès. -L'examen du PLUi-C, nous apprend que l'avenue Jean Jaurès allait être élargie pour une piste cyclable. - Actuellement, le passage de deux voies voitures, plus une voie cyclable est impossible en raison de la configuration de cette avenue. -Ce quartier d'habitations uniquement est un quartier excentré, éloigné du centre de Castelnau, sans aucun commerce, sans moyen collectif de circulation et enserré par le Lez d'un côté, la falaise d'un autre côté, et la RM 65 comme barrière. Cette mise à sens unique de cette avenue , axe de circulation historique, ne ferait que déporter la circulation et les embouteillages dans d'autre quartiers de Castelnau. Pourquoi ne pas étudier d'abord les différentes possibilités, les différents axes possibles ? Pourquoi ne pas faire d'abord les études d'impact nécessaires ? Pourquoi ne pas étudier les conséquences d'une mise à sens unique ? Notre avis concerne Castelnau le Lez, notre ville, celle où nous vivons. Nous habitons dans le quartier du Courtarelle, au nord de Castelnau, avec Le lez d'un coté, la falaise devant nous , et l'avenue Jean Jaures est le moyen pour nous d'aller au centre de notre propre ville. Cette mise à sens unique nous exclurait de notre propre ville, et cela déporterait le problème dans d'autre quartiers de Castelnau. Monsieur le commissaire enquêteur, ne faudrait-il pas d'abord, étudier les différentes possibilités, les différents trajets possibles et surtout faire les études d'impact nécessaires et en voir les conséquences ? Pôle échange multimodal		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
BROTHIER François		
L'importance d'une clarification et de précisions sur la « Mise à niveau du Pole d'Echange Multimodal (PEM) de Sablassou », apparaît indispensable ; quelles études d'impacts ont-elles été réalisées sur les conséquences de cette implantation, en particulier en termes de circulation automobile dans un secteur déjà profondément saturé ? Par ailleurs, l'implantation, la réalisation et l'emplacement de la HALTE TER méritent d'être questionnés au regard de la réduction de l'urbanisation dans le secteur Sablassou (30 hectares initialement prévus, 11 hectares dans le PLUi-C et 4 hectares annoncés par la métropole uniquement pour un établissement de santé)	Concernant la création d'une nouvelle halte à Sablassou, ce projet est éminemment lié à la mise en service de la phase 1 de la LNMP en 2034, permettant de faire évoluer la desserte ferroviaire entre Lunel et Sète. C'est pourquoi le PDM2032 programme la réalisation des études de techniques permettant de confirmer la faisabilité de la création de la halte puis les modalités de réalisation des travaux	La commission prend note que la nouvelle halte à Sablassou fera l'objet d'une étude.
Routes		
THEVENAU Christian		
Propositions : L'intelligence et le bon sens, voudraient que l'on réalise et construise d'abord la DEM (prévue depuis plus de trente ans), pour permettre la déviation des flux de véhicules en provenance de Jacou Teyran voir de l'arrière-pays. Fiche action A4 page 21 « VALORISER LE RÉSEAU ROUTIER STRUCTURANT ET NOTAMMENT LE CONTOURNEMENT » Projet Page 30 Contournement intercommunal L'intelligence, le bon sens et l'éthique voudraient que l'on consulte les castelnaudviens au préalable. L'intelligence et le bon sens voudraient que l'on étudie d'abord les différentes possibilités, les différents trajets possibles et que l'on fasse les études d'impact nécessaires afin d'en mesurer les conséquences ? En espérant que cette contribution et son questionnement retiendra votre attention, veuillez agréer	Concernant le contournement intercommunal, le PDM se base sur le système routier pour asseoir son système multimodal de déplacement. Il inscrit dans son projet stratégique et son plan d'action une hiérarchisation du réseau routier (réseau structurant, réseau primaire, réseau secondaire) qui permettra d'apaiser les quartiers de Montpellier et les centres-villes des communes de la métropole. Ce système se base notamment sur un contournement intercommunal composé de la RM65, de la DEM, de l'A709 et du COM. Cet anneau devra permettre de distribuer le trafic et de réduire la congestion.	La Métropole ne répond pas à l'observation concernant • La réalisation en premier de la DEM ; • La consultation des castelnaudviens ; • Les études d'impacts.
THEVENAU Sabine		
Propositions : L'intelligence et le bon sens, voudraient que l'on réalise et construise d'abord la DEM (prévue depuis plus de trente ans), pour permettre la déviation des flux de véhicules en provenance de Jacou Teyran voir de l'arrière-pays. Fiche action A4 page 21 « VALORISER LE RÉSEAU ROUTIER STRUCTURANT ET NOTAMMENT LE CONTOURNEMENT » Projet Page 30 Contournement intercommunal L'intelligence, le bon sens et l'éthique voudraient que l'on consulte les castelnaudviens au préalable. L'intelligence et le bon sens voudraient que l'on étudie d'abord les différentes possibilités, les différents trajets possibles et		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
que l'on fasse les études d'impact nécessaires afin d'en mesurer les conséquences ? En espérant que cette contribution et son questionnement retiendra votre attention, veuillez agréer		
Suivi des actions		
VIART Frédéric		
Alors que le PDM (document fiches Actions C2 et D2) prévoit à juste titre des indicateurs de suivi relatifs aux améliorations attendues sur la mobilité entre 2025 et 2032, je n'en ai pas vu concernant les aspects de sécurité, dont principalement l'accidentologie. Cf point A/ ci-dessus Est-ce un oubli ?	Comme évoqué dans la réponse de la Métropole au courrier de l'Etat, le volet sécurité sera enrichi y compris pour les indicateurs de suivi	La commission prend note que le volet sécurité sera enrichi par des indicateurs de suivi.
Vélo		
PHAM Jean-Louis		
En dépit de quelques progrès au cours des dernières années (aménagement du Chemin du Clos de l'Armet et du Chemin de Verchant en particulier), les mobilités actives/douces restent un parent pauvre de l'aménagement de la ville et de sa politique de déplacements. Se déplacer à vélo dans Castelnau demeure sur beaucoup de trajets un exercice réservé aux cyclistes expérimentés. J'imagine que peu de parents disent à leurs jeunes enfants d'aller faire un tour à vélo pour se dégourdir les jambes, pas plus que je ne pouvais le dire à mes ados dans les années 2000.	Le PDM prévoit d'agir sur tous les leviers du système vélo : infrastructures, services et sensibilisation. Certaines actions sont nécessairement plus complexes à mettre en œuvre puis leur effet se font attendre. L'effort déployé depuis 2020 reste sans commune mesure pour les modes actifs sur la Métropole par rapport aux années précédentes.bilan	Pas de commentaires sur ces constats concernant la présence du réseau des mobilités actives sur le territoire de la Métropole et de Castelnau-Le-Lez en particulier.
2. DIVERS		
Concertation		
BROTHIER François		
Nous constatons, que les Castelnaudviens sont amenés à se prononcer, presque en même temps à la fois sur le PLUi-C et sur le PDM 2032 qui plus est dans un temps certes légal, mais contraint. Or ces deux documents, chacun dans leur thématique, leur rôle et leurs objectifs, ayant un nombre de pages conséquent, présentent forcément des liens et des incidences entre eux, ce qui rend leur lecture très complexe pour tout citoyen. Il aurait été sans doute souhaitable sur un plan démocratique que d'une part, le temps de consultation soit allongé, en dehors des vacances scolaires, et que d'autre part les deux enquêtes aient	Concernant la procédure conjointe du PDM et du PLUi-Climat, il s'agit de noter que les deux documents ont été conçus conjointement afin de s'assurer de l'articulation entre l'accueil des nouveaux habitants, emplois, services et l'offre de mobilité. Concernant la concertation du PDM, celle-ci a été menée à l'échelle de la Métropole à travers différents moyens décrits dans le bilan de la concertation et en cohérence avec les objectifs de concertation définis dans la délibération du 1 ^{er}	La commission note que la Métropole répond d'une manière plutôt évasive à l'observation concernant le déroulement des enquêtes publiques relatives au projet de PDM et au projet du PLUi.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
lieu, au mieux en même temps pour une meilleure compréhension de celles-ci. Si le PDM soumis à l'enquête publique, présente les objectifs et enjeux, souhaitables, il reste très vague, trop vague pourrait-on dire en ce qui concerne les déclinaisons de ces enjeux et les actions concrètes à mener matériellement, in situ ; des précisions, des compléments d'information apparaissent nécessaires pour leur mise en œuvre, ainsi que pour les partenariats et financements afférents.	février 2021	
CARPIER Arnaud		
Dès le préambule, l'auteur souligne le décalage temporel du PDM, engagé tardivement et dont l'entrée en vigueur interviendrait presque à mi-parcours de sa période de validité. Il regrette le manque de clarté concernant la distinction entre l'achèvement du PDU 2010-2020 et les anticipations du nouveau projet, ainsi que l'absence de bilan de l'ancien PDU en annexe. L'auteur critique également la courte durée de l'enquête publique pour un projet de cette envergure et la faible concertation mise en œuvre concernant le Service Express Métropolitain Régional (SERM), projet pourtant lié au PDM. Il cite l'avis du Préfet de l'Hérault qui juge la qualité générale du document en retrait par rapport au PDU précédent.	L'enquête publique a duré 37 jours consécutifs, soit 9 jours de plus que le minimum règlementaire. La démarche de projet pour concevoir et mettre en œuvre le SERM en est à ses prémices, aussi la concertation sur les projets opérationnels reste à conduire. Au sujet du projet PDM qui serait en deçà du PDU précédent, l'engagement financier majeur de la Métropole -dans un contexte de contractions des recettes budgétaires- ne peut pas être nié. L'enveloppe brute est estimée à 1,7 milliards d'euros entre 2021 et 2032 avec un fort rattrapage des projets en suspend sur la première phase du PDM, tout en préparant les projets de la deuxième phase du PDM plus axé sur les services de mobilités. A titre de comparaison, le PDM de Métropole Rouen Normandie s'élève à 1,2 milliards pour un bassin de 500 000 habitants également.	La commission prend note des réponses de la Métropole et considère que la durée de l'enquête publique est conforme à la réglementation en vigueur.
CARRASCOSA Francine		
Je rajouterai pour le PDM, que préalablement à ce PDM, pour ma part , je n'ai pas eu à ma connaissance de consultation préalable dans ma commune de Castelnau-le-Lez. Je regrette fort ce fonctionnement que je considère comme préjudiciable à la bonne connaissance des faits et réalités afin de pouvoir porter un avis.	Concernant la concertation du PDM, celle-ci a été menée à l'échelle de la Métropole à travers différents moyens décrits dans le bilan de la concertation et en cohérence avec les objectifs de concertation définis dans la délibération du 1^{er} février 2021.	La commission a bien pris note de la réalisation d'une concertation en amont de l'enquête publique conformément à la délibération du 1^{er} février 2021 ainsi que d'une évaluation environnementale conformément au code de l'environnement
Le bon sens et le respect des citoyens, l'éthique voudraient que l'on consulte les castelnaudviens au préalable Le bon sens et le respect des citoyens, voudraient que l'on étudie d'abord les différentes possibilités, les différents trajets possibles et que l'on fasse les études d'impact nécessaires afin d'en mesurer les conséquences ?	Concernant la concertation du PDM, celle-ci a été menée à l'échelle de la Métropole à travers différents moyens décrits dans le bilan de la concertation et en cohérence avec les objectifs de concertation définis dans la délibération du 1^{er} février 2021. L'évaluation environnementale du PDM permet de restituer l'impact du projet sur l'environnement.	
CLARAMUNT Angie		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
L'élaboration du PDM 2032 s'est faite dans une logique de concertation et de participation citoyenne. Les réunions publiques et la plateforme participative sont des outils pertinents pour intégrer les attentes des habitants. L'enquête publique est une étape essentielle qui garantit la prise en compte des contributions des citoyens. Il serait intéressant de prolonger cette dynamique en instaurant un observatoire des mobilités permettant un suivi régulier des avancées du plan.	Concernant la concertation du PDM, celle-ci a été menée à l'échelle de la Métropole à travers différents moyens décrits dans le bilan de la concertation et en cohérence avec les objectifs de concertation définis dans la délibération du 1 ^{er} février 2021. L'observatoire des mobilités est prévu dans la fiche D2.	La commission prend note de la mise en place d'un observatoire des mobilités
L'élaboration du PDM 2032 s'est faite dans une logique de concertation et de participation citoyenne. Les réunions publiques et la plateforme participative sont des outils pertinents pour intégrer les attentes des habitants. L'enquête publique est une étape essentielle qui garantit la prise en compte des contributions des citoyens. Il serait intéressant de prolonger cette dynamique en instaurant un observatoire des mobilités permettant un suivi régulier des avancées du plan.	Concernant la concertation du PDM, celle-ci a été menée à l'échelle de la Métropole à travers différents moyens décrits dans le bilan de la concertation et en cohérence avec les objectifs de concertation définis dans la délibération du 1 ^{er} février 2021. L'observatoire des mobilités est prévu dans la fiche D2.	
CORVAISIER Richard		
Les documents soumis à l'enquête publique soulèvent des réserves quant à leur prise en compte des problématiques spécifiques à Castelnau-le-Lez. Plusieurs aspects essentiels concernant l'amélioration des mobilités et la qualité de vie des habitants ne semblent pas suffisamment étudiés ou intégrés dans les réflexions menées. Une concertation insuffisante et un manque de prise en compte des réalités locales La ville de Castelnau-le-Lez connaît des difficultés croissantes en matière de mobilité : - des embouteillages de plus en plus fréquents, notamment sur les axes majeurs (avenue Jean Jaurès, avenue de l'Europe, boulevard Philippe Lamour, avenue Marcel Dassault), avec un impact direct sur la fluidité des déplacements et la qualité de vie et la santé des riverains (dangers, bruit, pollution). - Une accessibilité piétonne dégradée rendant les déplacements à pied dangereux et peu agréables dans de nombreux secteurs. Des trottoirs sont inadaptés ou inexistants, compliquant la circulation des personnes en situation de handicap, des parents avec poussettes et des seniors. - Un réseau cyclable fragmenté et marqué par de nombreux "points noirs" et des discontinuités, ce qui dissuade de nombreux usagers de privilégier le vélo comme mode de déplacement quotidien.	Concernant la concertation du PDM, celle-ci a été menée à l'échelle de la Métropole à travers différents moyens décrits dans le bilan de la concertation et en cohérence avec les objectifs de concertation définis dans la délibération du 1^{er} février 2021. Le PDM s'appuie sur plusieurs actions pour atteindre ses objectifs. Les actions doivent être analysés de manière systémique et non de manière isolée. Ainsi, le système de mobilité proposé permettra de reporter le trafic en dehors des centres urbains (ou de le limiter), et il permettra de reporter 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". Le Plan de Mobilité (PDM) est le document qui structure et organise l'ensemble des politiques de mobilité pour les années à venir. Sa vocation est de présenter un système de mobilité global sans définir les solutions techniques inhérentes à chaque quartier.	La commission relève que la Métropole répond d'une manière générale sur les objectifs du PDM 2032 mais que partiellement aux observations du contributeur qui évoque les problèmes liés à Castelnau-Le-Lez.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Ces problématiques, pourtant majeures, n'ont pas fait l'objet d'une concertation sérieuse et suivie avec les habitants et usagers du territoire. Pour avoir participé à la réunion du 04/09/2024, il aurait pu être précisé qu'une partie des participants ont critiqué les éléments présentés et en particulier l'absence de concertation réelle. L'absence d' élu représentant la métropole à cette réunion était un très mauvais signal sur la volonté réelle d'écouter les habitants. Une approche réellement participative aurait permis d'identifier les besoins réels et d'éclairer les décisions soumises à l'enquête publique. L'absence de cette démarche constitue une lacune regrettable du projet.		
CRÉS Serge		
Toutes ces remarques ont déjà été formulées lors des diverses réunions auxquelles j'ai participé, par moi ou par bien d'autres, et ce depuis le tout début du projet, sans aucune prise en compte. Les Pradéens ne sont pas écoutés et sont oubliés. Au nom de l'Utilité Publique, ils devront faire 1,5 kilomètres de plus en voiture pour se rendre à Castelnau via la M65, pour accéder par exemple au lycée Pompidou, à la clinique du Parc ou à la jonction autoroutière A9. Au moment des mises en place des ZFE, ce n'est guère compréhensible. «Pas très écologique tout ça»!!	Cette observation n'est pas à l'échelle de conception du PDM. Rappelons que ce projet de PDM soumis à enquête publique, vise à planifier et programmer l'ensemble des actions en matière de transport des personnes et des marchandises à l'échelle des 31 communes composant la Métropole pour les 12 ans à venir. Il s'agit d'organiser les déplacements du quotidien pour tous les habitants, en limitant les impacts sur le changement climatique, l'environnement et la qualité de l'air, en rationalisant l'usage de la voiture individuelle, avec pour objectifs d'offrir tout à la fois un cadre de vie apaisé et respirable, et des alternatives à l'autosolisme.	
Hier les travaux de la contre allée ont commencé , ceux du rond point de Girac sont presque terminés ; que penser de l'utilité d'une enquête publique lorsque le projet en est déjà à ce stade.	Cette observation n'est pas à l'échelle de conception du PDM, elle concerne la procédure du projet de la ligne 5 de tramway.	La commission note qu'effectivement les travaux cités concerne la ligne 5 du tramway
Sans argument		
Anonyme		
Pas d observation	Cette observation n'appelle pas de remarque particulière	Pas de commentaire
je suis favorable aux initiatives.	Observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	
DULION Juliette		
	Cette observation n'appelle pas de remarque particulière	

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
KARIMI Noorulhaque		
Avis défavorable		
KATANA	Cette observation n'appelle pas de remarque particulière	
Katana		
	Cette observation n'appelle pas de remarque particulière	
LAZUTTES Henri		
Enfin je souhaite exprimer, mes remerciements pour l'accueil dans les mairies, malgré le caractère complexe et peu démocratique de l'enquête publique. Les services désignés renvoient vers les commissaires enquêteurs. Je n'ai pas été satisfait du fonctionnement des services de la Métropole. Le citoyen est mis devant le fait accompli. Mais la rencontre avec la commission d'enquête est plus favorable. (détails de la contribution: voir registre papier Prades le lez)	Les observations sur le fonctionnement des services ne relèvent pas de l'enquête publique sur le projet de PDM. En revanche, le bilan de la concertation qui figure dans le dossier d'enquête publique témoigne des résultats obtenus dans le cadre de la concertation sur le projet.	Pas de commentaire
3. DOSSIER		
Information		
Anonyme		
Les mesures du PDM relèvent pour la plupart du bon sens et il faut saluer les avancées récentes ou en cours (tram 5, piste cyclable comédie/citadelle...). On regrettera cependant le manque de clarté des cartes présentées dans la pièce 3 et le flou entre les projets de lignes Bustram et de SERM routiers qui semblent se chevaucher ou se concurrencer.	Concernant les bustram, les lignes de bustram 1 et 4 font parti des branches du SERM, comme précisé dans la fiche Action B4 "DÉPLOYER UN RÉSEAU PÉRIURBAIN DE TRANSPORTS COLLECTIFS PERFORMANT ET STRUCTURÉ". En effet, le SERM Montpellier Méditerranée est multimodal : train, bustram et car express	Nous considérons que le maître d'ouvrage apporte une réponse adaptée aux questions qui lui sont posées.
L'idée, présentée en figure 17, d'une convergence de toutes les lignes routières du SERM en une sorte de rocade est très intéressante mais ne se traduit malheureusement pas dans les autres plans.	La figure 17 "Carte schématique du réseau express régional métropolitain Montpellier Méditerranée / Horizon 2034", est reprise dans la figure 18 "Réseau structurant de transports collectifs à horizon 2032". Les lignes de l'Etoile/SERM y figurent en jaune.	
Ce projet fait la part belle à tous les modes de déplacement sans stigmatiser la voiture ou le bus, c'est très bien. 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 ?	Le Bustram de Montpellier est l'appellation commerciale qui a été donnée au futur réseau de bus à haut niveau de service (BHNS) du réseau de transports de Montpellier Méditerranée Métropole. Cette nouvelle offre offrira le même temps de trajet quelles que soient les conditions de circulation automobile	

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	grâce à des aménagements spécifiques permettant d'optimiser la régularité (toutes les 10 min en journée en cœur de métropole, toutes les 15 min en périphérie) et les temps de parcours (temps de trajet garantis quelles que soient les conditions de circulation). Les temps de parcours seront garantis grâce aux voies réservées aux bus tram sur une majorité de trajet. Les bus circuleront le plus possible sur des voies réservées, soit dans les deux sens soit dans un seul en fonction de la largeur de la voirie. Les Cars à Haut Niveau de Service ou Car express assurent des liaisons interurbaines, c'est-à-dire entre la Métropole et les territoires voisins. Ils utiliseront le contournement ouest de Montpellier qui sera aménagé avec des VRTC (Voie Réservée pour les Transports en Communs). L'objectif est également que l'A709 bénéficie de VRTC.	
CARRASCOSA Francine		
Cette contribution est d'ordre général et interpelle la méthodologie employée pour ces enquêtes publiques auxquelles nous avons été conviés en tant que citoyen concernant la Métropole de Montpellier et ses 31 communes. Il eut été préférable, utile, et disons le, éthique, déontologique, respectueux des citoyens, que ces deux enquêtes qui présentent des liens entre elles, ont des incidences l'une sur l'autre, soient réalisées en même temps. En effet, certains points du PLUi-C ont clairement des explications et/ou des conséquences vues dans le PDM, ou le contraire, ce qui brouille le message et les intentions et complique l'étude, la compréhension des deux documents. Je rajoute qu'en plus, ces deux documents sont complexes, comportent des cartes (difficilement trouvables), certains comportent en outre un nombre de pages extrêmement important et rendent ainsi la lecture et la compréhension pour tout un chacun, quasi impossible sans aide extérieure. Par ailleurs, une fois de plus on peut remarquer que la durée restreinte au minimum légal, ainsi que les vacances ne facilitent pas cette étude. Remarques qui ont déjà été faites et portées à connaissance, sans succès. (voir annexe jointe) Question N° : 25446 de M. Facon Albert 12ème législature Question publiée au JO le : 29/09/2003 page : 7384	Concernant la procédure conjointe du PDM et du PLUi-Climat, il s'agit de noter que les deux documents ont été conçus conjointement afin de s'assurer de l'articulation entre l'accueil des nouveaux habitants, emplois, services et l'offre de mobilité. Concernant la mise à disposition du document (y compris les cartes), l'intégralité du contenu du projet ont été mis à la disposition du public durant la phase d'enquête publique; en version papier dans 12 communes désignées ""permanences"" en plus du dossier disponible à l'accueil de l'Hôtel de Métropole, désigné siège de l'enquête publique. En parallèle, ces documents étaient téléchargeables sur le site internet de Montpellier Méditerranée Métropole et accessibles également en ligne via la plateforme dématérialisée mise à disposition durant l'enquête. Le projet de PDM a également été présenté en réunion publique le mercredi 4 septembre 2024."	Nous considérons que le maître d'ouvrage apporte une réponse adaptée aux observations qui lui sont adressées.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Je regrette fort ce fonctionnement que je considère comme préjudiciable à la bonne connaissance des faits et réalités afin de pouvoir porter un avis.		
HIPPERT Philippe		
En remarque préalable, je déplore la concomitance de cette consultation PDM en même temps que l'enquête publique sur le PLUI. Cette enquête publique ne fait l'objet d'aucune publication sur les supports de communication municipaux à Saint Jean de Védas.	Concernant la procédure conjointe du PDM et du PLUi-Climat, il s'agit de noter que les deux documents ont été conçus conjointement afin de s'assurer de l'articulation entre l'accueil des nouveaux habitants, emplois, services et l'offre de mobilité.	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).
ROUVIERE Claude		
Sur la participation du public: Etait-ce le bon moment pour lancer cette enquête publique en même temps que celle du PLUI? Pourquoi un dossier papier consultable par le public n'a pas été déposé dans chacune des communes? La consultation électronique des documents est certes bien faite mais difficile pour le "commun des mortels" non initiés à la lecture de si gros dossiers. Certains esprits mal intentionnés diront que c'est pour ne pas avoir trop de questions!	Concernant la procédure conjointe du PDM et du PLUi-Climat, il s'agit de noter que les deux documents ont été conçus conjointement afin de s'assurer de l'articulation entre l'accueil des nouveaux habitants, emplois, services et l'offre de mobilité. Conformément à ce qui a été annoncé dans l'article 6 de l'arrêté n° MAR2025-0006 portant sur l'ouverture de l'enquête publique sur le projet de Plan De Mobilité, pendant la durée de l'enquête, le public a pu consulter le dossier d'enquête publique, par voie dématérialisée (via le site internet du registre dématérialisé ou depuis le site internet de Montpellier Méditerranée Métropole; sur un poste informatique mis à disposition du public au siège de Montpellier Méditerranée Métropole et dans les mairies équipées ; sur support papier dans les 12 communes désignées "permanences" par les commissaires enquêteurs (+ au siège de l'enquête à l'accueil de l'Hôtel de Métropole) : Mairies de Montpellier, Baillargues, Cournonterral, Grabels, Juvignac, Lavérune, Le Crès, Murviel- Lès-Montpellier, Lattes, Prades-le-Lez, Sussargues, Villeneuve-lès-Maguelone. Le choix des 12 communes identifiées "permanences" de l'enquête publique a été fait par la Commission d'Enquête, en	Nous considérons que le maître d'ouvrage apporte une réponse adaptée aux observations qui lui sont adressées

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	cherchant une distribution équitable sur le territoire métropolitain. La duplication des dossiers d'enquête publiques pour permettre leur mise à disposition sur 13 sites représente déjà un coût financier non négligeable pour la collectivité. Un dossier papier consultable dans chacune des communes composant la Métropole aurait été encore plus conséquent. En outre, toute personne pouvait, à sa demande, obtenir communication, à ses frais, de tout ou partie du dossier d'enquête publique dès la publication de l'arrêté d'ouverture d'enquête	
Ce projet fait la part belle à tous les modes de déplacement sans stigmatiser la voiture ou le bus, c'est très bien. 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 ?	Le Bustram de Montpellier est l'appellation commerciale qui a été donnée au futur réseau de bus à haut niveau de service (BHNS) du réseau de transports de Montpellier Méditerranée Métropole. Cette nouvelle offre offrira le même temps de trajet quelles que soient les conditions de circulation automobile grâce à des aménagements spécifiques permettant d'optimiser la régularité (toutes les 10 min en journée en cœur de métropole, toutes les 15 min en périphérie) et les temps de parcours (temps de trajet garantis quelles que soient les conditions de circulation). Les temps de parcours seront garantis grâce aux voies réservées aux bustram sur une majorité de trajet. Les bus circuleront le plus possible sur des voies réservées, soit dans les deux sens soit dans un seul en fonction de la largeur de la voirie. Les Cars à Haut Niveau de Service ou Car express assurent des liaisons interurbaines, c'est-à-dire entre la Métropole et les territoires voisins. Ils utiliseront le contournement ouest de Montpellier qui sera aménagé avec des VRTC (Voie Réservée pour les Transports en Communs). L'objectif est également que l'A709 bénéficie de VRTC.	Nous considérons que le maître d'ouvrage apporte une réponse adaptée aux questions qui lui sont posées.
4. ENVIRONNEMENT		
Artificialisation des sols		
Anonyme		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Les travaux sur la pompignane semblent en voie de finition, cependant je m'inquiète du revêtement choisi, ce goudron noir attire et garde la chaleur. De gros arbres ont été abattu pour faire la ligne de tram bus, et très peu ont été replanté. En fait aucun n'a été replanté, certains ont été remplacé par des petits arbustes. Lors des grosses chaleurs cet été et les suivants, le temps que les arbustes deviennent aussi grand que les pins et autres supprimés, la chaleur va s'accumuler par le goudron et il n'y aura aucune zone d'ombre végétalisée pour absorber cet excédent de chaleur et rafraîchir l'air. Certaines villes ont opté pour un revêtement routier beaucoup plus clair qui ne garde pas la chaleur accumulée toute la journée. Merci d'y réfléchir et d'apporter des solutions adéquates et durables	Les contraintes d'aménagement de nouvelles infrastructures de transport en commun nécessitent parfois de sacrifier certains arbres. Le programme de la Bustram 1 prévoit la replantation de nouveaux sujets afin d'apporter de l'ombre à terme. Pour autant, des compensations environnementales ont été mises en place pour végétaliser les abords du bustram.	3M répond sur le sujet de la végétalisation dont les compensations environnementales, mais ne précise pas la qualité des revêtement prévus, perméables ou non, clairs ou foncés.
BELIN Guillaume		
Imperméabilisation des sols : L'aménagement de voies vertes nécessite souvent la pose de revêtements imperméables, tels que l'asphalte, pour assurer la durabilité et la praticabilité des pistes. Cette imperméabilisation des sols va perturber le cycle naturel de l'eau, augmentant le ruissellement et réduisant l'infiltration, ce qui aura des conséquences néfastes sur les écosystèmes. De plus, l'artificialisation des sols contribue à l'érosion de la biodiversité déjà trop menacée et la destruction des habitats naturels.	Les voies vertes ne font pas toujours l'objet de revêtements imperméables. Pour autant, lorsque c'est le cas, des mesures compensatoires sont prévues pour végétaliser les abords des pistes cyclables. De manière générale, les aménagements dédiés au vélo facilitent le report modal de la voiture et participent à la limitation des impacts environnementaux	Sur le sujet de l'imperméabilisation des sols, 3M répond partiellement. Elle précise que tous les revêtements ne sont pas imperméables sans précisions particulière. Nous considérons qu'il serait souhaitable de prioriser l'emploi de produits laissant pénétrer les eaux de pluies.
Biodiversité		
BELIN Guillaume		
Les projets de voies vertes dans le département suscitent des inquiétudes légitimes quant à leurs impacts environnementaux et sécuritaires. Bien que ces aménagements visent à promouvoir une mobilité douce bienvenue, il est essentiel d'examiner attentivement les conséquences potentielles sur la faune locale, et les activités rurales (vignerons) l'imperméabilisation des sols et les risques associés à la chasse en faisant passer ces voies vertes dans des zones encore vierges de toute bétonisation.	L'aménagement de voies vertes ont un impact limité sur l'environnement et la biodiversité. De manière générale, les aménagements dédiés au vélo facilitent le report modal de la voiture et participent à la limitation des impacts environnementaux. De plus, la réglementation des voies vertes permet la mixité des usages en choisissant par dérogation les véhicules motorisés	3 M précise que les voies vertes ont un impact limité sur l'environnement mais ne répond pas aux sujets de l'imperméabilisation

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Destruction de l'habitat de la faune locale : La construction de voies vertes loin des routes implique souvent la transformation de chemins ruraux en pistes cyclables ou piétonnes. Par exemple, dans la commune de Saint-Georges-d'Orques, la métropole de Montpellier prévoit de convertir un chemin entre champs et vignes en voie verte, suscitant l'inquiétude légitime des viticulteurs locaux, qui l'ont déjà fait savoir à Julie Frêche lors d'une rencontre. Cette transformation peut entraîner la destruction ou la fragmentation des habitats naturels d'espèces déjà en danger, perturbant ainsi les écosystèmes existants et menaçant la biodiversité locale.	ayant accès à la voie verte (engins agricoles, riverains ou clients des domaines)	Réponse identique de la Métropole que ci-dessus. Pas de suite à l'argument sur la fragmentation ou la destruction des habitats naturels.
Neutralité carbone		
Anonyme		
Bonjour, je m'associe à l'avis des membres du Groupe Local de Montpellier de l'association "The Shifters", en pièce jointe. Si nous partageons les ambitions et les moyens du plan, notre principale demande est que le le PDM et les fiches action intègrent une estimation quantifiée des diminutions d'émissions de Gaz à Effet de Serre qu'elles doivent permettre. De plus, ces actions doivent être planifiées dans le temps. Ceci est indispensable pour piloter la trajectoire du territoire vers la Neutralité Carbone en 2050, telle que demandée par les Accords de Paris et le PCAET de la Métropole.	Dans son évaluation environnementale, le PDM répond aux objectifs réglementaires. Il évalue de manière relative l'évolution des parts modales, des émissions de gaz à effet de serre et des émissions de polluants. Par ailleurs les échelles de travail et les mode de construction des différents documents de planification rendent difficile la comparaison des objectifs du PDM et du PCAET.	A l'attente d'estimations quantifiées sur la diminution des gaz à effet de serre (GES), 3 M répond, sans grande précision, que le PDM évalue de manière relative l'évolution des parts modales des GES.
CARPIER Arnaud		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
L'analyse du diagnostic révèle des préoccupations concernant la forte dépendance à la voiture individuelle, la saturation du tramway aux heures de pointe, la faible attractivité du réseau de bus pour les actifs, et la congestion entraînant des pertes de temps importantes. L'auteur note que les objectifs de report modal pour 2032 sont préoccupants et que les objectifs de décarbonation actent une stagnation des émissions, en contradiction avec d'autres documents de planification.	La mise en service de la ligne 5 de tramway et des lignes de bustram, outre une desserte plus large du territoire permettra également de désengorger les lignes existantes du réseau de tram. Dans son évaluation environnementale, le PDM répond aux objectifs réglementaires. Il évalue de manière relative l'évolution des parts modales, des émissions de gaz à effet de serre et des émissions de polluants. Compte tenu de la très forte croissance démographique que connaît le territoire de Montpellier, si les émissions de polluants et de gaz à effet de serre sont effectivement en stagnation à l'échelle globale, elles connaissent une très faible baisse. Par ailleurs les échelles de travail et les modes de construction des différents documents de planification rendent difficile la comparaison des objectifs du PDM et du PCAET. Se si on regarde les émissions par habitants.	Le rédacteur note, entre autres, des objectifs préoccupants et des contradictions entre le PDM et d'autres documents de programmation. 3 M répond à la contribution. Elle note que le PDM répond aux objectifs réglementaires et que la comparaison entre documents est difficile compte tenu de leur mode de conception.
CAUCHOIX Noémie		
Je suis pleinement favorable à l'objectif de décarboner la mobilité. En réduisant les émissions de CO2 des transports, nous contribuons activement à la lutte contre le réchauffement climatique tout en préservant la santé des habitants. C'est une mesure essentielle pour garantir un futur plus sain et plus respectueux de notre environnement.	Observation favorable n'appelant pas de réponse particulière.	Pas de commentaire particulier de la commission.
CERTAIN Victor Face à l'urgence climatique, Montpellier Méditerranée Métropole fait preuve de responsabilité en intégrant ce Plan de Mobilité dans une stratégie plus large de transition écologique. En cohérence avec le Schéma Régional de Développement Durable (SRADDET), le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) et le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA), le PDM 2032 agit concrètement pour réduire l'impact environnemental des déplacements urbains. Ce projet est un véritable levier pour améliorer la qualité de l'air, réduire les nuisances sonores, lutter contre le changement climatique et apaiser nos rues en déviant le trafic de transit hors de notre ville avec l'indispensable réalisation du COM. Il participe également à l'embellissement et à la réappropriation des espaces publics, en libérant la ville de la congestion automobile et en favorisant des modes de transport plus harmonieux avec notre		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
cadre de vie. Je suis convaincu que ce Plan de Mobilité représente une opportunité unique pour Montpellier et sa Métropole. Il répond à une nécessité urgente tout en anticipant les besoins de demain. En offrant des alternatives crédibles et attractives à la voiture individuelle, il encourage une transition vers une mobilité plus fluide, plus écologique et plus accessible à tous. Félicitations à Montpellier Méditerranée Métropole pour cette vision d'avenir ! Je suis très favorable à ce PDM et j'encourage chacun à s'impliquer dans cette dynamique positive pour construire ensemble une ville plus agréable, plus respirable et plus durable. DUPUY Catherine		
Je m'associe à l'avis des membres du Groupe Local Shifters. 2 éléments incontournables : -1. proposer que le PDM et les fiches Actions intègrent une estimation quantifiée "scientifiquement" des baisses des Gaz à Effet de Serre. -2.Corrélé à cela, les chiffres estimés serviraient à planifier rigoureusement les étapes indispensables pour piloter la trajectoire Neutralité Carbone en 2050 requise selon les Accords de Paris et le PCAET Métropole. MORENO Gérard	Dans son évaluation environnementale, le PDM répond aux objectifs réglementaires. Il évalue de manière relative l'évolution des parts modales, des émissions de gaz à effet de serre et des émissions de polluants. Par ailleurs les échelles de travail et les modes de construction des différents documents de planification rendent difficile la comparaison des objectifs du PDM et du PCAET.	Sur le sujet de l'évaluation environnementale, 3 M répond avec le même texte que pour les deux contributions ci-dessus. Pas de suite à la demande de l'association « les Shifters » d'estimation quantifiée scientifiquement de la baisse des GES.
Je m'associe à l'avis des membres du Groupe Local de Montpellier de l'association "The Shifters", en pièce jointe. MOUADDINE Alexandra		
Je m'associe à l'avis des membres du Groupe Local de Montpellier de l'association "The Shifters", en pièce jointe. Notre principal commentaire est que nous demandons que le PDM et les fiches action intègrent une estimation quantifiée des diminutions d'émissions de Gaz à Effet de Serre qu'elles doivent permettre. De plus, ces actions doivent être planifiées dans le temps. Ceci est indispensable pour piloter la trajectoire du territoire vers la Neutralité Carbone en 2050, telle que demandée par les Accords de Paris et le PCAET de la Métropole. NERVIL Romain		
On regrette également le manque de chiffrage des impacts en émissions carbone des nouveaux projets, ce qui est crucial pour décider de leur pertinence!! Cf rapport attaché		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
NIAY Philippe		
Je m'associe à l'avis des membres du Groupe Local de Montpellier de l'association "The Shifters", en pièce jointe. Le principal commentaire est que nous demandons que le PDM et les fiches action intègrent une estimation quantifiée des diminutions d'émissions de Gaz à Effet de Serre qu'elles doivent permettre. De plus, ces actions doivent être planifiées dans le temps. Ceci est indispensable pour piloter la trajectoire du territoire vers la Neutralité Carbone en 2050, telle que demandée par les Accords de Paris et le PCAET de la Métropole.		
PERROQUIN Nathalie		
Je partage l'avis des membres du Groupe Local de Montpellier de l'association "The Shifters", comme indiqué en pièce jointe. Notre principal commentaire est que nous souhaitons que le Plan de Développement Municipal (PDM) et les fiches d'action incluent une estimation chiffrée des réductions d'émissions de gaz à effet de serre qu'elles visent à atteindre. De plus, ces actions doivent être planifiées dans le temps. Cela est crucial pour guider le territoire vers la neutralité carbone d'ici 2050, conformément aux exigences des Accords de Paris et du Plan Climat-Air-Énergie Territorial (PCAET) de la Métropole.		
PIERROT Philippe		
Je m'associe à l'avis des membres du Groupe Local de Montpellier de l'association "The Shifters", en pièce jointe. Le principal commentaire est que nous demandons que le PDM et les fiches action intègrent une estimation quantifiée des diminutions d'émissions de Gaz à Effet de Serre qu'elles doivent permettre. De plus, ces actions doivent être planifiées dans le temps. Ceci est indispensable pour piloter la trajectoire du territoire vers la Neutralité Carbone en 2050, telle que demandée par les Accords de Paris et le PCAET de la Métropole.		
PONS Gabrielle		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Je m'associe à l'avis des membres du Groupe Local de Montpellier de l'association "The Shifters", en pièce jointe. Le principal commentaire est que nous demandons que le PDM et les fiches action intègrent une estimation quantifiée des diminutions d'émissions de Gaz à Effet de Serre qu'elles doivent permettre. De plus, ces actions doivent être planifiées dans le temps. Ceci est indispensable pour piloter la trajectoire du territoire vers la Neutralité Carbone en 2050, telle que demandée par les Accords de Paris et le PCAET de la Métropole. SALOMON Jacques Après avoir étudié avec soin les pièce du dossier je m'associe à l'avis des membres du Groupe Local de Montpellier de l'association "The Shifters", en pièce jointe Notre principal commentaire est que nous demandons que le PDM et les fiches action intègrent une estimation quantifiée des diminutions d'émissions de Gaz à Effet de Serre qu'elles doivent permettre. De plus, ces actions doivent être planifiées dans le temps. Ceci est indispensable pour piloter la trajectoire du territoire vers la Neutralité Carbone en 2050, telle que demandée par les Accords de Paris et le PCAET de la Métropole. Espérant la prise en compte de cette demande élémentaire mais fondamentale au regard des enjeux climatiques auxquels nous sommes confrontés, TESSIER Sébastien Je m'associe à l'avis des membres du Groupe Local de Montpellier de l'association "The Shifters", en pièce jointe. Le principal commentaire est que nous demandons que le PDM et les fiches action intègrent une estimation quantifiée des diminutions d'émissions de Gaz à Effet de Serre qu'elles doivent permettre. De plus, ces actions doivent être planifiées dans le temps. Ceci est indispensable pour piloter la trajectoire du territoire vers la Neutralité Carbone en 2050, telle que demandée par les Accords de Paris et le PCAET de la Métropole.		
Santé		
Anonyme		
L'idée d'offrir à chaque habitant une alternative à l'automobile individuelle me semble fondamentale. Cela permet non seulement de réduire la pollution et les embouteillages, mais aussi de promouvoir des modes de transport plus écologiques et	Observation favorable ne nécessitant pas de réponse particulière.	Pas de commentaire particulier de la commission.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
accessibles. Une métropole où il est facile de se déplacer autrement que par voiture individuelle est une ville qui se soucie de son avenir.		
Anonyme		
automobiles : malgré tous les efforts faits pour inciter les citoyens à utiliser les voies cyclables ou les réseaux bus et tram, les automobilistes continuent à être trop nombreux. Ils polluent les personnes qui font l'effort de se déplacer en vélo, trottinettes ou à pied.	C'est la raison pour laquelle le PDM prévoit de passer la part de la voiture de 58 à 45 % au bénéfice des autres modes en particulier du vélo (qui passerait de 3 à 15 %).	Pas de commentaire particulier de la commission.
BASSEDE Jean		
Le PDM 2032 me semble répondre aux enjeux majeurs de la métropolisation et de ses effets sur la mobilité des populations, leur afflux vers la métropole montpelliéraine étant toujours plus fort : limiter la circulation des véhicules individuels au bénéfice de transports en commun multimodaux, gratuits (essentiel dans le contexte actuel) en réduisant l'empreinte carbone collective, au service de la qualité de l'air et d'un moindre effet sur le réchauffement climatique.	Observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière.	Pas de commentaire particulier de la commission.
BELIN Marianne		
Je pense qu'il faut continuer à réduire la place de la voiture en ville, afin de limiter la pollution et le bruit (des motos en particulier).	Observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière.	Pas de commentaire particulier de la commission.
DUCHOT Marc		
J'approuve la volonté de réduire la place de la voiture en ville. Je pense qu'il faut continuer, notamment dans les quartiers les plus fréquentés et habités. J'ai en tête notamment les fameux quatre boulevards, et l'avenue Jean-Mermoz. Ces quartiers sont centraux mais hélas loins d'être apaisés...	Observation favorable au projet, rappelons toutefois que le rôle du PDM n'est pas de rentrer dans les particularités spécifiques inhérentes à chaque quartier mais de planifier et programmer sur le territoire des 31 communes de la Métropole, des actions en matière de transport des personnes et des marchandises sur une période de 12 ans.	En commentaire de cette remarque favorable au projet, 3 M précise que le PDM est un plan et qu'il ne peut apporter de réponse à des sujets particuliers à chaque quartier.
FOURCADE Mathieu		
L'aménagement ridicule de l'avenue de la liberté (aucun vélo ne passe ici, ils sont presque tous sur l'avenue de Lodève, // et plus "poreuse" au trafic vélo ...), on sait très bien qu'il a été fait de manière dogmatique et sans aucune étude d'impact la encore. C'est embouteillé à presque n'importe quelle heure de la journée, entraînant pollution et congestion, bien inutile. On voit bien qu'il n'y	Même si le PDM n'a pas vocation à rentrer dans les particularités spécifiques inhérentes à chaque quartier, le réaménagement de l'avenue de la Liberté est un travail mené étape par étape. L'avenue sera définitivement requalifiée à la livraison du COM. Une partie du trafic sur cet axe en partie	A l'observation très critique sur le trafic de l'avenue de la Liberté, 3 M répond en précisant le travail qui sera réalisé, par étape, sur cette avenue et le résultat escompté.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
a aucune volonté ici de réduire la pollution, comment ensuite être crédible sur TOUS les autres sujets.	d'origine locale est reportable sur la future ligne 5 de tramway et le réseau cyclable à venir.	
LABRO denis		
Un vrai progrès pour les habitants de la Métropole, une vision de la ville du 21 ^{ème} siècle correspondant aux évolutions climatiques et sociétales.	Observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière.	Pas de commentaire particulier de la commission.
LEFORT Agnès		
Je vous remercie de prendre en compte mes remarques : 1/ Coût élevé du véhicule électrique/hybride	Un véhicule électrique ou hybride rechargeable n'est pas la seule opportunité à envisager pour pouvoir circuler en voiture dans la ZFE de Montpellier. Les véhicules classés Crit'Air 1 et 2 permettent également l'accès à la ZFE. Ces véhicules sont nettement plus abordables sur le marché de l'occasion.	3 M rappelle les solutions alternatives à l'achat de véhicules hybrides ou électriques.
2/Ecologique ? l'extraction des métaux rares pour fabriquer nos batteries ,l'électronique etc...abime notre planète ,nos océans! Quant au traitement des déchets ,voyons où nous en sommes pour le traitement des déchets de notre société de consommation :des montagnes de plastique,de nos ordures à "recycler" dans les pays de l'Hémisphère Sud .Quelle énergie en eau ,en CO2 etc...pour fabriquer nos futures batteries pour voitures ? Les bateaux de croisières qui polluent les mers ,les camions avec leurs émanations toxiques circulant sur autoroutes et RN 113 ,les véhicules polluants malgré la fameuse étiquette du contrôle technique ? Justement :à quoi devait servir ce CT ?	Cette observation n'est pas à l'échelle du projet du PDM qui n'a pas vocation à questionner l'impact écologique des motorisations électriques et hybrides proposées actuellement sur le marché, ni discuter du recyclage des batteries ou des matières premières des véhicules en fin de vie. Cependant, la ZFE portée par la Métropole autorise les voitures Crit'Air 2, c'est-à-dire des diesels postérieurs à 2011 et des voitures essence postérieurs à 2006, donc il n'y a pas d'obligation d'acheter des voitures neuves.	La métropole répond en précisant que la remarque (sur l'écologie en général) est hors sujet du PDM et rappelle les autorisations pour les véhicules en ZFE.
Peut être faudrait il envisager plus de contrôles anti pollution concernant les véhicules en infraction ? Faire respecter les lois ...avant de nous imposer l'achat d'un véhicule électrique .Et mettre en place toutes les infrastructures nous permettant de nous déplacer sans véhicules tout simplement.Ma voiture à essence Crit'Air 1 ira au delà de 2032,je l'espère si je l'entretiens bien.Elle fera peut être partie des voitures de collection qui auront droit de circuler en 2035 ,qui sait ...	Les contrôles des droits de circulation des véhicules en fonction de leur classement Crit'Air dans le cadre de la mise en place de la ZFE relèvent des services de l'Etat et ne sont donc pas une compétence des collectivités.	3M répond sur les contrôles pollution demandés hors de sa compétence, mais pas sur l'idée de n'interdire l'accès en véhicule en ville que lorsque les moyens alternatifs seront en place.
LOCH Philippe		
Oui aux quartiers apaisés, dans toute la ville. Il y a suffisamment d'autres moyens d'y accéder autrement qu'en voiture (et aux motos qui font beaucoup de bruit). C'est positif pour notre santé et notre confort, bref notre qualité de vie.	Observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière.	Pas de commentaire particulier de la commission.
MORALES Christophe		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
La qualité de l'air que l'on respire est un enjeu de santé primordial. Ce plan qui a pour ambition le développement durable, la santé et le pouvoir d'achat des habitants mérite d'être approuvé. REYNE André	Observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière.	
Le PDM 2032 constitue une réponse ambitieuse aux défis du changement climatique et de la qualité de l'air. La mise en place de la Zone à Faibles Émissions (ZFE), combinée au développement du Réseau Express Vélo (REV) et à l'extension des transports en commun, participe à la réduction de l'usage de la voiture individuelle et des émissions de gaz à effet de serre. Je soutiens cette démarche qui s'inscrit dans une trajectoire de mobilité décarbonée et encourage une transition écologique nécessaire. TALLANDIER Sophie	Observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière.	
Je travaille à l'hôtel Mercure devant la médiathèque Emile Zola, et malgré la bonne isolation des bâtiments, nos clients se plaignent souvent du bruit occasionné par les moteurs de voiture, de motos (qui roulent à toute allure sur cette ligne droite), ou les klaxons (employés dès qu'un automobiliste attends plus de quelques secondes avant de démarrer). Cette situation est également pénible pour les employés de l'hôtel, et j'imagine pour les habitants du quartier. Je pense qu'il faudrait réduire la circulation à cet endroit. VIDAL Arthur	La question de la réduction de l'exposition de la population aux nuisances sonores fait partie des enjeux du PDM. Plus que le bruit ferroviaire ou aérien, la part du bruit routier est prépondérante sur l'exposition de la population au bruit en milieu urbain. La généralisation du 30km/h est une mesure forte en matière d'apaisement. L'incivilité des conducteurs en moto ou en voiture est un réel problème, il relève du pouvoir de Police du Maire ou des forces de l'ordre nationale (Gendarmerie, Police Nationale).	La Métropole répond à la remarque sur le bruit en précisant les mesures prévues sur ce sujet, mais renvoie au pouvoir de police pour les incivilités.
Je n'ai pas d'avis général sur ce projet, mais le ressenti est que les mobilités douces progressent dans la ville de Montpellier, ce qui est très positif pour la population et l'environnement. Néanmoins, il y a encore des secteurs très circulés en voiture, comme autour du lycée Jean Mermoz et en face la médiathèque, où des milliers de jeunes subissent la pollution. Je pense que ce quartier mériterait d'être apaisé.	Cette observation n'est pas à l'échelle du projet du PDM qui n'a pas vocation à détailler l'ensemble de ses actions à l'échelle des communes et des quartiers qui les composent. Toutefois, la généralisation de l'apaisement des conditions générales de circulation, la diminution des vitesses réglementaires, l'encouragement à l'utilisation du vélo ou des transports publics sont des principes au cœur du projet du PDM, afin d'offrir à la fois un cadre de vie apaisé et respirable et des alternatives à l'usage individuel de la voiture.	3 M rappelle que le PDM répond à un enjeu à l'échelle de la Métropole, pas à celle d'un quartier, mais insiste sur le but de les apaiser.
Transition écologique		
Anonyme		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Depuis 4 ans, Montpellier connaît une révolution en matière de mobilité et je me félicite de ces décisions qui nous engagent à lutter contre le changement climatique et à réfléchir durablement à nos modes de déplacements pour rendre la ville plus apaisée et plus respirable. J'habite à Montpellier, j'observe très favorablement et positivement ce recul de la voiture sur la Ville mis en place grâce à la gratuité des transports, le développement des pistes cyclables, les aides financières sur l'achat de vélos, et la prise de conscience des dangers de la voiture avec la mise en place (pédagogique la ZFE). Ces dispositifs, cette politique volontariste nous accompagne dans ce nécessaire changement mode de déplacements que nous devons adopter. Pour illustrer mes propos, je souhaite apporter mes observations sur 4 points : BOCHKOVITCH Dominique La gestion des mobilités constitue véritablement un élément essentiel de la stratégie menée par Montpellier Méditerranée Métropole afin qu'elle prenne sa part de collectivité responsable dans la transition écologique et solidaire sur son territoire . BOUSQUET Cathy Compte tenu des éléments de diagnostics nous concernant précisément rappelés ci-dessous : • Une démographie très dynamique, au cœur de la métropole, dans ses périphéries mais également dans les territoires périurbains et ruraux. Cette démographie va se prolonger avec des effets de périurbanisation très forte, alternativement dans la métropole et hors la métropole avec un étalement urbain aimablement qualifié « d'archipel urbain » . Cette archipelisation s'étend si on considère par exemple les dynamiques démographiques du Grand Pic Saint Loup ou du Cœur d'Hérault qui frôlent les 30 % entre 2013 et 2020. Une concentration des emplois flagrante puisque pour la seule ville de Montpellier, ce sont près de 85 000 personnes qui travaillent sur la ville même et autant qui viennent travailler de l'extérieur. Il est étonnant et dommageable que les données concernant l'ensemble de la métropole vis à vis des territoires adjacents n'ait pas été présentés. Des flux entrants et sortants de la métropole considérables (hors train) engendrés par les différents usages des « mobilités du quotidien » (cerema), selon le schéma p. 30 qui avoisine les 280 000 (sources 2013) qui auraient pu être actualisées. On apprend	Observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière Observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière Le territoire présente effectivement une dynamique démographique très forte comme exposé dans le diagnostic. Conformément au cadre réglementaire, le PDM de peut agir que sur le périmètre de son ressort territorial soit, le périmètre de la métropole. Pour autant, de manière volontariste et en accord avec les services de l'Etat, le PDM propose une vision stratégique à l'échelle d'un grand bassin de mobilité : le SERM. En outre, les conclusions du Schéma directeur de l'étoile multimodale montpelliéraine et le SERM recommandent, outre le renforcement de l'offre ferroviaire de l'axe littoral entre Nîmes et Sète et la réalisation des bustram 1 et 4, la mise en service de 5 axes de cars express entre Montpellier Métropole et les EPCI voisins. L'aménagement de tram-train, très coûteux et souvent non faisable sur le plan technique n'a pas été retenu. Concernant l'offre ferroviaire à horizon 2034, il est prévu 6	Pas de commentaire particulier de la commission. 3 M répond à cette contribution sans critique particulière de fond par des éléments d'information, en particulier sur le SERM. Puis elle rappelle qu'il est difficile de comparer les objectifs du PDM et du PCAET du fait de la construction de ces documents.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
plus loin que ce serait 360 000 véhicules/jour (hors transit – qui s'ajoute donc, dans quelles proportion ?, à l'engorgement des axes d'entrée sur la métropole selon l'étude « au cordon ». Nous considérons que les propositions annoncées sont sans changement significatif de cap pour les objectifs du PCAET, pour les motifs d'engorgement des axes d'entrée sur la métropole.	trains par heure, en heure de pointe soit 8 trains/jour supplémentaires entre Montpellier et Nîmes et 12 trains par jour supplémentaires entre Montpellier et Sète avec une amplitude horaire de 5h00 à 23h00. Ainsi, cette nouvelle offre en articulation avec le développement urbain des territoires, prévus notamment dans les SCoT, permettra de limiter l'étalement urbain. Dans son évaluation environnementale, le PDM répond aux objectifs réglementaires. Il évalue de manière relative l'évolution des parts modales, des émissions de gaz à effet de serre et des émissions de polluants. Par ailleurs les échelles de travail et les mode de construction des différents documents de planification rendent difficile la comparaison des objectifs du PDM et du PCAET.	
FERRAND Hugues		
La vision de la mobilité sur l'ensemble des communes de la Métropole, et au-delà doit tenir compte de plusieurs éléments: - la démographie croissante de la population, marquée sur certaines communes comme Castelnau-le-Lez - l'organisation spatiale et géographique des communes, comme leurs accès sur les communes hors Métropole - le PLUI en cours d'instruction - la prise en compte du réchauffement climatique et de l'impérieuse nécessité de préserver nos environnements - les effets délétères du trafic routier sur la santé humaine - les besoins de déplacements des habitants avec l'ensemble des mobilités	Il s'agit en effet des principaux thèmes que doit traiter un PDM, tel que définit par le Code des transports. Le PDM a été réalisé en prenant en compte la croissance démographique des communes et le nombre de déplacements accru induit. Le PDM a été conçu en articulation avec le PLUi. L'évaluation environnementale du projet de PDM expose les bénéfices pour la santé et l'environnement des actions identifiées.	La Métropole répond par l'affirmative à cette contribution qui explique quels sont les éléments à prendre en compte pour une bonne vision de la mobilité.
MAUREL Ginette		
L'objectif de ce plan correspond à mes espérances : sur la transition écologique et solidaire, sur la qualité de l'environnement, sur la santé publique, et sur la vie des usagers.	Observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	Pas de commentaire particulier de la commission.
5. FINANCEMENT		
Mobilité douce		
LÉVY-PICARD François		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Le PDM 2032 bénéficie d'un budget conséquent d'un milliard d'euros pour le développement des mobilités décarbonées. Cet investissement ambitieux montre la volonté de la Métropole de mettre en œuvre des actions concrètes et efficaces. Il est primordial d'assurer une répartition équilibrée des financements entre transports en commun, vélo et marche, afin de garantir une transformation durable et cohérente du territoire.	Observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	Pas de commentaire particulier de la commission.
ROUVIERE Claude		
C'est un dossier ambitieux qui va dans le bon sens mais dont les coûts d'investissement et d'exploitation annuelle sont relativement importants si la Métropole doit les financer complètement.	Observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière. Il convient toutefois de préciser que de nombreuses actions du PDM seront co-financées avec d'autres collectivités maîtres d'ouvrages ou en co-maîtrises d'ouvrages, elles feront aussi l'objet de recherche de subvention auprès de l'Etat et de l'Union Européenne.	A cette remarque favorable au projet, 3M apporte des éléments d'information sur les financements prévus.
6. HORS SUJET		
Anonyme		
Oui , il n'y a plus d'argent dans les caisses en France et à Montpellier mais pour planter des arbres Place de la Comédie et autres travaux inutiles , vous trouver les sommes conséquentes . Nous marchons sur la tête.....	Cette observation n'appelle pas de réponse particulière.	Nous considérons que cette observation est hors sujet et n'appelle pas de réponse particulière de la part du maître d'ouvrage.
BOU DOM		
il n'y a pas que les handicapé de Montpelier qui doivent se garer à Montpelier I n'y a pas que votre ville qui est équipée de voitures sulfateuse à PV au lieu de nous harceler avec différents sites compliquées et occultes pour le stationnement dans chaque ville, un seul site national vous concerter avec les autres villes pour avoir un fichier commun pour répertorier les plaques minéralogiques des handicapés avec votre système uniquement connu des habitant de Montpelier d'inscription sur une liste qui vous est propre un site commun avec les autres villes équipées de ce système, un seul fichier, une seule appli téléphone pour toutes les ville c'est aussi du personnel libéré pour d'autres tâche faut il vraiment s'inscrire apprendre tous vos sites internet et applis téléphone de toutes les villes la pression des taxis et VSL pour nous exclure des places handicapé dans vos hôpitaux pour prendre nos places est telle que beaucoup évitent maintenant c'est vous malgré la carte	En ce qui concerne la voiture, le PDM a souhaite la positionner à sa juste place, tout en offrant un panel de mobilités alternative à la voiture solo. Cette ambition 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 véhicule LAPI équipés d'un système de lecture automatique des plaques d'immatriculation (LAPI). Ces évolutions ne concernent pas que Montpellier. Ces dernières années, de nombreuses voitures équipées du système LAPI ont également été déployées dans la plupart des grandes villes comme Paris, Toulouse, Bordeaux, Lille, Lyon, Rennes, ou encore Nantes. Toutefois, il n'existe pas encore un seul site national avec un fichier commun pour répertorier les droits au stationnement des usagers handicapés.	Nous considérons que le maître d'ouvrage apporte une réponse adaptée aux observations qui lui sont adressées.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
présente sur mon véhicule, j'ai eu un PV, depuis c'est un enfer PV 007 043 878 240 052 909 j'ai été saisi directement sur mon compte de 80€ votre service handicap a tenté l'annulation par un PV correctif à 0€ l'ANTAI qui gère les PV m'a annoncé que cette procédure ne fonctionnera pas la plainte déposée au tribunal déposée le 04/11/2024 ne sera pas traitée avant plusieurs mois suite à des retards plus de 100 appels et ce n'est toujours pas fini une procédure judiciaire est en cour, si je revois mes 80€ ce ne sera pas avant plusieurs mois, si je réussis faites en sorte que je sois remboursé et mettre un système national en marche, soyez moteur de l'évolution et non harceleur je craque complètement, prendre en plus des antidépresseurs le harcèlement pourrait changer de camp par association tous vos réseaux sociaux, vos commerces, vos forums de spectacles envahis de messages dénonçant votre mépris du handicap faites le nécessaire réellement, votre service handicap n'a pas réussi malgré les promesses cordialement pour l'instant	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 ». En effet, les titulaires d'une carte européenne de stationnement (CES) ou d'une carte mobilité inclusion « stationnement » (CMI-S) peuvent se garer gratuitement. 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.	
DURAND Jean-Yves		
acteur des transports publics dans et autour de Montpellier, je propose de partager nos réflexions et propositions au PdM sur la partie SERM, que nous avons travaillé avec l'université Paul Valéry.	Cette observation n'appelle pas de réponse particulière.	Nous considérons que cette observation n'appelle pas de réponse particulière de la part du maître d'ouvrage.
PETIT Bernard		
Je pense qu'il ne faut pas comptabiliser tous ceux qui se prononcent anonymement vu qu'ils sont sûrement partie prenante du projet ! Pourquoi ne pas se dévoiler vous n'avez rien à craindre ! L'enquête ne peut être que faussée ?	Cette observation n'appelle pas de réponse particulière.	Nous considérons que ces observations sont hors sujet et n'appellent pas de réponse particulière de la part du maître d'ouvrage
Je vois que tous les encartés socialistes ont eu ordre de répondre à cette enquête publique avec un gros favorable sans condition ! Ils ont la mémoire courte ! Ne peuvent-ils pas se mettre à la place des citoyens de l'ouest qui ont été d'une aide importante lors du Collectif Ligne5 de Tramway lors de la gouvernance Saurel pour qu'il y ait, au moins, un minimum d'égalité entre citoyens ?	Nonobstant le caractère injurieux de cette observation qui de plus met en cause la légitimité des enquêtes publiques, l'administration rappelle qu'elle s'est conformée à la législation en vigueur, en l'occurrence les dispositions applicables à ces enquêtes codifiées aux articles L. 123-1 à L. 123-19 et R. 123-1 à R. 123-46 du code de l'environnement	

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Ces enquêtes publiques sont bidons, elles ne servent que pour flatter les décisions de la présidence de la Métropole.		
7. INFRASTRUCTURES		
Développement		
LEFORT GERMANAZ Agnès		
3 /On a pour habitude de "mettre la charrue avant les boeufs" :par exemple , la gare TGV Montpellier Sud ..la connexion TRAM ,où est elle ?une connexion avec l'aéroport aussi ? Peut être est ce dans les cartons	L'extension de la ligne 1 de tramway à la gare TGV Montpellier Sud de France est bien incluse dans le PDM. Actuellement en travaux, elle sera mise en service le 18 octobre 2025. L'aéroport ne se trouve pas dans le périmètre de la métropole. 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 étudié dans le cadre de la démarche SERM.	La commission prend note que l'extension de la ligne 1 de tramway à la gare TGV Montpellier Sud de France sera mis en service le 18 octobre 2025 et que la connexion avec l'aéroport sera étudiée dans le cadre du SERM
Anonyme		
Voir pièce jointe	Traité dans le document « pièces jointes au registre »	
Le réseau de tramway est un joyaux de notre territoire, une fierté car chaque tram a un super look, nous avons les plus beaux tram de France. Certains tronçons sont un peu victime de leur succès et surtout, il faut penser à faciliter l'accès aux stations existantes et futures, quand le temps de trajet piétons pour rejoindre les stations est efficace et court, on laisse la voiture au garage. Je viens de lire les observations des habitants de la Pompignane qui ne souhaitent pas de passerelle pour rejoindre le tramway, ça me parait totalement fou et contre productif.	Observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	Pas de commentaire
Si on veut réduire le flux de transit et pacifier le centre ville, je pense qu'il faudrait faciliter l'accès à l'autoroute de contournement A709 en particulier au niveau du rond point du Zénith ou de l'entrée Est de Vendargues qui sont régulièrement saturés.	Le PDM agit pour l'ensemble des modes de déplacements. Il inscrit dans son projet stratégique et son plan d'action une hiérarchisation du réseau routier (réseau structurant, réseau primaire, réseau secondaire) qui permet d'apaiser les quartiers de Montpellier et les centres-villes des communes de la métropole. Il prévoit par ailleurs la réalisation d'un contournement intercommunal composé de nouvelles infrastructures (le COM et la DEM), de la RM65 et de l'A709 reconfigurée. L'objectif de ce contournement intercommunal est d'assumer rôle de distribution du trafic à l'intérieur du	La commission retient que la reconfiguration de l'A709 sera approfondie avec l'État, la Région, le Département, les AOM voisines

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	contournement – dans la zone urbaine - tout en y réduisant le transit. Pour que l'A709 joue pleinement son rôle de contournement sud de Montpellier, il est nécessaire de travailler sur sa reconfiguration, notamment les échangeurs tel que celui du Zénith. Les fonctions et les conditions administratives, règlementaires, financières et techniques pour la reconfiguration de l'A709 sont à approfondir avec les partenaires (Etat, Région, Département, AOM voisines). En complément de ce maillage, la finalisation du LIEN Ouest permet également de soulager une partie du trafic en entrée de métropole	
Enfin, je vous alerte sur les difficultés amenées par les récents aménagements routiers qui ont conduits à la congestion de nombreux axes. Moins il y a de voitures plus il y a de bouchons. L'impact sur la qualité de vie des habitants est majeur, et est mauvais, en particulier pour les personnes habitant en dehors de la ville et venant travailler sur la zone. Espérant que ces remarques, que je sais partagées par beaucoup d'habitants, permettent de mettre un peu de mesure dans les futures actions, dans une logique constructive.	Le PDM s'appuie sur plusieurs actions pour atteindre ses objectifs. Les actions doivent être analysés de manière systémique et non de manière isolée. Ainsi, le système de mobilité proposée permettra de reporter le trafic en dehors des centres urbains (ou de le limiter), et il permettra de reporter 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".	La Métropole ne répond pas vraiment aux observations concernant les difficultés amenées par les récents aménagements routiers.
Anonyme		
Bref, il faut continuer à travailler ! Des infrastructures intelligentes sont la clé de voute de la sécurité de chacun, surtout pour les mobilités les plus fragiles (enfant, piéton, cycliste/trotinettiste)	observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	Pas de commentaire
J'ai bien noté que dans le dossier le constat de la présence de nombreux bouchons le matin et en fin de journée tout autour de l'agglomération de Montpellier a bien été fait. Certes les flux entrants et sortants en fonction des horaires expliquent cet état de fait. Néanmoins la problématique de la mauvaise conception de certains échangeurs entre la 709 et les routes alentours contribue à augmenter ces bouchons de circulation. C'est le cas dans la zone du rond point du zenith (entrée Est de Montpellier) où les véhicules roulants en direction de la 709 croisent d'une façon anormale les véhicules sortants de la 709 ou se dirigeant vers le rond point du zenith. (cela de la direction de Montpellier vers le zenith, ou venant de Carnon et voulant rejoindre le zenith). Est-ce qu'au niveau de cette enquête publique sur les mobilités (dans le cas présent celles des véhicules) des travaux d'aménagements sont-ils prévus à	Le PDM agit pour l'ensemble des modes de déplacements. Il inscrit dans son projet stratégique et son plan d'action une hiérarchisation du réseau routier (réseau structurant, réseau primaire, réseau secondaire) qui permet d'apaiser les quartiers de Montpellier et les centres-villes des communes de la métropole. Il prévoit par ailleurs la réalisation d'un contournement intercommunal composé de nouvelles infrastructures (le COM et la DEM), de la RM65 et de l'A709 reconfigurée. L'objectif de ce contournement intercommunal est d'assumer le rôle de distribution du trafic à l'intérieur du contournement – dans la zone urbaine - tout en y réduisant le transit et la congestion. Pour que l'A709 joue pleinement son rôle de contournement sud de Montpellier, il est nécessaire de travailler sur sa reconfiguration. Les fonctions et les conditions	La commission retient que la reconfiguration de l'A709 sera approfondie avec l'État, la Région, le Département, les AOM voisines

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
terme pour rectifier toutes ces incongruités de circulation, incompatibles avec la sécurité et la fluidité du trafic.	administratives, règlementaires, financières et techniques pour la reconfiguration de l'A709 sont à approfondir avec les partenaires (Etat, Région, Département, AOM voisines). En complément de ce maillage, la finalisation du LIEN Ouest permet également de soulager une partie du trafic en entrée de métropole.	
Qu'est-ce que la métropole attend pour utiliser les anciennes voies ferrées avec un tramway qui partirait de Sablassou pour desservir le Crès, Vendargues, Castries, St Brès...? Cela désengorgerait radicalement le trafic et permettrait aussi bien aux écoliers qu'aux travailleurs ou retraités de se déplacer plus facilement..et bien plus rapidement ! Quand aux pistes cyclables il est urgent de continuer au maximum les voies vertes afin de sécuriser les cyclistes.	La Métropole, en partenariat avec la Région, l'Etat et la SNCF, a produit le Schéma Directeur de l'étoile Multimodale montpelliéraine (étude qui a précédé la labélisation Service Espress Régional Métropolitain - SERM). Lors de cette étude, l'opportunité d'ouverture des anciennes voies ferrées a été analysée. Concernant l'ancienne ligne Montpellier-Sommières, entre Vendargues et Castries, l'emprise a été jugé pertinente pour la ligne Bustram 1, compte tenu de la continuité d'une connection à la Place de l'Europe en passant par le Millénaire. Au-delà de Castries les villages sont de trop petite tailles et dispersés le long de l'ancien axe ferré (pas assez de potentiel captable) et entre St-Geniès et Sommières, l'emprise a été convertie en voie verte (projet du Département). Concernant les aménagements cyclables, le PDM s'appuie sur une réseau vélo de 3 niveaux : véloligne, réseau de liaison et réseau de proximité. Pour chaque type de réseau des études et analyses seront menées afin de définir la meilleure solution d'aménagement cyclable en analysant les impacts environementaux, agricoles, hydrauliques et fonctionnels pour les vélos et les autres modes.	Nous considérons que le maître d'ouvrage apporte une réponse adaptée aux observations qui lui sont adressées.
CARRASCOSA Francine		
Le bon sens et le respect des citoyens, voudraient que l'on réalise et construise d'abord la DEM (prévue depuis plus de trente ans) , pour permettre la déviation des flux de véhicules en provenance de Jacou Teyran voir de l'arrière-pays. Fiche action A4 page 21 « VALORISER LE RÉSEAU ROUTIER STRUCTURANT ET NOTAMMENT LE CONTOURNEMENT » Projet Page 30 Contournement intercommunal	Le PDM agit pour l'ensemble des modes de déplacements. Il inscrit dans son projet stratégique et son plan d'action une hiérarchisation du réseau routier (réseau structurant, réseau primaire, réseau secondaire) qui permet d'apaiser les quartiers de Montpellier et les centres-villes des communes de la métropole. Il prévoit par ailleurs la réalisation d'un contournement intercommunal composé de nouvelles infrastructures (le COM et la DEM), de la RM65 et de l'A709 reconfigurée. L'objectif de ce contournement intercommunal est d'assumer le rôle de distribution du trafic à l'intérieur du	Nous considérons que le maître d'ouvrage apporte une réponse adaptée aux observations qui lui sont adressées.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	contournement – dans la zone urbaine - tout en y réduisant le transit et la congestion. La DEM fait partie des tronçons bien identifié dans ce contournement.	
COTTET Nadine		
Je suis favorable à tous les grands travaux qui permettent le passage d'un nouveau tramway, le déplacement et le changement des canalisations en fin de vie qui fuyaient et tous les réseaux enfouis. La végétalisation apporte des poumons verts à la ville et évite aux eaux de pluie de stagner sur le bitume. La ville se transforme pour notre bien-être et dans quelques temps nous aurons oublié les tracassés occasionnés par les travaux. Seul inconvénient, l'impossibilité de traverser sous la Comédie depuis la Babotte jusqu'au Corum en voiture nécessitant de rejoindre facilement les 2 cotés mais les cyclistes y trouveront sans doute leur compte. Hâte de participer aux inaugurations d'un nouvel espace public agrémenté par tous les petits travaux qui peu à peu facilitent notre vie en ville	Observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	Pas de commentaire
CUVIER Marie-Ange		
Concernant l'annonce de la réouverture du dossier de la passerelle de la Pompignane pour joindre l'arrêt du même nom de l'autre côté du Lez, le Comité de quartier Lez-Pompignane est formellement contre, et ce pour plusieurs raisons. 1- Combien de personnes emprunteront cette passerelle ? Très peu ! Les deux arrêts avant et après la rue des Courlis (rue pressentie pour cette construction) ont une fréquentation moindre par rapport à l'ensemble du quartier. Pour les personnes du QPV, il leur faudra marcher 1,3 kms pour aller jusqu'à la passerelle et passer le Lez pour joindre le tram. Depuis les Colverts, bas de l'avenue, 500 m seront nécessaires. Il n'y a donc que les habitants du bas de la Pompignane qui pourraient être intéressés,... et encore ! 2- Les berges sont fragilisées et demandent une maintenance continue. Poser ici une passerelle serait désastreux. Je rappelle que certains riverains du Lez ont vu 4 m de leur terrain tomber dans le Lez lors de fortes crues. 3- La biodiversité serait défavorablement impactée par cette construction. Sans parler de la pollution (déchets) qui serait continue (cf parking de Galzin, avec déchets qui s'amoncellent	Une Liaison Piétons / Cycles via la rue des Courlis vers l'arrêt de tram Pompignane est actuellement étudiée pour répondre à ce besoin de connexion en modes actifs entre les deux rives du Lez, l'une et l'autre comportant un grand nombre d'habitants et d'équipements à relier de manière efficace. Les études techniques, environnementales, financières et architecturales seront probablement présentées via une enquête publique. Tout projet d'infrastructure en France doit s'inscrire dans un processus de conception complexe alliant définition d'un programme adapté, tour de table financier, procédures administratives, foncières et environnementales. L'ensemble de ces démarches s'inscrit nécessairement sur un temps long, d'autant plus si des points durs apparaissent pendant les investigations (foncier, espèces naturelles protégées...)	La commission note que la réalisation d'une passerelle sur le Lez pour permettre une connexion en modes actifs entre ses deux rives est à l'étude et fera l'objet ensuite d'une enquête publique

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
sur les berges). 4- Le passage sera très rapide par contre pour les délinquants et dealers qui oeuvrent sur le quartier. Passer d'une rive à l'autre ne leur posera plus de problème. 5- Si la passerelle est accessible aux PMR (PADD oblige), la pente devra aller jusqu'aux 3/4 de la rue ! Sans compter qu'il faudra exproprier des habitants, alors même que cet ouvrage n'est pas d'utilité publique, compte tenu du nombre d'utilisateurs potentiels. 6- Le coût de cet ouvrage sera énorme, mieux vaut penser d'abord à la prolongation du bus 16, moins cher et utile, lui, à l'ensemble des habitants de la Pompignane (5000 aujourd'hui, 10000 dans 5 ans, + les personnes de passage qui travaillent au Millénaire). 7- Messieurs Frèche et Saurel avaient fait faire des études, toutes défavorables à ce projet. Ci joint la délibération du 15 03 2005 clôturant de façon définitive ce projet. Il conviendrait toutefois de débaptiser cet arrêt de tram "Pompignane". Ce nom pousse nombre de personnes à l'erreur car les promoteurs n'hésitent pas à vendre des logements en insistant sur cet arrêt et en faisant croire qu'il se trouve à côté.		
FONTES Olivier		
L'extension de la ligne 1 jusqu'à la gare Montpellier Sud de France, la création de la ligne 5 de tramway et le développement des infrastructures cyclables sont des projets très importants pour améliorer la mobilité dans la ville. Ils permettront de mieux connecter les différents quartiers et d'offrir une solution de transport efficace et écologique aux habitants	Observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	Pas de commentaire
FOURCADE Mathieu		
Ce n'est peut être pas vendeur électoralement (ces derniers temps, mais méfiez vous ça pourrait bien changer ...) de faire des infrastructures routières, mais n'oubliez pas qui fait tourner ce pays, de nombreux travailleurs qui n'ont souvent d'autres choix que la voiture/utilitaires/camion etc ... Par ailleurs des infrastructures routières permettent de faire passer des transports (Bus) et de dégager le trafic de transit de voiries inadaptées. Tout cela est complémentaire, mais Montpellier a mis la charrue avant les boeufs, et opposé les usagers, ce qui est une erreur fondamentale.	Le PDM agit pour l'ensemble des modes de déplacements. Il inscrit dans son projet stratégique et son plan d'action une hiérarchisation du réseau routier (réseau structurant, réseau primaire, réseau secondaire) qui permet d'apaiser les quartiers de Montpellier et les centres-villes des communes de la métropole. Il prévoit par ailleurs la réalisation d'un contournement intercommunal composé de nouvelles infrastructures (le COM et la DEM), de la RM65 et de l'A709 reconfigurée. L'objectif de ce contournement intercommunal est d'assumer le rôle de distribution du trafic à l'intérieur du contournement – dans la zone urbaine - tout en y réduisant le transit et la congestion. Pour que l'A709 joue pleinement son	La commission note la volonté de 3M de favoriser un réseau routier permettant d'apaiser les centres villes de la Métropole et de distribuer le trafic par un contournement intercommunal.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	rôle de contournement sud de Montpellier, il est nécessaire de travailler sur sa reconfiguration. Les fonctions et les conditions administratives, règlementaires, financières et techniques pour la reconfiguration de l'A709 sont à approfondir avec les partenaires (Etat, Région, Département, AOM voisines). En complément de ce maillage, la finalisation du LIEN Ouest permet également de soulager une partie du trafic en entrée de métropole.	
Frédéric Dubois		
Aucun projet particulier pour les 4 boulevards dans le dossier. Riverain du boulevard d'Orient, je subis tous les jours la situation. Merci de faire des propositions de changement concrètes dans ce plan de mobilités.	Le Plan de Mobilité (PDM) est le document qui structure et organise l'ensemble des politiques de mobilité pour les années à venir. Sa vocation est de présenter un système de mobilité global sans entrer dans les particularités spécifiques inhérentes à chaque quartier. Il est donc normal que le PDM n'apporte pas une réponse précise à la problématique de trafic sur les boulevards Berthelot, Vieussens, Rabelais et d'Orient. Un des principaux objectifs du PDM est de limiter le trafic dans les centres-villes densément peuplés, afin d'améliorer les conditions de vie de ses habitants (sécurité, pollution de l'air, bruit...). Le secteur à l'ouest et au sud-ouest de la centralité montpelliéraine va être très prochainement desservi par la ligne 5 de tramway, bénéficiant de la création du Contournement Ouest de Montpellier (COM) et être parcourue par les vélolignes A, 6, 7 et 8. Ainsi, la situation sur ce quartier devrait s'améliorer dans les années à venir grâce au développement de l'offre pour des mobilités alternatives à la "voiture solo". Pour plus de détails et des données chiffrées, se référer à la réponse complète à destination du Collectifs des Riverains des 4 Boulevards.	La commission relève que la Métropole répond d'une manière générale sur la politique du PDM 2032 mais pas aux préoccupations soulevées par le contributeur.
HIPPERT Philippe		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
En ce qui concerne la commune de saint Jean de Védas : • Deux autoroutes A9 et A 709 et une troisième en perspective le COM. Deux axes Métropolitains M613 et M612. o Ce COM ne règlera pas le trafic local aux heures pendulaires comme il le prétend mais attirera un nouveau flux national de véhicules (voitures et camions) reliant A750 à l'A709. Injectant par la même occasion un nouveau trafic sur l'A709 qui avait vocation à assurer le trafic local (le trafic de transit devant rester sur l'A9) ! o Ce COM autoroutier est sur dimensionné (plus de 10 voies au droit de Bellevue) en pleine ZFE et sur des terres agricoles et naturelles entraînant pollution atmosphérique et GES. On devrait y substituer un boulevard urbain de type VSA70 assurant des intermodalités modernes au droit des lignes de tramway 1,3, 5 et 2 et non de simples parkings horizontaux d'échanges (une rupture de charge de plus de 10 minutes est dissuasive). De plus, on devrait envisager en son long un tramway de contournement ouest reliant les lignes de tramway 1,3,5 et 2 et à terme la ligne TER à Villeneuve les Maguelone ainsi qu'une piste cyclable de contournement également.	Le PDM agit pour l'ensemble des modes de déplacements. Il inscrit dans son projet stratégique et son plan d'action une hiérarchisation du réseau routier (réseau structurant, réseau primaire, réseau secondaire) qui permet d'apaiser les quartiers de Montpellier et les centres-villes des communes de la métropole. Il prévoit par ailleurs la réalisation d'un contournement intercommunal composé de nouvelles infrastructures (le COM et la DEM), de la RM65 et de l'A709 reconfigurée. L'objectif de ce contournement intercommunal est d'assumer le rôle de distribution du trafic à l'intérieur du contournement – dans la zone urbaine - tout en y réduisant le transit et la congestion. Pour que l'A709 joue pleinement son rôle de contournement sud de Montpellier, il est nécessaire de travailler sur sa reconfiguration. Les fonctions et les conditions administratives, réglementaires, financières et techniques pour la reconfiguration de l'A709 sont à approfondir avec les partenaires (Etat, Région, Département, AOM voisines). En complément de ce maillage, la finalisation du LIEN Ouest permet également de soulager une partie du trafic en entrée de métropole.	Nous considérons que le maître d'ouvrage apporte une réponse adaptée aux observations qui lui sont adressées.
HOCDE Régis		
L'association propose la mise en place de nouveaux franchissements du Lez pour les mobilités douces, notamment deux passerelles légères : une au niveau de Lavalette pour relier Agropolis à Clapiers (une passerelle existait auparavant) et une au niveau de Navitau pour relier la D65 et la M21 à la rue de Ferran et la rue de l'Aiguelonge. Ces passerelles permettraient de créer des itinéraires alternatifs et de réduire les flux sur des axes dangereux.	La porosité entre quartiers est en effet importante pour les mobilités actives. Des études spécifiques doivent avoir lieu pour chaque franchissement du Lez. De plus, tout projet d'infrastructure en France doit s'inscrire dans un processus de conception complexe alliant définition d'un programme adapté, tour de table financier, procédures administratives, foncières et environnementales. L'ensemble de ces démarches s'inscrit nécessairement sur un temps long, d'autant plus si des points durs apparaissent pendant les investigations (foncier, espèces naturelles protégées...)	La commission note que la réalisation d'une passerelle sur le Lez pour permettre une connexion en modes actifs entre ses deux rives est à l'étude et fera l'objet ensuite d'une enquête publique
MEVEL Philippe		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Même si je regrette que notre accès au tram (donc aux destinations qui le desservent) soit restreint, je juge qu'une passerelle au dessus du Lez entre le pont du Garigliano et la passerelle du Moulin de l'Evêque abîmerait profondément à la fois la nature (faune, flore, ripisylve, ...) et la beauté du site "le Lez Sauvage" un des deniers milieux naturels de la métropole. Je laisse aux services techniques de la métropole le soin de démêler les difficultés qui naîtront du tirant d'air en cas de crues, de consolidation des berges, d'accès à ladite passerelle pour les handicapés d'une part, pour les habitants de la rue d'où partira la passerelle d'autre part et enfin pour les riverains des autres rues... Je n'oublie pas non plus les aspects financiers d'un tel chantier qui viendraient grever la dette déjà gigantesque de notre métropole.	Une Liaison Piétons / Cycles via la rue des Courlis vers l'arrêt de tram Pompignane est actuellement étudiée pour répondre à ce besoin de connexion en modes actifs entre les deux rives du Lez, l'une et l'autre comportant un grand nombre d'habitants et d'équipements à relier de manière efficace. Les études techniques, environnementales, financières et architecturales seront probablement présentées via une enquête publique. De plus, tout projet d'infrastructure en France doit s'inscrire dans un processus de conception complexe alliant définition d'un programme adapté, tour de table financier, procédures administratives, foncières et environnementales. L'ensemble de ces démarches s'inscrit nécessairement sur un temps long, d'autant plus si des points durs apparaissent pendant les investigations (foncier, espèces naturelles protégées...)	
PEREZ Alonso		
Je suis catégoriquement opposé à la création de toute nouvelle autoroute urbaine qui est délétère pour notre environnement. Je m'oppose donc à la création du COM en particulier que je vois comme une menace pour le présent et l'avenir de ma fille qui habite le territoire impacté par ce projet polluant et qui bénéficie que le transport de marchandise. Toute ma famille se déplace à vélo par conviction écologique malgré les risques que cela implique sur certains trajets, notamment dès que l'on s'éloigne du centre ville de Montpellier. Pourquoi donc récompenser une fois de plus le trafic des poids lourds, l'autosolisme... en détruisant ce qu'il reste de jolis coins de verdure. En plus toutes les expériences similaires précédentes, les études sur ce type d'ouvrage ont les mêmes conclusions, ça ne fera que croître et inciter les gens à s'éloigner encore et encore de leur lieu de vie : c'est un non-sens ! Par ailleurs, je suis scandalisé par l'"enquête" de Vinci dont les biais sont manifestes, ainsi que la communication sponsorisée sur FB, qui n'a pour fonction de manipuler l'opinion. En résumé, je vous prie de prendre en compte la santé et tranquillité de notre métropole et ses gens et pas le profit des grandes sociétés	Le PDM agit pour l'ensemble des modes de déplacements. Il inscrit dans son projet stratégique et son plan d'action une hiérarchisation du réseau routier (réseau structurant, réseau primaire, réseau secondaire) qui permet d'apaiser les quartiers de Montpellier et les centres-villes des communes de la métropole. Il prévoit par ailleurs la réalisation d'un contournement intercommunal composé de nouvelles infrastructures (le COM et la DEM), de la RM65 et de l'A709 reconfigurée. L'objectif de ce contournement intercommunal est d'assumer le rôle de distribution du trafic à l'intérieur du contournement – dans la zone urbaine - tout en y réduisant le transit et la congestion. Pour que l'A709 joue pleinement son rôle de contournement sud de Montpellier, il est nécessaire de travailler sur sa reconfiguration. Les fonctions et les conditions administratives, réglementaires, financières et techniques pour la reconfiguration de l'A709 sont à approfondir avec les partenaires (Etat, Région, Département, AOM voisines). En complément de ce maillage, la finalisation du LIEN Ouest permet également de soulager une partie du trafic en entrée de métropole. "	Nous considérons que le maître d'ouvrage apporte une réponse adaptée aux observations qui lui sont adressées.
TARRIT Jean		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Voir en pièce jointe les arguments des membres de notre association "CONSERVONS LE LEZ DE COROT" concernant l'éventualité d'une passerelle sur le Lez à la Pompignane.	Traité dans la partie Pièces jointes au registre	Pas de commentaire
Entretien		
Anonyme		
2 - Qualité du réseau routier à l'Ouest de la Métropole : Le réseau routier à l'ouest de la Métropole s'apparente plus à des routes de campagne voire des chemins vicinaux. La population de tous les villages à l'ouest de la Métropole enfle chaque année mais le réseau routier n'évolue pas et l'alternative à la voiture n'est pas près d'être mise en place. Pour l'instant seuls des dégâts matériels sont à déplorer mais à la vue des vitesses pratiquées par certains automobilistes nous auront très certainement à déplorer des accidents mortels à l'avenir.	L'entretien des espaces publics fait partie des tâches quotidiennes des équipes de terrain, il ne relève pas particulièrement des actions du PDM. Concernant le respect du code de la route, il relève du pouvoir de police du Maire de chaque commune ainsi que des forces de l'ordre nationale (Gendarmerie et Police Nationale). Le PDM accompagne l'évolution des nouveaux usages de mobilité en programmant des actions de sensibilisation de la population aux bonnes pratiques : savoir rouler à vélo pour les plus jeunes, édition d'un Guide de la rue, remise en selle, etc	Nous considérons que le maître d'ouvrage apporte une réponse adaptée aux observations qui lui sont adressées.
4 - Qualité des rues de Cournonterral : Malheureusement nous pouvons que constater le désastre dans la plupart des rues de Cournonterral. Nous sommes complètement sinistrés ! Pourtant ce constat avait été fait lors de la campagne électorale de 2020 par la municipalité en place aujourd'hui. Pendant tout le mandat une seule rue a été refaite de façon luxueuse. Tous les réseaux ont été enterrés ce qui est une aberration même s'ils ont été réalisés concomitamment avec la réfection du réseau d'eaux usées notamment. En effet, c'est un gouffre financier... Les plus beaux villages de France utilisent aujourd'hui d'autres techniques. Les réseaux sont posés sur façade et seules les traversées sont enterrées. L'esthétique est équivalente mais coûte 5, voire 10 fois moins cher. L'argent dépensé à la Grand rue de Cournonterral aurait pu être judicieusement réparti sur d'autres rues sinistrées. Encore des mauvais choix pris par cette municipalité alors qu'il existe encore un réseau 20.000 volts aérien pour desservir un lotissement rue Docteur Ombras ! mais aussi des réseaux très vétustes et dangereux nus 400 volts sur façade rue du Parc. A l'avenir un "Plan Marshal" devra être mis en œuvre pour rattraper le retard pris dans ce domaine. La commune n'aura jamais les moyens financiers pour réaliser les opérations de réfection de voirie les plus indispensables.	L'entretien des espaces publics fait partie des tâches quotidiennes des équipes de terrain, il ne relève pas particulièrement des actions du PDM. Le Plan de Mobilité (PDM) est le document qui structure et organise l'ensemble des politiques de mobilité pour les années à venir. Sa vocation est de mettre en cohérence les actions sans entrer dans les particularités spécifiques inhérentes à chaque quartier. Il est donc normal que le PDM n'apporte pas une réponse précise à des problématiques très locales.	
CUVIER Marie-Ange		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
L'élargissement des trottoirs permet aux piétons de se réapproprier l'espace (si les trottinetteurs ne l'envahissent pas bien sûr). Les trous de l'avenue de la Pompignane ont disparu, le rond-point du bas de la Pompignane se transforme favorablement. Nous attendons bien sûr de voir la fin des travaux mais l'espace se réorganise au grand bonheur des habitants.	Observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	Pas de commentaire
de LABRUSSE Olivier		
parfois l'état ou l'entretien de la piste cyclable est défaillant (nids de poules, racines, terre ou gravillons, ...).	L'entretien des espaces publics fait partie des tâches quotidiennes des équipes de terrain, il ne relève pas particulièrement des actions du PDM.	
FOURCADE Mathieu		
Je finirai sur l'état des voiries, lamentable, digne du tier monde par moment ... (tout comme l'extinction de l'éclairage sur certain axe, et purement démago la encore, quand on sait que les ampoules sont alimentées par l'électricité la plus décarbonnée au monde). Seule l'autoroute A709 (gérée par ASF, ça en dit long ...) est en bon état. C'est une conséquence logique de la gestion des investissements, et des nombreuses voiries qui reçoivent un trafic dense et inadapté, entraînant encore plus leur délabrement ...	L'entretien des espaces publics fait partie des tâches quotidiennes des équipes de terrain, il ne relève pas particulièrement des actions du PDM	Pas de commentaire
Équité territoriale		
BELLEECOSTE Romain		
Je salue l'inclusion des communes de la Métropole dans la stratégie de mobilité, avec notamment le déploiement des busstrams et le renforcement des transports en commun. Toutefois, il est essentiel d'assurer une équité territoriale dans l'aménagement des infrastructures, en veillant à ce que toutes les communes bénéficient d'une offre adaptée à leurs besoins. Le maillage des réseaux de bus et vélos doit être renforcé pour faciliter l'accès aux transports alternatifs.	Observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	Pas de commentaire
CATARINO Manuel		
Dans urgence climatique, il y a urgence. Oui la gratuité est une bonne chose mais rien n'est gratuit et la priorité devrait aller aux développements des infrastructures qui ont un coût et que les impôts des toutes les communes devront financer. La métropole ce n'est pas que l'axe Montpellier à la Mer, c'est aussi des besoins de mobilité pour les communes de l'Est du Nord et de l'Ouest.	Le PDM s'appuie sur plusieurs actions pour atteindre ses objectifs. Les actions doivent être analysés de manière systémique et non de manière isolée. Ainsi, le système de mobilité proposée permettra de reporter le trafic en dehors des centres urbains (ou de le limiter), et il permettra de reporter certains déplacements réalisés jusqu'à présent en voiture sur	Nous considérons que le maître d'ouvrage apporte une réponse adaptée aux observations qui lui sont adressées mais qu'il devra rester attentif aux attentes de mobilités des communes de l'arc Montpellierain

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	des modes alternatif (covoiturage, vélo, transport en commun, piéton), dans l'objectif de laisser la voiture à sa "juste place". Les projets identifiés dans le PDM permettent de desservir en transports en commun les secteurs Est (Bustram1), Ouest (Bustram 4) et Nord (Ligne 5 offrant deux relais sur les parkings de Girac et Agropolis). Le réseau de véloligne en étoile et en rocade desservira également les communes de tous les secteurs. En complément des infrastructures, le soutien au covoiturage rémunérateur pour le conducteur et gratuit pour le passager permet d'offrir une alternative à la voiture solo pour les habitants les plus éloignés du coeud de métropole.	
FERRAND Hugues		
Il ne peut y avoir d'opposition entre zone urbaine et zone rurale, la complémentarité est nécessaire et la politique des transports, au travers ce plan de mobilités, est convoquée pour répondre aux évolutions d'aménagement du territoire, du développement des communes du département, et de la mise en oeuvre de solutions concertées et responsables.	Observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	Pas de commentaire
LACAILLE Joël		
Je suis donc contre un plan des mobilités qui est surtout discriminatoire et qui s'inscrit comme une nouvelle DOXA de toujours chercher le pollueur payeur...	Le Plan de Mobilité (PDM), soumis à enquête publique, vise à planifier et programmer l'ensemble des actions en matière de transport des personnes et des marchandises à l'échelle des 31 communes composant la Métropole pour les 10 ans à venir. Il s'agit d'organiser les déplacements du quotidien pour tous les habitants, en limitant les impacts sur le changement climatique, l'environnement et la qualité de l'air (notamment avec la mise en oeuvre de la ZFE) et en rationalisant l'usage de la voiture individuelle, avec pour objectifs d'offrir tout à la fois un cadre de vie apaisé et respirable, et des alternatives à la voiture solo	La commission prend note des réponses de la Métropole mais considère cependant que cette dernière devra rester attentive aux attentes des citoyens qui souhaitent un plan des mobilités non discriminatoire.
NICOULEAU Martine		
De l'inutilité d'une enquête publique ! autrement dit : tout est déjà planifié !!! J'ai compris depuis longtemps que tout est fait pour sanctuariser la "capitale" Montpellier et que nous tous autour ne servons que de faire valoir et surtout à payer des impôts pour embellir et valoriser Montpellier . Par contre à nous les routes , les	L'enquête publique est un outil obligatoire qui impose à l'autorité décisionnaire de tenir compte des observations du public (loi du 12 juillet 2010 – article L.123-1 du Code de l'environnement). Par ailleurs, l'enquête publique permet au public de s'informer sur le projet et de formuler des observations	Nous considérons que le maître d'ouvrage apporte une réponse adaptée aux observations qui lui sont adressées mais qu'il devra rester attentif aux attentes des citoyens des

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
constructions , la pollution , les encombrements ... et bientôt l'accès impossible à Montpellier pour tous ceux qui ne pourront pas avoir une voiture "propre" ou un smartphone pour accéder aux transports en commun !Dernièrement une escouade d'élus est venue visiter le chantier du futur lycée (septembre 2026) de Cournonterral ! Se sont-ils posés la question du transport aux heures de pointe sur la départementale la + fréquentée du département (dixit le président du conseil départemental !)? Que nenni , leur fameux "bus-tram" devrait tout résoudre !!! Ce projet est déjà obsolète ! Je ne serai pas entendue mais je propose de rétablir la ligne ferroviaire à l'ouest de Montpellier plutôt que tous ces simulacres de plans qui voient Montpellier quadrillée de voix de tram et le reste du territoire (soit environ 210 000 habitants) à la peine pour se déplacer et vivant dans toutes sortes de pollutions !!!	auprès d'un tiers indépendant : le commissaire enquêteur, préalablement à la décision. Cette enquête publique a donc eu pour objets : d'assurer l'information et la participation du public, de prendre en compte les intérêts des tiers, et de recueillir l'avis du public sur le projet de Plan De Mobilité, afin de permettre à la personne publique, dans le cas d'espèce Montpellier Méditerranée Métropole, de disposer des éléments nécessaires à son information. Il faut également rappeler qu'une démarche de concertation a eu lieu avant l'arrêt du projet au conseil de Métropole du 8 octobre 2024, le bilan de la concertation retrace les mesures mises en place et les enrichissements du projet grâce aux 3 années de concertation. Le PDM s'appuie sur plusieurs actions pour atteindre ses objectifs. Les actions doivent être analysés de manière systémique et non de manière isolée. Ainsi, le système de mobilité proposée permettra de reporter le trafic en dehors des centres urbains (ou de le limiter), et il permettra de reporter 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 actions du PDM visent tous les habitants de la métropole et non seulement la ville centre : les propositions de renforcement de lignes urbaines de transport en commun, ainsi que les branches du service partenarial SERM qui va au-delà des frontières administratives de la métropole, les infrastructures vélo, le covoiturage, etc"	communes limitrophes de Montpellier qui souhaitent se déplacer plus facilement.
PAYET Pierre		
Défavorable car habitant au pont de Villeneuve,un fois de plus nous sommes oublié. Pas de piste cyclable ni pour aller vers Villeneuve ni pour aller vers Montpellier. Transport en commun réduit au minimum, alors que nous n'avons aucun commerce Bien sur nous ne sommes qu'environ 500 habitants Mais nous payons nos impôts comme tout à chacun	Le projet d'aménagement de la halte ferroviaire de Villeneuve-lès-Maguelone prend en compte le quartier Pont de Villeneuve dans sa zone de chalandise. Ce quartier sera relié par une piste cyclable au futur PEM. Dans le cadre du SERM, il est prévu un renforcement de l'offre ferroviaire. Il permettra une meilleure connexion à la gare Saint-Roch et à Montpellier	Nous considérons que le maître d'ouvrage apporte une réponse adaptée aux observations qui lui sont adressées mais qu'il devra rester attentif aux attentes des citoyens des communes limitrophes de Montpellier qui souhaitent se déplacer plus facilement.
Fluidité circulation		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Anonyme		
Dans le même ordre d'idée, plutôt de chercher à limiter ce flux de voitures en multipliant les obstacles, pourquoi ne pas chercher au contraire à le fluidifier pour limiter les bouchons et la pollution ?	Le PDM s'appuie sur plusieurs actions pour atteindre ses objectifs. Les actions doivent être analysés de manière systémique et non de manière isolée. Ainsi, le système de mobilité proposée permettra de reporter le trafic en dehors des centres urbains (ou de le limiter), et il permettra de reporter 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". Concernant plus précisément la question sur la fluidification du trafic, il s'agit de noter que le temps de parcours est un des critères pour choisir son mode de déplacement, aussi, plus le temps de parcours est attractif en voiture, plus les habitants se tournent vers ce mode. L'expérience des villes nord américaines avec les autoroutes à 12 voies souvent congestionnées illustrent ce phénomène	La commission prend note de la réponse de 3M
Anonyme		
Concernant, les parkings des salles de spectacles (Zenith et Arena), je ne comprends vraiment pas pourquoi il est si difficile d'en sortir en fin de spectacles..Quand on voit, qu'à la fin d'un concert à Barcelone, nous quittons la ville en direction de la France , en très peu de temps et sans embouteillage, je pense qu'il y a vraiment une étude à faire. Proposition concernant le Zénith, ouvrir simplement le portail côté crématorium .	Concernant le Zénith, il est en effet nécessaire d'agir sur la sortie de l'équipement vers l'échangeur Montpellier Est pour améliorer et sécuriser les sorties pour des événements culturels et sportifs. Cela nécessite d'agir sur l'A709 en la reconfigurant en axe assurant des fonctions multimodales faisant partie du contournement intercommunale. Concernant le secteur de l'Aréna, l'amélioration de la sortie des événements se fera grâce à plusieurs opérations permettant d'améliorer l'offre (doubement de la ligne 3 de tramway jusqu'à Parc Expo, réalisation d'une branche routière manquante sur l'échangeurs de Levades notamment).	La commission prend note de la réponse de 3M
Inutile et injuste de vouloir multiplier les embûches à l'encontre des conducteurs avec notamment des voies entières de 3 mètres de large transformées en pistes cyclables à peine signalées et où circulent fort peu de vélos.... Et de se poser en parangons de la démocratie.	Le PDM s'appuie sur plusieurs actions pour atteindre ses objectifs. Les actions doivent être analysés de manière systémique et non de manière isolée. Ainsi, le système de mobilité proposée permettra de reporter le trafic en dehors des centres urbains (ou de le limiter), et il permettra de reporter 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".	

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Route complètement bloquée à ce niveau chaque matin et traversée difficile de Villeneuve. Pourquoi pas un dédoublement de la voie pour se rendre à Villeneuve depuis la route de Sète comme la route à 2 voies pour se rendre à Palavas ? Enormes bouchons le matin pour se rendre au Tram de St Jean très dissuasif.	Le Plan de Mobilité (PDM) est le document qui structure et organise l'ensemble des politiques de mobilité pour les années à venir. Sa vocation est de mettre cohérence les actions sans entrer dans les particularités spécifiques inhérentes à chaque quartier. Il est donc normal que le PDM n'apporte pas une réponse précise à des problématiques très locales. Le PDM s'appuie sur plusieurs actions pour atteindre ses objectifs. Les actions doivent être analysés de manière systémique et non de manière isolée. Ainsi, le système de mobilité proposée permettra de reporter le trafic en dehors des centres urbains (ou de le limiter), et il permettra de reporter 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".	
A quand une sortie directe depuis l'A709 vers le nouveau quartier d'affaires Cambacérès et la gare ce qui permettrait d'éviter un très gros détour par le rond point du zénith et désengorgerait ce secteur ?	Le PDM agit pour l'ensemble des modes de déplacements. Il inscrit dans son projet stratégique et son plan d'action une hiérarchisation du réseau routier (réseau structurant, réseau primaire, réseau secondaire) qui permet d'apaiser les quartiers de Montpellier et les centres-villes des communes de la métropole. Il prévoit par ailleurs la réalisation d'un contournement intercommunal composé de nouvelles infrastructures (le COM et la DEM), de la RM65 et de l'A709 reconfigurée. L'objectif de ce contournement intercommunal est d'assumer le rôle de distribution du trafic à l'intérieur du contournement – dans la zone urbaine - tout en y réduisant le transit et la congestion. Pour que l'A709 joue pleinement son rôle de contournement sud de Montpellier, il est nécessaire de travailler sur sa reconfiguration, notamment d'étudier les modalités d'insertion de nouveaux échangeurs, ou mouvements entre l'A709 et certains quartiers. Les fonctions et les conditions administratives, réglementaires, financières et techniques pour la reconfiguration de l'A709 sont à approfondir avec les partenaires (Etat, Région, Département, AOM voisines). En complément de ce maillage, la finalisation du LIEN Ouest	La commission note que la Métropole ne répond pas à la question posée concernant une sortie directe depuis l'A709 vers le nouveau quartier d'affaires Cambacérès et la gare

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	permet également de soulager une partie du trafic en entrée de métropole	
Le feu tricolore de la M65 qui perturbe la circulation à l'intersection avec le chemin de Vendargues d'un côté, et de l'autre la rue de la cadoule, paralyse complètement le secteur pendant la journée, 6 jours sur 7, surtout pendant les heures de pointe. L'installation d'un terre-plein central réalisé en dur et peint au sol, sur une partie de la voie entre les deux ronds-points pourrait effectivement améliorer la fluidité de la circulation et la sécurité des usagers. Voici quelques points à considérer: Établir un itinéraire clair entre les deux ronds-points avec une voie d'insertion partant du chemin de Vendargues pourrait aider à mieux structurer la circulation. Cela permettrait aux véhicules de s'insérer plus facilement dans le flux de circulation sans perturber les autres usagers. Prévoir une voie d'insertion pour les véhicules arrivant de la D68 et souhaitant rejoindre la M610 en direction de Le Crès pourrait également améliorer la fluidité. Cette voie permettrait une insertion progressive et sécurisée, réduisant ainsi les embouteillages au niveau du rond-point. En réduisant les points de conflit et en clarifiant les trajectoires des véhicules, ces aménagements contribueraient à une meilleure sécurité routière. Les usagers seraient moins tentés de faire des manœuvres risquées, et la circulation serait plus prévisible. En anticipant la jonction prochaine avec l'A75, ces aménagements pourraient aider à préparer le secteur à un trafic accru. Une circulation plus fluide et mieux organisée serait bénéfique pour tous les usagers, notamment aux heures de pointe. Pour concrétiser ce projet, il serait utile de consulter les autorités locales et les experts en aménagement urbain. Ils pourraient fournir des études de faisabilité et des simulations de trafic pour valider l'efficacité des propositions.	Le Plan de Mobilité (PDM) est le document qui structure et organise l'ensemble des politiques de mobilité pour les années à venir. Sa vocation est de mettre en cohérence les actions sans entrer dans les particularités spécifiques inhérentes à chaque quartier. Il est donc normal que le PDM n'apporte pas une réponse précise à des problématiques très locales. Le PDM s'appuie sur plusieurs actions pour atteindre ses objectifs. Les actions doivent être analysés de manière systémique et non de manière isolée. Ainsi, le système de mobilité proposée permettra de reporter le trafic en dehors des centres urbains (ou de le limiter), et il permettra de reporter 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".	La commission note que la Métropole ne répond pas à la question posée concernant la circulation dans le secteur de Vendargues.
BESTIEU Yvan		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Je réponds à cette enquête publique sachant que cela ne servira à rien car les décisions sont déjà prise On construit à tour de bras dans la métropole de Montpellier, car nous recevons 15000 personnes par an pour se loger Première remarque, on ne peut pas accueillir indéfiniment toute personne voulant voir le soleil, il faut voir les choses d'une autre manière On continue à construire alors que les infrastructures routières sont saturées, chercher l'erreur Les communes de la métropole sont inféodées à Montpellier qui décide pour des personnes qui n'y habitent pas, et qui ne s'y rendent que par obligations : chercher l'erreur Par contre 16 vice président de métropole rémunérés, ceci explique cela Trop à dire j'arrête la ...	Ce projet de Plan de Mobilité (PDM) soumis à enquête publique, vise à planifier et programmer l'ensemble des actions en matière de transport des personnes et des marchandises à l'échelle des 31 communes composant la Métropole pour une période de 12 ans. Ils s'agit d'organiser les déplacements du quotidien pour tous les habitants, en limitant les impacts sur le changement climatique, l'environnement et la qualité de l'air et en rationalisant l'usage de la voiture individuelle, avec pour objectifs d'offrir tout à la fois un cadre de vie apaisé et respirable, et des alternatives à l'autosolisme. Il est conçu en prenant en compte l'accroissement de la population estimé à 8000 habitants supplémentaires par an sur la Métropole (et non 15 000).	La commission n'a pas de commentaire.
CATARINO Manuel		
Ma contribution concerne la commune de Castries. Depuis plus de 26 ans que j'habite cette commune je ne vois pas d'évolution en termes de mobilité. La déviation de Castries permet certes à ceux qui traversent le village de gagner du temps, en revanche pour ceux qui y habitent, l'entrée sur le grand rond point côté Vendargues est un enfer. Le tram, cela fait 20 ans qu'on nous le fait miroiter, nous avons eu à la place la décharge !	Le PDM s'appuie sur plusieurs actions pour atteindre ses objectifs. Les actions doivent être analysées de manière systémique et non de manière isolée. Ainsi, le système de mobilité proposée permettra de reporter le trafic en dehors des centres urbains (ou de le limiter), et il permettra de reporter certains déplacements réalisés jusqu'à présent en voiture sur des modes alternatifs (covoiturage, vélo, transport en commun, piéton), dans l'objectif de laisser la voiture à sa "juste place". La commune de Castries sera desservie à terme par un Bustram permettant de rejoindre efficacement les PEM de Sablassou à Castelnau ainsi que la Place de l'Europe à Montpellier (les lignes 1 et 4 de tramway permettront alors aux usagers de se diriger vers la centralité urbaine).	La commission prend note de la réponse de la Métropole.
FOURCADE Mathieu		
Accès horribles (pas de contournement pour la 7ème ville de France avec une croissance démo de +5% par an depuis 40 ans, sans parler de l'aire urbaine --- > une hérésie !!), réseau de panneau et parking illisibles, insécurité.	Le PDM agit pour l'ensemble des modes de déplacements. Il inscrit dans son projet stratégique et son plan d'action une hiérarchisation du réseau routier (réseau structurant, réseau primaire, réseau secondaire) qui permet d'apaiser les quartiers de Montpellier et les centres-villes des communes de la métropole. Il prévoit par ailleurs la réalisation d'un contournement intercommunal composé de nouvelles infrastructures (le COM et la DEM), de la RM65 et de l'A709	

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	reconfigurée. L'objectif de ce contournement intercommunal est d'assumer le rôle de distribution du trafic à l'intérieur du contournement – dans la zone urbaine - tout en y réduisant le transit et la congestion. Pour que l'A709 joue pleinement son rôle de contournement sud de Montpellier, il est nécessaire de travailler sur sa reconfiguration. Les fonctions et les conditions administratives, règlementaires, financières et techniques pour la reconfiguration de l'A709 sont à approfondir avec les partenaires (Etat, Région, Département, AOM voisines). En complément de ce maillage, la finalisation du LIEN Ouest permet également de soulager une partie du trafic en entrée de métropole.	
LLORET Éliane		
Le feu tricolore situé à Vendargues et installé pour "fluidifier" la circulation intra-muros des rues adjacentes du village, sclérose totalement le secteur à tout moment de la journée et en particulier aux heures de pointe... Mettre un feu clignotant et une priorité suffirait et dégagerait ce secteur complètement asphyxié.	Le Plan de Mobilité (PDM) est le document qui structure et organise l'ensemble des politiques de mobilité pour les années à venir. Sa vocation est de mettre en cohérence les actions sans entrer dans les particularités spécifiques inhérentes à chaque quartier. Il est donc normal que le PDM n'apporte pas une réponse précise à des problématiques très locales. Le PDM s'appuie sur plusieurs actions pour atteindre ses objectifs. Les actions doivent être analysés de manière systémique et non de manière isolée. Ainsi, le système de mobilité proposée permettra de reporter le trafic en dehors des centres urbains (ou de le limiter), et il permettra de reporter 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". "	La commission note que la Métropole ne répond pas à la question posée concernant la circulation dans le secteur de Vendargues - Castries
ROUVIERE Claude		
Je note avec satisfaction que la fiche Action 4 prévoit un aménagement pour le giratoire des Cousteliers sur Castries /Vendargues en créant une surélévation pour l'arrivée du LIEN et un raccordement à l'A709. Mais quand? depuis l'installation d'un feu tricolore sur la M65 desservant une rue adjacente de Vendargues et la rue de la Cadoule, nous subissons un engorgement presque permanent et une congestion généralisée du secteur qui bloquent:	Le PDM agit pour l'ensemble des modes de déplacements. Il inscrit dans son projet stratégique et son plan d'action une hiérarchisation du réseau routier (réseau structurant, réseau primaire, réseau secondaire) qui permet d'apaiser les quartiers de Montpellier et les centres-villes des communes de la métropole. Il prévoit par ailleurs la réalisation d'un contournement intercommunal composé de nouvelles infrastructures (le COM et la DEM), de la RM65 et de l'A709 reconfigurée. L'objectif de ce contournement intercommunal est d'assumer rôle de distribution du trafic à l'intérieur du	

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	contournement – dans la zone urbaine - tout en y réduisant le transit. la congestion. Pour que l'A709 joue pleinement son rôle de contournement sud de Montpellier, il est nécessaire de travailler sur sa reconfiguration. Les fonctions et les conditions administratives, règlementaires, financières et techniques pour la reconfiguration de l'A709 sont à approfondir avec les partenaires (Etat, Région, Département, AOM voisines). En complément de ce maillage, la finalisation du LIEN Ouest permet également de soulager une partie du trafic en entrée de métropole	
Mais quand? depuis l'installation d'un feu tricolore sur la M65 desservant une rue adjacente de Vendargues et la rue de la Cadoule, nous subissons un engorgement presque permanent et une congestion généralisée du secteur qui bloquent: l'accès à l'A709 l'arrivée du LIEN - la sortie de Castries - l'arrivée de la déviation de Castries. - l'arrivée de la RM610 - toute la portion de la M65 jusqu'à l'échangeur vers la Zone commerciale de St Aunès. - L'échangeur de sortie de l'A 709 en direction de Castries. La solution: dans l'attente de la réalisation des travaux du giratoire des Cousteliers, régler la temporisation du feux de signalisation en question en fonction du trafic respectif de chacune des voies.	Le PDM agit pour l'ensemble des modes de déplacements. Il inscrit dans son projet stratégique et son plan d'action une hiérarchisation du réseau routier (réseau structurant, réseau primaire, réseau secondaire) qui permet d'apaiser les quartiers de Montpellier et les centres-villes des communes de la métropole. Il prévoit par ailleurs la réalisation d'un contournement intercommunal composé de nouvelles infrastructures (le COM et la DEM), de la RM65 et de l'A709 reconfigurée. L'objectif de ce contournement intercommunal est d'assumer rôle de distribution du trafic à l'intérieur du contournement – dans la zone urbaine - tout en y réduisant le transit. la congestion. Pour que l'A709 joue pleinement son rôle de contournement sud de Montpellier, il est nécessaire de travailler sur sa reconfiguration. Les fonctions et les conditions administratives, règlementaires, financières et techniques pour la reconfiguration de l'A709 sont à approfondir avec les partenaires (Etat, Région, Département, AOM voisines). En complément de ce maillage, la finalisation du LIEN Ouest permet également de soulager une partie du trafic en entrée de métropole	
VALLE Sébastien		
Bonjour, je suis perplexe et mécontent de la décision prise concernant les travaux de la contre allée route de Montpellier à Prades le lez ainsi que ceux concernant le pont de Montferrier. En effet, les passages à sens unique de ces deux lieux compliquent sérieusement les déplacements des riverains et contrairement à l'effet souhaité entraîne un engorgement et une circulation difficile. il pourra même s'avérer impossible de circuler dans la contre allée	Le Plan de Mobilité (PDM) est le document qui structure et organise l'ensemble des politiques de mobilité pour les années à venir. Sa vocation est de mettre en cohérence les actions sans entrer dans les particularités spécifiques inhérentes à chaque quartier. Il est donc normal que le PDM n'apporte pas une réponse précise à des problématiques très locales.	Pas de commentaire

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
pour certains véhicules ou en cas de livraison. Nous avons été nombreux à signaler ce problème mais de toute évidence, nos remarques n'ont pas été prises en compte , j'ai donc peu d'espoir qu'elles le soient ce jour...		
Information		
Anonyme		
Bonjour, Après m'être rendue à la permanence en mairie du Crès, je souhaiterais une précision quant au plan des mobilités et PLU associé pour une parcelle précise attenante à la copropriété Immersia située plan des garrigues à Clapiers, dont je suis la représentante du Conseil Syndical Ayant été informée qu'il existe un emplacement réservé ER13 sur les parcelles cadastrées CE 45 et 46 pour la création d'une voie de liaison entre Plan des Garrigues et allée Yves Stourdze et que la parcelle cadastrée nr 139 doit être cédée pour permettre cette liaison (piste cyclable), je pose les questions suivantes : 1) A quelle échéance ce projet est il planifié dans le plan des mobilités 2032 ? 2) Quelles sont les modalités d'acquisition de la parcelle cadastrée nr 139, en sachant que 6 places de parking privées sont existantes et ont été achetées ?.	Cette observation porte sur une parcelle de la commune de Clapiers. En conséquence, elle concerne le PLUi et non le PDM qui est un document de planification et d'orientation stratégique portant les ambitions du territoire métropolitain en matière de mobilité des personnes et des marchandises à l'horizon 2032.	Cette observation pourrait être transférée au service compétent pour apporter une réponse aux questions posées par la copropriété Immersia. Ces questions et les réponses apportées conditionnent la gestion de la copropriété.
Mobilité douce		
Anonyme		
Habitant de Montferrier sur Lez, je déplore que la route de Mende qui relie Montferrier à Montpellier, et en particulier Montferrier à la nouvelle station de tram ne soit pas piétonnisée. Comment depuis les quartiers de Montferrier (Picheyrou...) rejoindre la station de tram à pied. De la même façon, comment depuis ces quartiers faisons nous pour rejoindre la piste cyclable d'Agropolis. Une vélo ligne doit être réalisée au plus vite, ainsi qu'un chemin piéton. Sinon à quoi sert la vélo ligne d'Agropolis ? (uniquement pour Prades et Clapiers et pas Montferrier) et pourquoi avoir fait une station à Montferrier si on ne peut la rejoindre à pied depuis Montferrier. Il faut que la vélo ligne et le trottoir piéton de la route de Mende soit réalisée avant la mise en service du tram. Merci	Le projet de Véloligne 10b sur la RM112 reliant Montferrier centre à la future station Montferrier répondra à la demande de connexion sécurisée à la nouvelle station de tram.	La commission prend note de la réponse de la Métropole.
Habitante de la pompignane, une passerelle piétonne traversant le Lez au niveau de l'arrêt de tram Pompignane serait d'une grande utilité pour éviter aux habitants de prendre leur véhicule pour	Une Liaison Piétons / Cycles via la rue des Courlis vers l'arrêt de tram Pompignane est actuellement étudiée pour répondre à ce besoin de connexion en modes actifs entre les deux rives	La commission note que la réalisation d'une passerelle sur le Lez pour permettre une connexion en modes

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
accéder à la gare, lycées, collèges, centres d'activités, etc.. En effet, cela permettrait aux habitants du quartier et des alentours d'accéder directement à pied au tram Pompignane pour l'utiliser au lieu d'utiliser les véhicules, ce qui pollue et fait perdre du temps. Cela permettrait aussi d'accéder vers castelnau de manière plus sécurisée pour les vélos. Cela permettrait aussi , pour les vélos et piétons , d'accéder plus rapidement au centre ville , cela les inciterait donc à prendre le vélo/ se déplacer à pied , au lieu de la voiture.	du Lez, l'une et l'autre comportant un grand nombre d'habitants et d'équipements à relier de manière efficace. Les études techniques, environnementales, financières et architecturales seront probablement présentées via une enquête publique.	actifs entre ses deux rives est à l'étude et fera l'objet ensuite d'une enquête publique
DAUFRESNE Pierre		
Je suis très favorable à la réalisation d'une passerelle permettant aux habitants de l'avenue de La Pompignane de rejoindre directement la station Pompignane de la ligne 4 du Tram. L'avenue est très mal desservie en transports en commun et l'accès à cette station nécessite un très grand détour par le pont du Garigliano	Une Liaison Piétons / Cycles via la rue des Courlis vers l'arrêt de tram Pompignane est actuellement étudiée pour répondre à ce besoin de connexion en modes actifs entre les deux rives du Lez, l'une et l'autre comportant un grand nombre d'habitants et d'équipements à relier de manière efficace. Les études techniques, environnementales, financières et architecturales seront probablement présentées via une enquête publique.	
En tant que ville péri-urbaine Villeneuve-lès-Maguelone (10 000 habitants) s'est considérablement accrue en termes de population sans que les infrastructures suivent et les abords de la ville sont extrêmement encombrés d'automobiles aux heures de pointe. Villeneuve-lès-Maguelone est donc très sensible aux évolutions des mobilités de la métropole. En particulier la gare de Villeneuve pourrait être mieux employée mais elle n'est pas actuellement sécurisée pour son accès et il n'y a ni souterrain ni passerelle pour traverser les voies ! I-Pôle d'échange multimodal (PEM) de Villeneuve-lès-Maguelone : Nous avons bien noté les évolutions. Concernant le PEM, il nous paraît important que l'on puisse accéder à la gare par des moyens cyclables et piéton sécurisés, ce qui est prévu dans la sens Villeneuve-lès-Maguelone vers la gare SNCF, mais pas du tout du pont de Villeneuve vers la gare. Il nous paraît tout aussi important que l'accès aux quais soit sécurisé : il n'y a ni souterrain ni passerelle pour traverser les voies. D'autre part et nous l'avons noté dans notre mémoire réponse à l'enquête publique sur le PLUI Seule une piste cyclable est prévue alors qu'il faudrait un accès sécurisé aux niveaux 2 carrefours giratoires (Château d'eau et Arnel) sur la RM185. Car dès 2030 la fréquentation de la gare	Les conclusions du Schéma directeur de l'étoile multimodale montpelliéraine et le SERM prévoient le renforcement de l'offre ferroviaire de l'axe littoral entre Nîmes et Sète. Après la mise en service de la LNMP qui libérera de nouveaux sillons pour les TER à horizon 2034, il est prévu 6 trains par heure, en heure de pointe soit 8 trains/jour supplémentaires entre Montpellier et Nîmes et 12 trains par jour supplémentaires entre Montpellier et Sète avec une amplitude horaire de 5h00 à 23h00. Cette évolution impactera positivement le futur PEM de Villeneuve-lès- Maguelone qui verra son offre augmenter. Le PEM dont l'étude de faisabilité a été engagé par la Métropole en 2025 établira l'accessibilité tous modes (piétons, aménagements cyclables, stationnements sécurisés vélo, arrêts de bus et parkings capacitaires).	Nous considérons que le maître d'ouvrage apporte une réponse adaptée aux observations qui lui sont adressées

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
devrait augmenter et plus encore à terme avec la mise en service de la LGV. Il est donc impératif de faciliter l'accès à la gare en sécurité pour les mobilités douces dans l'objectif de limiter le tout-voiture et le stationnement induit. Aussi afin de limiter les déplacements piétonniers et d'améliorer l'accès de celle-ci aux PMR, il est aussi primordial de connecter la ligne 32 avec la gare : Scénario 1 : Plus rapide à mettre en œuvre et moins cher : Il faudrait créer 2 arrêts (A/R) de la ligne 32 sur la RD 185 près du pont qui enjambe la ligne SNCF. Puis, de ce pont jusqu'aux quais créer 2 plans inclinés de chaque côtés pour accéder aux quais à pieds, à vélos, poussettes ou fauteuils PMR. Dans ce scénario, il n'y a pas besoin de passerelle ou souterrain pour traverser les voies, on traversera par au-dessus des voies par le pont déjà présent. Par contre côté Sud, il faudra prévoir un passage sous la RD 185 pour éviter aux usagers de traverser la route RD185 pour rejoindre l'arrêt du 32. L'arrêt de la ligne 44 ne sera plus utile. Ce projet peut être réalisé rapidement car actuellement il n'y a pas de passerelle ou souterrain pour traverser les voies de train et cela présente 1 grand danger. Cette passerelle ou souterrain qui sécuriserait le passage dépend du bon vouloir de la SNCF et on l'attend toujours. Scénario 2 : À plus long terme et plus cher : Le côté Nord de la gare est appelé à évoluer avec un accès direct à la RM185E4. Il faudrait prévoir un point de dépôt accessible par le bus de la ligne 32 et une passerelle ou souterrain enjambant les voies, accessible pour les piétons, les PMR et les vélos. Sinon il faudra connecter ce nouvel accès avec les infrastructures déjà mises en place scénario 1.		
PMR		
Anonyme		
L'accessibilité PMR est encore une grande oubliée de ce PDM. Les objectifs et obligations réglementaires de mise en accessibilité des arrêts pour les transports en commun ne sont pas respectés et aucun engagement de la Métropole n'est pris dans ce nouveau document.	L'accessibilité est traité dans l'annexe accessibilité et de façon transversale dans le plan d'action. La mise en conformité d'espaces publics est une des priorités du PDM.	La commission prend note de la réponse de la Métropole
CORVAISIER Richard		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
5. Une accessibilité pour les personnes en situation de handicap complètement négligée. L'accessibilité des voiries et des espaces publics à Castelnau-le-Lez n'est pas traitée sérieusement. Ce sujet semble encore une fois ignoré par la métropole, qui ne dispose toujours pas d'une commission métropolitaine pour l'accessibilité sur les compétences voiries et espaces publics (obligation introduite par loi handicap de 2005 !). Pourtant, un tel outil est essentiel pour mener une réflexion globale et adaptée aux besoins des personnes en situation de handicap, des familles et des seniors. Le commentaire en fin de paragraphe 1.1.3 de l'annexe sur l'accessibilité est éloquent car cela fait plusieurs années que la Métropole est sollicitée pour créer cette commission intercommunale afin de traiter les sujets de l'accessibilité des voiries. ESLAN Camille Ancienne résidente à Montpellier avec un père en fauteuil roulant, je ne peux que noter l'inaccessibilité des trottoirs au fauteuils, poussette.. du coté de Figuerolles, de la gare, et que dire de l'Ecusson. Nous devons utiliser les voies cyclables. D'ailleurs les voies cyclables se sont bien améliorer mais encore trop de zone sont partagées par piétons, voitures et vélos avec les risques que ca comportent pour tous les usagers. HELARY Jean-Michel J'exprime mon accord total avec la contribution précédente (n°399) concernant les difficultés de déplacement à pied et en fauteuil roulant. Ces difficultés apparaissent non seulement à Castelnau, mais dans la plupart des communes de la Métropole. Dans une contribution antérieure (n°267, e mémoire) j'ai déjà déploré le manque de schéma directeur des déplacements pédestres, et la contribution 399 me conduit à ré-affirmer la nécessité d'un tel schéma directeur, qui devrait avoir toute sa place dans un Plan des Mobilités. Les cyclistes sont plus vulnérables que les motorisés, les piétons plus vulnérables que les cyclistes, et les PMR encore plus vulnérables que les piétons. Il faut en tenir compte. LEROY Florentin	L'accessibilité est traité dans l'annexe accessibilité et de façon transversale dans le plan d'action. La mise en conformité d'espaces publiques est une des priorités du PDM. L'arrêté préfectoral DDTM34-2016-04-07066 sur le SDA-Adap ainsi que l'ordonnance du 26/09/2014 précisait qu'à la fin de chacune des périodes un rapport annuel devait être établi. Ce rapport aurait dû être fait pour le mois d'avril 2019, soit 3 ans après l'approbation du Sd'AP. La mise en œuvre complète du Sd'AP a été décalée afin de prendre en compte le Schéma Directeur des Mobilités puis la nouvelle offre de transport résultant du nouveau contrat de DSP passé en juillet 2018. Avec la nouvelle offre de transport mise en service en 2019, une centaine de points d'arrêt bus ont été modifiés sur le territoire de la Métropole. La programmation des travaux de mise en accessibilité s'en est vue reportée. De plus, les projet de transports (5ème ligne de tramway et bustram) ont eux aussi un impact sur les lignes du réseau de bus et donc des arrêts. Cependant, il est prévu de présenter un bilan de l'évolution de l'accessibilité du réseau de transport ainsi que la programmation des travaux de mise en accessibilité à la prochaine CIA (commission intercommunale pour l'accessibilité) suite au diagnostic de l'état d'accessibilité du réseau bus mené à l'été 2023. La CIA n'a pas pu être réunie en 2024 et, une date sera fixée en 2025. Par ailleurs, il faut noter que la Métropole a un partenariat étroit avec les associations et usagers porteur de certain handicap. Le nouveau matériel roulant comme les aménagements de l'espace public sont élaborés en concertation avec les représentants des différentes formes de handicap.	

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
L'accessibilité des transports est un enjeu majeur. Je soutiens le Plan des Mobilités 2032, qui prévoit l'aménagement des stations et arrêts pour les personnes à mobilité réduite (PMR). La mise en accessibilité doit être renforcée et accélérée sur l'ensemble du réseau, notamment par des quais adaptés, des signalisations sonores et des applications facilitant l'information des voyageurs en situation de handicap. RENDU Christophe L'avenue de l'Europe, dont toutes les consultations d'urbanisme ont révélé les graves erreurs de conception, notamment en matière de mobilité. L'absence de pistes cyclables continues provoque d'incessants conflits d'usage sur les trottoirs. Me déplaçant moi-même en fauteuil roulant, je n'ai parfois d'autre choix que de passer sur la chaussée (ce qui suppose de trouver un abaissé de trottoir à proximité, et pour descendre, et pour remonter) pour contourner un obstacle (stationnement sauvage le plus souvent, mais aussi empiètement de chantier). Dans les projets du PDM je n'ai rien trouvé qui concerne les trottoirs. Or il s'agit du premier maillon de la chaîne des mobilités, et beaucoup pourrait être fait sans interventions structurelles lourdes pour améliorer leur sécurité et leur confort d'usage. Cela est particulièrement apparent le long de l'avenue de l'Europe, où de multiples défauts rendent pénible et parfois dangereuse la circulation en fauteuil roulant malgré un tracé en ligne droite et l'absence de toute contrainte topographique. Il est regrettable que cette situation ne fasse pas l'objet d'un diagnostic approfondi et de propositions de la part de la commission communale d'accessibilité qui, paraît-il, existe à Castelnau. Je ne doute pas que les règles d'accessibilité soient respectées dans la phase de conception des projets, mais le manque d'attention pratique à certains détails (poteaux et regards des gestionnaires de réseaux, par exemple) se fait réellement sentir. Un point qui concerne aussi les enfants et les personnes de petite taille est le « cône de visibilité » insuffisant au droit de certains passages piétons. C'est également le cas au croisement de l'avenue de la Justice-de-Castelnau et du rond-point Charles-de-Gaulle. SERRANO Célia		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
L'accessibilité des voiries et des espaces publics à Castelnau-le-Lez n'est pas traitée sérieusement. Ce sujet semble encore une fois ignoré par la métropole, qui ne dispose toujours pas d'une commission métropolitaine pour l'accessibilité sur les compétences voiries et espaces publics (obligation introduite par loi handicap de 2005.) Ce projet doit être donc revu pour inclure les habitants et habitantes de Castelnau pour une réelle réflexion sur la ville et son inscription dans un territoire incluant la métropole et au-delà. Le vivre ensemble doit réellement être pris en compte, c'est une base démocratique, c'est un projet politique à part entière.		
Rond-point		
Anonyme		
Quand allez vous (ENFIN) vous attaquer aux points noirs automobile dans cette ville ... ?? ... et, en particulier, le rond-point du Zénith dont la conception est une aberration en rapport des flux sur ce secteur.	Le PDM agit pour l'ensemble des modes de déplacements. Il inscrit dans son projet stratégique et son plan d'action une hiérarchisation du réseau routier (réseau structurant, réseau primaire, réseau secondaire) qui permet d'apaiser les quartiers de Montpellier et les centres-villes des communes de la métropole. Il prévoit par ailleurs la réalisation d'un contournement intercommunal composé de nouvelles infrastructures (le COM et la DEM), de la RM65 et de l'A709 reconfigurée. L'objectif de ce contournement intercommunal est d'assumer le rôle de distribution du trafic à l'intérieur du contournement – dans la zone urbaine - tout en y réduisant le transit et la congestion. Pour que l'A709 joue pleinement son rôle de contournement sud de Montpellier, il est nécessaire de travailler sur sa reconfiguration. Les fonctions et les conditions administratives, réglementaires, financières et techniques pour la reconfiguration de l'A709 sont à approfondir avec les partenaires (Etat, Région, Département, AOM voisines). En complément de ce maillage, la finalisation du LIEN Ouest permet également de soulager une partie du trafic en entrée de métropole. "	La commission note que la Métropole ne répond pas à la question posée concernant le rond-point du Zénith
Malgré l'amélioration continue du réseau de transport en commun, certains flux automobile resteront toujours difficiles à capter y compris en centre métropole. Selon moi c'est une erreur de les bloquer volontairement. L'avenue de la Liberté/Dubout devrait être au contraire conservée; ou à minima la voie Domitienne fluidifiée, avec dénivellation indispensable de Près d'Arènes, du Grand M, du	Le PDM s'appuie sur plusieurs actions pour atteindre ses objectifs. Les actions doivent être analysés de manière systémique et non de manière isolée. Ainsi, le système de mobilité proposée permettra de reporter le trafic en dehors des centres urbains (ou de le limiter), et	La commission note que la Métropole ne répond pas à la question posée concernant l'avenue de la Liberté / Dubout.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
parvis du stade de rugby... Vu le dynamisme démographique il n'est pas raisonnable de ne pas le faire. Les embouteillages vont augmenter car certains flux ne seront jamais transposables sur les TC.	il permettra de reporter 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". Le contournement intercommunal doit permettre de reporter le trafic de transit qui passe par l'avenue de la Liberté. Celle-ci, traversant la centralité urbaine, est destinée à être reconfigurée à terme.	
CASTAGNET Marie		
Le rond point de Castries est fortement congestionné le matin et le soir. Le matin, il faut 20 min en voiture de Castries pour rejoindre l'A709 tellement c'est bouché. Et le soir, toute la sortie 28 est bouchée de Baillargues à Castries.	Le PDM agit pour l'ensemble des modes de déplacements. Les actions doivent être analysés de manière systémique et non de manière isolée. Ainsi, le système de mobilité proposée permettra de reporter le trafic en dehors des centres urbains (ou de le limiter), et il permettra de reporter 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". Il inscrit dans son projet stratégique et son plan d'action une hiérarchisation du réseau routier (réseau structurant, réseau primaire, réseau secondaire) qui permet d'apaiser les quartiers de Montpellier et les centres-villes des communes de la métropole. Il prévoit par ailleurs la réalisation d'un contournement intercommunal composé de nouvelles infrastructures (le COM et la DEM), de la RM65 et de l'A709 reconfigurée. L'objectif de ce contournement intercommunal est d'assumer rôle de distribution du trafic à l'intérieur du contournement – dans la zone urbaine - tout en y réduisant le transit. Par ailleurs, la mise en service de la première ligne de bus-tram fin d'année 2025 jusqu'à Sablassou, puis et son prolongement jusqu'à Castries permettra de rejoindre efficacement les PEM de Sablassou à Castelnau ainsi que la Place de l'Europe à Montpellier (les lignes 1 et 4 de tramway permettront alors aux usagers de se diriger vers la centralité urbaine).	La commission note que la Métropole ne répond pas à la question posée concernant le rond-point de Castrie.
CRÉS Serge		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Pour ce qui est du rond point de Girac, ne pas avoir la possibilité de tourner à gauche direction Clapiers, pour le trafic venant du bassin de population de Saint Mathieu de trévières et Prades, est aberrant. De même que la réponse qui m'a été faite lors d'une énième réunion sur le sujet: «C'est trop cher» Squeeze des surcoûts d'aménagement des voiries des autres itinéraires devenus alors obligatoires et qui sont d'évidence sous dimensionnés. Un passage en tunnel pouvait être envisagé, comme il existe au rond point de La Lyre M65, direction Saint Gély du Fesc.	Les véhicules venant de St Mathieu de Treviers et Prades-le-Lez ont la possibilité une fois arrivés au carrefour RM17/RM65 de Girac, de se diriger vers Clapiers et Castelnau-le-Lez en empruntant dans un premier temps la RM65 à droite et de faire demi-tour à l'échangeur d'Agropolis pour reprendre la RM65 en Direction de Clapiers. Le détour par rapport à l'ancien carrefour de Girac n'est que de quelques centaines de mètres et ne concerne qu'une partie très restreinte du trafic total transitant à Girac. A l'échelle du bassin de vie nord de Montpellier, les usagers sont préférentiellement invités à emprunter le LIEN, la Route de Ganges (D986) puis la RM65 depuis le carrefour de la Lyre.	La commission note la réponse adaptée de la Métropole.
LLORET Éliane		
Concernant la Commune de Sussargues, il est aujourd'hui nécessaire de répondre à deux grosses problématiques qui impactent la fluidité de la circulation et qui pourraient s'aggraver dans les mois et années à venir : Faciliter l'accès à la M610 en supprimant le stop au lieu-dit Fontmagne et en aménageant un accès type rond-point ou bretelle d'accélération en ralentissant la vitesse des flux venant du nord... C'est un sujet prioritaire aujourd'hui pour Sussargues comme pour les villages alentour. SECTEUR ACCIDENTOGENE en puissance !	Le Plan de Mobilité (PDM) est le document qui structure et organise l'ensemble des politiques de mobilité pour les années à venir. Il est donc normal que le PDM n'apporte pas une réponse précise à des problématiques très locales (remplacement de panneau STOP, priorité à droite, ralentisseurs, etc). Ces sujets sont étudiés dans le cadre des études de sécurité et circulation menées par la Métropole en partenariat avec les communes en vue de la programmation des travaux de voirie.	La commission prend note de la réponse adaptée de la Métropole.
Routes		
Anonyme		
Je suis opposée à la création de toute nouvelle autoroute urbaine qui est délétère pour notre environnement, l'idée ici est de décélérer les moyens de transports polluants et la création de nouvelles routes qui grignote encore un peu plus des terres arables ne fait que conforter les usagers dans l'usage de ces transports. Je m'oppose à la création du COM en particulier que je vois comme une menace pour l'avenir de mes enfants qui vivent aux abords du prochain tracé. On s'évertue à prendre le vélo pour nos déplacements, alors même qu'on prend des risques puisque mon trajet domicile travail (7km) n'a de piste cyclable que sur 1/3. Pourquoi donc récompenser une fois de plus le trafic des poids lourds, l'autosolisme... en détruisant ce qu'il reste de jolis coins de verdure vers Saint Jean de Védas. En plus toutes les expériences similaires précédentes, les études sur ce type d'ouvrage ont les	Le PDM agit pour l'ensemble des modes de déplacements et particulièrement pour les modes actifs avec des investissements massifs et une part modale du vélo qui passerait de 3% à 15% d'ici 2032. Concernant le réseau routier hiérarchisé, le PDM se base sur le système routier pour asseoir son système multimodal de déplacement. Il inscrit dans son projet stratégique et son plan d'action une hiérarchisation du réseau routier (réseau structurant, réseau primaire, réseau secondaire) qui permettra d'apaiser les quartiers de Montpellier et les centres-villes des communes de la métropole. Ce système se base notamment sur un contournement intercommunal composé de la RM65, de la DEM, de l'A709 et du COM. Cet anneau devra permettre de distribuer le trafic et de réduire la congestion. En complément	La commission prend note de la réponse adaptée de la Métropole.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
mêmes conclusions, ça ne fera que croître et inciter les gens à s'éloigner encore et encore de leur lieu de vie. ça me dépasse. Par ailleurs, La simili enquête de Vinci dont les biais sont manifestes et la comm, à coût de post sponsorisés sur FB, n'ont pour fonction de manipuler l'opinion m'a scandalisée, comment peut on laisser faire?	de ce maillage, la finalisation du LIEN permettra également de soulager une partie du trafic en entrée de métropole. La réalisation du COM accompagnée d'une réduction de la capacité de circulation sur certains axes structurants de Montpellier (avenue de la Liberté) aux bénéfice des modes actifs, devrait permettre de soulager une partie du trafic de transit et du trafic interne à Montpellier. Le COM devrait ainsi absorber un report de trafic, améliorant ainsi la qualité de l'air dans des quartiers à plus forte densité de population que le long du COM et par conséquent exposer beaucoup moins d'habitants à la pollution et aux émissions de particules fines. Ainsi, le COM constituera un maillon essentiel du réseau routier structurant et un support de multimodalité avec la présence de voies réservées aux transports collectifs et de voies cyclables sur les contres- allées.	
Le projet de Contournement Ouest de Montpellier, projet d'un autre temps, qui consiste à construire une autoroute en pleine zone urbaine qui constituerait une saignée et une barrière de 10 voies à certains endroits, et sera aspirateur à poids lourds pour le trafic trans-européen, est par définition un non-sens en pleine ZFE, et ne résoudra en rien le trafic local, mais détruira des zones naturelles précieuses et augmentera la pollution atmosphérique et sonore.	Le PDM agit pour l'ensemble des modes de déplacements. Il inscrit dans son projet stratégique et son plan d'action une hiérarchisation du réseau routier (réseau structurant, réseau primaire, réseau secondaire) qui permet d'apaiser les quartiers de Montpellier et les centres-villes des communes de la métropole. Il prévoit par ailleurs la réalisation d'un contournement intercommunal composé de nouvelles infrastructures (le COM et la DEM), de la RM65 et de l'A709 reconfigurée. L'objectif de ce contournement intercommunal est d'assumer le rôle de distribution du trafic à l'intérieur du contournement – dans la zone urbaine - tout en y réduisant le transit et la congestion. Pour que l'A709 joue pleinement son rôle de contournement sud de Montpellier, il est nécessaire de travailler sur sa reconfiguration. Les fonctions et les conditions administratives, réglementaires, financières et techniques pour la reconfiguration de l'A709 sont à approfondir avec les partenaires (Etat, Région, Département, AOM voisines). En complément de ce maillage, la finalisation du LIEN Ouest permet également de soulager une partie du trafic en entrée de métropole. L'évaluation environnementale de l'ensemble des mesures du PDM montre une réduction de l'émission de polluants atmosphériques ainsi qu'une réduction des personnes exposées au bruit à l'échelle de la métropole.	

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
On parle de contournement intercommunal avec l'A709, la D65, .. mais tout cela n'a rien à voir avec une vraie rocade comme ce qu'on trouve dans la plupart des grandes villes et qui manque à Montpellier.	Le PDM agit pour l'ensemble des modes de déplacements. Il inscrit dans son projet stratégique et son plan d'action une hiérarchisation du réseau routier (réseau structurant, réseau primaire, réseau secondaire) qui permet d'apaiser les quartiers de Montpellier et les centres-villes des communes de la métropole. Il prévoit par ailleurs la réalisation d'un contournement intercommunal composé de nouvelles infrastructures (le COM et la DEM), de la RM65 et de l'A709 reconfigurée. L'objectif de ce contournement intercommunal est d'assumer rôle de distribution du trafic à l'intérieur du contournement – dans la zone urbaine - tout en y réduisant le transit et la congestion. Pour que l'A709 joue pleinement son rôle de contournement sud de Montpellier, il est nécessaire de travailler sur sa reconfiguration. Les fonctions et les conditions administratives, réglementaires, financières et techniques pour la reconfiguration de l'A709 sont à approfondir avec les partenaires (Etat, Région, Département, AOM voisines). En complément de ce maillage, la finalisation du LIEN Ouest permet également de soulager une partie du trafic en entrée de métropole	La commission prend note de la réponse adaptée de la Métropole.
Et concernant l'aménagement de la rue de la vieille poste, je pense que cela va être particulièrement accidentogène d'avoir les voies de bustram qui vont venir régulièrement rejoindre la voie des voitures. Et pour rester sur l'aménagement des routes, il faudrait éviter de refaire ce qui a été fait sur l'avenue de l'Europe à Castelnau dont les voies uniques et cloisonnées sont bloquées dès le moindre obstacle ou accident.	Le PDM n'agit pas à l'échelle de chaque rue de la métropole. Le projet bustram a pour objectif d'apaiser le trafic et de s'assurer de la bonne interface avec l'ensemble des voies de circulation concernées.	La commission prend note de la réponse adaptée de la Métropole.
En matière de déplacements, l'évolution est remarquable, il faut encore attendre la fin de quelques travaux mais ma famille et moi mesurons les avancées et les changements incroyables de notre ville. Nous, espérons que le contournement ouest pourra bientôt aboutir pour faire diminuer le nombre de voitures entrantes dans ville tout en donnant des alternatives de circulation pour les personnes arrivant des communes voisines.	Avis favorable. Le PDM inscrit dans son projet stratégique et son plan d'action, la réalisation du COM pour créer un contournement de Montpellier et fluidifier ainsi le trafic.	Pas de commentaire
Anonyme		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
La Métropole a mis beaucoup de moyens financiers lors de ce mandat sur les mobilités douces (transports en commun, vélos, ...). Il conviendrait désormais de finaliser les axes routiers manquants ! À l'ouest le COM semble en bonne voie mais à l'est la DEM est à l'arrêt alors que sa réalisation permettrait de désengorger les secteurs Millénaires et Eurêka. Merci d'opérer ce rééquilibrage modal nécessaire.	Le PDM agit pour l'ensemble des modes de déplacements. Il inscrit dans son projet stratégique et son plan d'action une hiérarchisation du réseau routier (réseau structurant, réseau primaire, réseau secondaire) qui permet d'apaiser les quartiers de Montpellier et les centres-villes des communes de la métropole. Il prévoit par ailleurs la réalisation d'un contournement intercommunal composé de nouvelles infrastructures (le COM et la DEM), de la RM65 et de l'A709 reconfigurée. L'objectif de ce contournement intercommunal est d'assumer rôle de distribution du trafic à l'intérieur du contournement – dans la zone urbaine - tout en y réduisant le transit.	La commission prend note de la réponse adaptée de la Métropole.
Les améliorations des conditions de circulation sur les axes de transit ne sont pas détaillées. La dénivellation des carrefours sur ces axes devrait être systématique; or, cette dénivellation n'est que vaguement évoquée et l'on peut déjà imaginer que seulement quelques carrefours seront concernés au compte goutte sans logique de systématisation/exhaustivité.	Le PDM fixe le cadre stratégique et n'aborde pas la question de la dénivellation de chaque carrefour. Des études opérationnelles viendront compléter le PDM et permettront sa mise en œuvre. Pour autant, cette observation est bien prise en compte et pourra alimenter les études à venir.	La commission note que la Métropole prend en compte l'observation pour alimenter les études futures sur la dénivellation des carrefours.
EXcellent travail. Il faut absolument réaliser le Contournement Ouest de Montpellier. L'attitude des opposants est scandaleuse avec les arguments plein de mensonges. C'est indispensable pour sortir le trafic de transit dans Montpellier. Toutes les villes qui ont une politique en faveur du vélo possède un contournement.	Observation positive. Le PDM inscrit dans son projet stratégique et son plan d'action une hiérarchisation du réseau routier (réseau structurant, réseau primaire, réseau secondaire) qui permet d'apaiser les quartiers de Montpellier et les centres-villes des communes de la métropole. Il prévoit par ailleurs la réalisation d'un contournement intercommunal composé de nouvelles infrastructures (le COM et la DEM), de la RM65 et de l'A709 reconfigurée. L'objectif de ce contournement intercommunal est d'assumer rôle de distribution du trafic à l'intérieur du contournement – dans la zone urbaine - tout en y réduisant le transit.	Pas de commentaires.
Votre projet a de grands rêves qui ne permettra pas de désengorger Montpellier. Je m'explique, venant de St Jean de fos tous les jours pour travailler vers estanove, je ne vois aucune amélioration à venir pour m'éviter de prendre la voiture : la voie express que vous voulez mettre en place sur l'A75 n'est faisable que si vous avez 3 voies (c'est la loi), or si vous avez le budget pour faire 3 voies, vous pouvez doubler cette autoroute d'une voie ferroviaire ou type tram qui sera plus rapide et prendra plus de voyageurs pour désengorger l'entrée de Montpellier à Juvignac	Le PDM agit pour l'ensemble des modes de déplacements et particulièrement pour les modes actifs avec des investissements massifs et une part modale du vélo qui passerait de 3% à 15% d'ici 2032. Concernant le réseau routier hiérarchisé, le PDM se base sur le système routier pour asseoir son système multimodal de déplacement. Il inscrit dans son projet stratégique et son plan d'action une hiérarchisation du réseau routier (réseau structurant, réseau primaire, réseau secondaire) qui permettra d'apaiser les	La Métropole ne répond pas exactement à l'observation déposée concernant la réalisation d'une voie ferroviaire pour doubler l'A75.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	quartiers de Montpellier et les centres-villes des communes de la métropole. Ce système se base notamment sur un contournement intercommunal composé de la RM65, de la DEM, de l'A709 et du COM. Cet anneau devra permettre de distribuer le trafic et de réduire la congestion. En complément de ce maillage, la finalisation du LIEN permettra également de soulager une partie du trafic en entrée de métropole. La réalisation du COM accompagnée d'une réduction de la capacité de circulation sur certains axes structurants de Montpellier (avenue de la Liberté) aux bénéfice des modes actifs, devrait permettre de soulager une partie du trafic de transit et du trafic interne à Montpellier. Le COM devrait ainsi absorber un report de trafic, améliorant ainsi la qualité de l'air dans des quartiers à plus forte densité de population que le long du COM et par conséquent exposer beaucoup moins d'habitants à la pollution et aux émissions de particules fines. Ainsi, le COM constituera un maillon essentiel du réseau routier structurant et un support de multimodalité avec la présence de voies réservées aux transports collectifs et de voies cyclables sur les contres-allées.	
BROTHIER François		
La nécessité primordiale de la réalisation de la DEM dans le contournement afin d'optimiser la régulation des flux de circulation et de diminuer les embouteillages dans les cœurs de ville dont celui de Castelnau-le-Lez.	Concernant le réseau routier hiérarchisé, le PDM se base sur le système routier pour asseoir son système multimodal de déplacement. Il inscrit dans son projet stratégique et son plan d'action une hiérarchisation du réseau routier (réseau structurant, réseau primaire, réseau secondaire) qui permettra d'apaiser les quartiers de Montpellier et les centres-villes des communes de la métropole. Ce système se base notamment sur un contournement intercommunal composé de la RM65, de la DEM, de l'A709 et du COM. Cet anneau devra permettre de distribuer le trafic et de réduire la congestion. En complément de ce maillage, la finalisation du LIEN permettra également de soulager une partie du trafic en entrée de métropole.	La commission prend note de la réponse adaptée de la Métropole.
FIANDINO Franck		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
La voiture individuelle reste néanmoins un moyen de transport essentiel pour bon nombre d'habitants. Cependant, je pense que la création de contournements va favoriser les transports en voiture, ce qui est contre-productif. La requalification du COM en axe de transit favorisera le trafic de transit au cœur de la Métropole. Je serais beaucoup plus favorable à un réaménagement de cet axe en boulevard urbain avec des voies dédiées aux transports en commun et une fluidification des ronds-points. Permettre des stationnements à l'entrée de la Métropole pour faciliter le covoiturage est essentiel pour éviter l'autosolisme et réduira réellement le nombre de véhicules en circulation dans la Métropole.	La réalisation du COM accompagnée d'une réduction de la capacité de circulation sur certains axes structurants de Montpellier (avenue de la Liberté) devrait permettre de soulager une partie du trafic de transit et du trafic interne à Montpellier. Le COM devrait ainsi absorber un report de trafic, améliorant ainsi la qualité de l'air dans des quartiers à plus forte densité de population que long du COM et par conséquent exposer beaucoup moins d'habitants à la pollution et aux émissions de particules fines. Ainsi, le COM constituera un maillon essentiel du réseau routier structurant et un support de multimodalité avec la présence de voies réservées aux transports collectifs et de voies cyclables sur les contres allées.	La commission prend note de la réponse adaptée de la Métropole.
FOURCADE Mathieu		
Stop au tout vélo. Pour une politique cohérente, il faut D'ABORD un contournement routier digne de ce nom (le COM bien sur, mais aussi la DEM, toujours au points mort), en capacité de déservir de manière fluide et à toute heure les points nevralgiques (P+R, sorties de ville et axes principaux), les classes travailleuses et silencieuses en ONT MARRE des anti tout qui s'offusquent au moindre projet, montent en épingle n'importe quel sujet (10 voies de circulation, alors qu'on parle d'une séparation des flux, nécessaire pour un projet attendu depuis 40 ans), et qui n'ont aucune vision technique ou macroscopique des choses. Je ne parle même pas des comparaisons ridicules avec Los Angeles ou autres, qui n'a rien à voir en terme de démographie, choix urbains, etc ...	Le PDM agit pour l'ensemble des modes de déplacements. Il inscrit dans son projet stratégique et son plan d'action une hiérarchisation du réseau routier (réseau structurant, réseau primaire, réseau secondaire) qui permet d'apaiser les quartiers de Montpellier et les centres-villes des communes de la métropole. Il prévoit par ailleurs la réalisation d'un contournement intercommunal composé de nouvelles infrastructures (le COM et la DEM), de la RM65 et de l'A709 reconfigurée. L'objectif de ce contournement intercommunal est d'assumer le rôle de distribution du trafic à l'intérieur du contournement – dans la zone urbaine - tout en y réduisant le transit et la congestion. Pour que l'A709 joue pleinement son rôle de contournement sud de Montpellier, il est nécessaire de travailler sur sa reconfiguration. Les fonctions et les conditions administratives, règlementaires, financières et techniques pour la reconfiguration de l'A709 sont à approfondir avec les partenaires (Etat, Région, Département, AOM voisines). En complément de ce maillage, la finalisation du LIEN Ouest permet également de soulager une partie du trafic en entrée de métropole	La commission prend note de la réponse de la Métropole.
LACAILLE Joël		
vouloir réduire drastiquement l'espace routier actuel au profit de la mobilité "douce" type vélos est une véritable catastrophe pour les milliers de populations locales qui mettent pour certains jusqu'à deux heures de trajet pour aller au boulot ! (et on voit juste que	Le PDM agit pour l'ensemble des modes de déplacements. Concernant le réseau routier hiérarchisé, le PDM se base sur le système routier pour asseoir son système multimodal de déplacement. Il inscrit dans son projet stratégique et son plan	La commission prend note de la réponse de la Métropole

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
quelques vélos sur ces nouvelles voies cyclables alors que des centaines de voitures sont au "touche touche" à côté)	d'action une hiérarchisation du réseau routier (réseau structurant, réseau primaire, réseau secondaire) qui permettra d'apaiser les quartiers de Montpellier et les centres-villes des communes de la métropole. Ce système se base notamment sur un contournement intercommunal composé de la RM65, de la DEM, de l'A709 et du COM. Cet anneau devra permettre de distribuer le trafic et de réduire la congestion. En complément de ce maillage, la finalisation du LIEN permettra également de soulager une partie du trafic en entrée de métropole. Au côté de cette organisation du réseau routier, le renforcement du maillage vélo permet aux personnes pour lesquelles ce mode est adapté de se déplacer en vélo et donc de libérer de la place pour les auto- captifs.	
je suis défavorable à ce plan car des pans importants sont totalement passés sous silence, voici quelques remarques de bon sens qu'il serait souhaitable de prendre en considération:- LE LIEN : la Métropole a 40 ans de retard par rapport à d'autres villes de même taille en France, que Georges Frèche n'ait pas, à l'époque, "imposé" un périphérique complet et circulaire avant de lancer cette urbanisation galopante, est une grave erreur; finissons donc rapidement ce faux périphérique avec une belle intégration au paysage	Concernant le réseau routier hiérarchisé, le PDM se base sur le système routier pour asseoir son système multimodal de déplacement. Il inscrit dans son projet stratégique et son plan d'action une hiérarchisation du réseau routier (réseau structurant, réseau primaire, réseau secondaire) qui permettra d'apaiser les quartiers de Montpellier et les centres-villes des communes de la métropole. Ce système se base notamment sur un contournement intercommunal composé de la RM65, de la DEM, de l'A709 et du COM. Cet anneau devra permettre de distribuer le trafic et de réduire la congestion. En complément de ce maillage, la finalisation du LIEN permettra également de soulager une partie du trafic en entrée de métropole	La commission prend note de la réponse de la Métropole
MORALES Christophe		
L'élimination de la circulation de transit polluante est nécessaire pour la santé et le bien être des habitants. C'est pourquoi le contournement ouest de Montpellier (COM)est indispensable et urgent.	Observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	Pas de commentaire.
MORANT Philippe		
D'autres alternatives mériteraient d'être étudiées pour fluidifier le trafic sans pour autant le reporter sur les autres accès par des quartiers déjà fortement impactés par les embouteillages. La DEM en est un et elle devrait en partie alléger la circulation dans tout le Castelnau, particulièrement sur l'Avenue de l'Europe.	Concernant le réseau routier hiérarchisé, le PDM se base sur le système routier pour asseoir son système multimodal de déplacement. Il inscrit dans son projet stratégique et son plan d'action une hiérarchisation du réseau routier (réseau structurant, réseau primaire, réseau secondaire) qui permettra d'apaiser les quartiers de Montpellier et les centres-villes des	La commission prend note de la réponse de la Métropole

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	communes de la métropole. Ce système se base notamment sur un contournement intercommunal composé de la RM65, de la DEM, de l'A709 et du COM. Cet anneau devra permettre de distribuer le trafic et de réduire la congestion. En complément de ce maillage, la finalisation du LIEN permettra également de soulager une partie du trafic en entrée de métropole.	
PETIT Bernard		
Et ne parlant pas des infrastructures routières qui n'évoluent pas alors que les populations des communes explosent !	Le PDM agit pour l'ensemble des modes de déplacements et il a été conçu en prenant en compte la croissance démographique attendue sur le territoire. Les actions doivent être analysées de manière systémique et non de manière isolée. Ainsi, le système de mobilité proposée permettra de reporter le trafic en dehors des centres urbains (ou de le limiter), et il permettra de reporter 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". Il inscrit dans son projet stratégique et son plan d'action une hiérarchisation du réseau routier (réseau structurant, réseau primaire, réseau secondaire) qui permet d'apaiser les quartiers de Montpellier et les centres-villes des communes de la métropole. Il prévoit par ailleurs la réalisation d'un contournement intercommunal composé de nouvelles infrastructures (le COM et la DEM), de la RM65 et de l'A709 reconfigurée. L'objectif de ce contournement intercommunal est d'assumer rôle de distribution du trafic à l'intérieur du contournement – dans la zone urbaine - tout en y réduisant le transit	La commission prend note de la réponse de la Métropole et de la nécessité de réaliser au plus tôt les contournements de Montpellier attendus par le public.
POMMIER Michel et Françoise		
Le bon sens, lui, voudrait que l'on réalise et construise d'abord la DEM pour permettre la déviation des flux de véhicules en provenance de Jacou Teyran et arrière-pays.	Concernant le réseau routier hiérarchisé, le PDM se base sur le système routier pour asseoir son système multimodal de déplacement. Il inscrit dans son projet stratégique et son plan d'action une hiérarchisation du réseau routier (réseau structurant, réseau primaire, réseau secondaire) qui permettra d'apaiser les quartiers de Montpellier et les centres-villes des communes de la métropole. Ce système se base notamment sur un contournement intercommunal composé de la RM65, de la DEM, de l'A709 et du COM. Cet anneau devra permettre de distribuer le trafic et de réduire la congestion. En complément	La commission prend note de la réponse de la Métropole et de la nécessité de réaliser au plus tôt les contournements de Montpellier attendus par le public.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	de ce maillage, la finalisation du LIEN permettra également de soulager une partie du trafic en entrée de métropole.	
RAMANDIMBINIAINA Miora		
Le PDM 2032 engage un rééquilibrage de l'espace public en limitant le transit automobile dans les centres-villes grâce à la création de contournements. La déviation Est et le Contournement Ouest sont des projets indispensables pour réduire la circulation en ville et améliorer la qualité de l'air. Ces aménagements doivent être réalisés avec une concertation fine pour éviter un report de trafic défavorable aux quartiers résidentiels.	Observation favorable au projet concernant le réseau routier hiérarchisé. En effet, le PDM se base sur le système routier pour asseoir son système multimodal de déplacement. Il inscrit dans son projet stratégique et son plan d'action une hiérarchisation du réseau routier (réseau structurant, réseau primaire, réseau secondaire) qui permettra d'apaiser les quartiers de Montpellier et les centres-villes des communes de la métropole. Ce système se base notamment sur un contournement intercommunal composé de la RM65, de la DEM, de l'A709 et du COM. Cet anneau devra permettre de distribuer le trafic et de réduire la congestion. En complément de ce maillage, la finalisation du LIEN permettra également de soulager une partie du trafic en entrée de métropole. Concernant la concertation autour de chaque projet, elle est pilotée par chaque maîtrise d'ouvrage en respectant les procédures en vigueur.	La commission prend note de la réponse de la Métropole et de la nécessité de réaliser au plus tôt les contournements de Montpellier attendus par le public.
SEGURA Sylvie		
Je réside à Pignan depuis 2018 et le temps de trajet est de plus en plus long pour se rendre au travail ou simplement à St Jean de Védas qui à vol d'oiseau est à côté ! Le contournement se fait attendre depuis trop longtemps cela fait plus de 20 ans que vous en parlez et maintenant vous reportez la ligne 5 bus tram Lavérune/Cournonterral dans encore une décennie !! Au lieu de tout faire pour les vélos et les transports en commun à MONTPELLIER vous devriez savoir que ces aménagements sont loin d'être à l'identique sur les autres communes de l'agglo. Il faut commercer par construire un contournement avant de fermer les accès au centre car c'est cela qui crée d'énormes bouchons en fait il n'y en a que pour MONTPELLIER et son cœur de ville déserté avec votre plan mobilité, vous tuez les commerces à petit feu, BRAVO ! Concernant le contournement du nord de Montpellier on s'aperçoit que cela va plus vite. Tout ceci à quel PRIX et quel niveau d'endettement pour les futures années !! A qui cela profite vraiment ?	Concernant le réseau routier hiérarchisé, le PDM se base sur le système routier pour asseoir son système multimodal de déplacement. Il inscrit dans son projet stratégique et son plan d'action une hiérarchisation du réseau routier (réseau structurant, réseau primaire, réseau secondaire) qui permettra d'apaiser les quartiers de Montpellier et les centres-villes des communes de la métropole. Ce système se base notamment sur un contournement intercommunal composé de la RM65, de la DEM, de l'A709 et du COM. Cet anneau devra permettre de distribuer le trafic et de réduire la congestion. En complément de ce maillage, la finalisation du LIEN permettra également de soulager une partie du trafic en entrée de métropole.	La commission prend note de la réponse de la Métropole et de la nécessité de réaliser au plus tôt les contournements de Montpellier attendus par le public.
Stationnement		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Anonyme		
les 2 parkings de la gare multimodal de Baillargues sont saturés, il manque des places de stationnements , les voies de circulations notamment dans la rue du Mas de roue dans le quartier georges bizet seraient à améliorer	La Métropole s'appuiera sur la Région (qui a la maîtrise d'ouvrage du PEM de Baillargues) pour travailler sur les PEM et se coordonner avec la SNCF et l'Etat. Concernant les voies de circulation, il est précisé que l'entretien des espaces publics fait partie des tâches quotidiennes des équipes de terrain, il ne relève pas particulièrement des actions du PDM	La commission prend note de la réponse de la Métropole.
mon observation porte sur la suppression sans réflexion des places de parkings. Je pose un avis défavorable à la poursuite de la suppression de places de parking dans les faubourgs comme les Beaux Arts. Ces places sont utilisées par les habitants (il n'y a pas de voiture ventouse) et par des visiteurs la journée, permettent aux clients d'accéder à certaines boutiques (médecin, kinés, etc..., mais aussi coiffeur, cavistes, fleuristes, etc...). La population augmentant, le nombre de places de stationnement par habitant baisse déjà naturellement. Des suppressions supplémentaires sont une sorte de double peine. Continuer à supprimer ces stationnements sans solution de remplacement, c'est l'assurance d'encourager le remplacement des commerces de proximité par des restaurants ou des bars et cela favorisera également le stationnement sauvage (peu souhaitable). Ce message n'est pas une ode à la voiture, loin de là, mais une réelle alerte pour prévenir l'apparition de tensions entre usagers dont nous n'avons pas besoin à notre époque. Les difficultés de déplacement ont rendu nombre de concitoyens extrêmement nerveux, ce qui est assez éloigné des objectifs de solidarité, écologie et fraternité affichés. A l'échelle de la ville, LE point noir est l'absence de solution de stationnement longue durée. Les visiteurs de la ville de Montpellier (amis, familles ou même touristes croisés dans la rue) n'ont aucune solution pour laisser leur véhicule quelque part (et tout le monde ne vient pas en train de Paris ou Lyon). Les P+tram sont réservés à des trajets de 24h, le stationnement longue durée y est plus cher qu'à l'aéroport. C'est un vrai point dur. La ville n'est pas assez équipée pour que les habitants se séparent de leur véhicule (aller en vacances, aller à Gignac, aller au travail). Pour l'utiliser moins, il faut pouvoir garer ces véhicules quelque part.	Le PDM agit pour l'ensemble des modes de déplacements. Les actions doivent être analysés de manière systémique et non de manière isolée. Ainsi, le système de mobilité proposée permettra de reporter le trafic en dehors des centres urbains (ou de le limiter), et il permettra de reporter 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". Un meilleur partage de l'espace public entre différents modes est un des enjeux clés du PDM. Le stationnement en ouvrage en cœur urbain est encouragé pour libérer de la place en surface.	La commission note que la Métropole répond d'une manière générale sur la politique du PDM 2032 mais pas précisément en ce qui concerne l'absence de solution de stationnement de longue durée.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Anonyme		
5 - Stationnement : Les emplacements de stationnement manquent dans Cournonterral et si rien n'est fait, avec l'augmentation de la population ça sera l'anarchie dans nos rues. Beaucoup d'opérations immobilières sont aujourd'hui envisagées en oubliant le stationnement des véhicules. Le parking de la future école primaire en est un exemple. La dépose minute envisagée semble largement insuffisante.	Concernant la répartition du stationnement entre l'espace et les nouvelles constructions, le règlement de chaque Plan Local d'Urbanisme communal fixe un nombre de places de stationnement à réaliser sur la parcelle des bâtiments en fonction de l'occupation du futur bâtiment et la qualité de la desserte en transport en commun. Concernant le stationnement anarchique, cette problématique relève du pouvoir de police du Maire.	La commission note que la Métropole ne répond pas vraiment au problème du stationnement des véhicules en centre ville. La commission constate également qu'en absence de possibilité de stationnement, les automobilistes se dirigent vers d'autres centres d'activités ou de loisirs au détriment des commerces de centre-ville.
Nous avons de très gros soucis de stationnement Allée des Hauts de Montpellier. Nous habitons ici depuis l'ancien quartier des Tritons, à l'époque des 5 tours de 17 étages nous avons tous de quoi nous garer en bas de chez nous. Aujourd'hui il est impossible de rentrer chez soi tranquillement car l'angoisse de ne pas trouver de place pour stationner nous envahi chaque jour. Nous sommes parfois obligés de nous garer en double file car aucune place n'est disponible tant dans l'allée des hauts de Montpellier, tant dans l'avenue du Comté de Nice. Nous recevons donc des Procès Verbaux pour stationnement gênant mais comment faire ? Quand nous rentrons du travail à 2h du matin ? Ou même en journée, quand on ne peut se garer nulle part ? Où voulez vous que l'on stationne ? Nous avons déjà un garage mais pas les moyens de s'en octroyer un second, nous n'avons pas des salaires qui nous le permettent. De plus, vous venez de nous enlever 4 places de parking pour les transformer en place de parking pour voitures électriques, quand dans notre quartier aucune voiture n'est électrique si ce n'est 1 ou 2 qui sont de passage par là, et encore. Vous pénalisez les habitants. Nous avons encore moins les moyens de nous offrir des voitures électriques, bien que nous pensons à l'écologie et la planète. Svp créez nous des places de parking supplémentaires au lieu de nous verbaliser en bas de nos domiciles et retirez ces places pour voitures électriques qui ne sont d'aucune utilité ici, si ce n'est remplir les poches de l'état avec les procès verbaux qui attendent les voitures qui s'y stationneront car manque de place dans l'allée.	Le PDM propose de répartir l'espace public au profit de différents modes, et différents types de motorisation (dont voiture électrique) pour accompagner la transition écologique, énergétique et solidaire. Antérieurement, seule la voiture individuelle thermique occupait l'espace public. Celle-ci continue à garder sa place dans le système de déplacement proposé par le PDM, mais de manière plus limitée et en complément d'alternative à la voiture solo. Ainsi, les personnes qui peuvent se déplacer sans leur voiture individuelle laisse de la place sur l'espace public (voirie ou stationnement) aux « auto-captifs » qui ne peuvent faire autrement.	
HERNANDEZ Carine		
L'organisation du stationnement est un enjeu clé pour réussir la transition vers une mobilité plus durable. Je soutiens la création de parkings-relais bien intégrés au réseau de transport, permettant	Observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	Pas de commentaire

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
aux automobilistes de basculer vers des modes alternatifs (tram, bus, vélo). Il est également important de poursuivre les efforts pour réduire le stationnement en voirie en centre-ville, afin de libérer l'espace public au profit des piétons et des cyclistes.		
Vélo		
Anonyme		
Bonjour, le PDM inclut la mobilité en vélo déjà bien développée dans le département. Un problème, le vol récurrent de vélos ou batteries vélos, qui selon l'endroit où nous devons nous rendre limite cette belle initiative. Il serait bon de prévoir dans ce plan plus d'espaces vraiment sécurisés pour stocker les vélos (ex : espace vélo proche du tram à Lattes, non sécurisé, porte toujours ouverte) ainsi que des consignes (chez commerçant, dans espaces sécurisés vélos ou autres cf ville de Grenoble) pour laisser batterie et autre.	Le stationnement sécurisé des vélos est identifié dans le PDM comme nécessaire au développement de la pratique du vélo. Différentes solutions seront proposées selon l'environnement urbain (stationnement en parking en ouvrage, vélobox...).	La commission prend note de la réponse adaptée de la Métropole
Les habitants de saint drezery qui empreintent la D118 et la D21 pour rejoindre Teyran et aller vers Montpellier risquent leur vie à chaque trajet. Aucune piste cyclable sur ces routes étroites sans accotements où les voitures roulent vite et frôlent les cyclistes. Nous faisons pourtant partis de la métropole et c'est notre route pour rejoindre Montpellier. Pourquoi n'avons nous pas droit à des pistes cyclables comme partout dans la métropole ?	La connexion cyclable au prolongement de la Véloligne 1a depuis Jacou sera inscrite au projet de SERM sur la partie vélo (le tronçon via Teyran est en dehors du périmètre de la Métropole). Il est cohérent de prolonger cette véloligne jusqu'à St Drezerzy qui est aujourd'hui enclavée pour les modes actifs, et assurer cette continuité métropolitaine. Ce constat est partagé par la communauté de communes du Grand Pic Saint Loup.	La commission prend note de l'engagement de la Métropole de prolonger la Véloligne 1a jusqu'à Saint-Drézéry dans le cadre du projet de SERM
Je suis totalement opposée à ce projet qui est totalement absurde. Étant donnés les pentes, à monter ou descendre en vélo, je pense que ça ne servira qu'aux cyclistes chevronnés ! Ça va énormément accroître les bouchons	Le PDM s'appuie sur plusieurs actions pour atteindre ses objectifs. Les actions doivent être analysés de manière systémique et non de manière isolée. Ainsi, le système de mobilité proposée permettra de reporter le trafic en dehors des centres urbains (ou de le limiter), et il permettra de reporter 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".	La commission prend note de la réponse adaptée de la Métropole
Cette avenue est déjà très étroite et c'est un moyen utile pour les personnes venant de Clapiers, St Gely ect.. comment vont-ils faire ? Dépenser + d'essence pour parcourir + de km ? Ce n'est pas bien pour l'écologie. Aucun intérêt à mettre une piste cyclable dans cette avenue étant donné qu'il y a le bus juste à côté ainsi que le tram. Selon va simplement accroître les embouteillages, pour 10	Observation non compréhensible sans localisation du secteur incriminé.	Pas de commentaire

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
vélos par jour. J'y suis totalement contre, encore une mauvaise idée du maire.		
Je ne souhaite pas du tout de piste cyclable sur ce tronçon	Observation non compréhensible sans localisation du secteur incriminé. Par ailleurs, le Plan de Mobilité (PDM) est le document qui structure et organise l'ensemble des politiques de mobilité pour les années à venir. Sa vocation est de présenter un système de mobilité global sans définir les solutions techniques inhérentes à chaque quartier.	
Dans le résumé non technique le mot contrainte revient 12 fois alors que le mot encourager 2 seulement. Pourquoi ne pas donner une prime aux vélostafeurs qui prennent leur vélo pour des questions de coût, environnement, santé, plutôt que de contraindre toujours les automobilistes. Déplaçons le curseur vers ceux qui ont des pratiques vertueuses, bonnes pour tout le monde. Il manque encore beaucoup de lieux pour mettre en sécurité son vélo, ce qui est un frein important pour les usagers du vélo. L'importance de la multimodalité est un point à souligner: mettre un vélo dans une voiture, un train, un bus ou un tram est importante, notamment pour des raisons de santé ou en cas de problème mécanique. Tout le monde n'est pas en capacité de faire de long trajets à vélo. Et pour prouver que les modes actifs sont la priorité, ce qui semble le cas dans le texte, il faut leur donner le budget le plus important.	Le PDM s'appuie sur plusieurs actions pour atteindre ses objectifs. Les actions doivent être analysés de manière systémique et non de manière isolée. Ainsi, le système de mobilité proposée permettra de reporter le trafic en dehors des centres urbains (ou de le limiter), et il permettra de reporter 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". Ainsi le PDM, avec l'ensemble de ses actions, prévoit de passer de 58% à 45% la part modale de la voiture au bénéfice des modes alternatifs, en particulier le vélo qui passe de 3% à 15%. Le stationnement sécurisé des vélos est identifié dans le PDM comme nécessaire au développement de la pratique du vélo. Différentes solutions seront proposées selon l'environnement urbain (stationnement en parking en ouvrage, vélobox...).	La commission prend note de la réponse adaptée de la Métropole
1.les pistes cyclables : je circule depuis de nombreuses années à vélo et je ne peux que me féliciter de cette forte avancée de l'offre de pistes cyclables qui a sécurisé mes déplacements au quotidien. Il reste encore quelques jonctions à faire pour améliorer le réseau.	Observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	Pas de commentaire
Je suis très favorable à ce plan de mobilité qui propose un large éventail des solutions alternatives à la voiture. Je suis fatiguée de la mentalité "tout voiture" de certains habitants et de l'historique de planification de cette métropole; vivement pouvoir se déplacer sans voiture ! Vivement les pistes cyclables sécurisées !	Observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	
Anonyme		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Les pistes cyclables se multiplient, mais, n'ont pas toujours une continuité dans leur parcours. Pour mieux les visualiser et pour la sécurité des cyclistes, il serait envisageable qu'à chaque intersection ou traversée de route, que le marquage bleu au soit systematique.	En effet depuis plusieurs années les intersections sont matérialisé en bleu. Le réseau vélo repose sur 5 grands objectifs pour tout itinéraire cyclable : sécurisé, direct, cohérent, attractif et confortable. Ces principes guident le traitement des discontinuités et les intersections, qui constituent souvent les points noirs des réseaux cyclables.	La Métropole ne répond pas à la demande du marquage systématique en bleu des intersections des pistes cyclables.
Favorable au plan de mobilité verte mais malgré les efforts, il manque de pistes cyclables pour désenclaver notamment le secteur Ouest de Montpellier. A quand une piste cyclable reliant Pignan, Saussan, Fabrègues à Villeneuve les Maguelonne ou Vic la Gardiole via la traversée de la Gardiole (route dangereuse aujourd'hui en vélo). Interêt touristique et permettrait d'éviter la voiture pour se rendre sur Lattes, Pérols, Montpellier Cambacérès en rejoignant la piste cyclable qui part de la prison.	Le PDM s'appuie sur une réseau vélo de 3 niveaux : véloligne, réseau de liaison et réseau de proximité. Pour chaque type de réseau des études et analyses seront menées afin de définir la meilleure solution d'aménagement cyclable en analysant les impacts environenementaux, agricoles, hydrauliques et fonctionnels pour les vélos et les autres modes. 4 vélolignes sont prévus dans le cadre du réseau express vélo dans la partie Ouest du territoire : C (Carnon <> Juvignac), 8 (Montpellier Figuerolles <> Cournonsec), 7 (Montpellier 8 Mai 1945 <> Fabrègues) et 6b (Montpellier Condamine <> Saint-Jean de Védas	La commission prend note de la réponse adaptée de la Métropole
Cycliste depuis mes 15 ans, avec plus de 60 000 kms au compteur en ville.Des améliorations qui vont dans le bon sens, mais il y a encore du boulot ! Notamment sur : La continuité des pistes cyclables	Le réseau vélo repose sur 5 grands objectifs pour tout itinéraire cyclable : sécurisé, direct, cohérent, attractif et confortable. Ces principes guident le traitement des discontinuités et les intersections, qui constituent souvent les points noirs des réseaux cyclables.	Pas de commentaire
l'ouest Montpelliérain, un désert cycliste même pour les plus acharnés.		
Bonjour, je trouve que les possibilités de déplacement depuis les villages (comme Prades-le-lez) vers Montpellier sont satisfaisantes, même si les chemins protégés pour les cyclistes ne sont pas encore optimaux, mais je crois que la sécurisation des pistes devraient avoir lieu normalement. Cependant, je trouve que l'offre inter-villages (Prades vers Clapiers, Jacou, ou vers St Gély, ou encore vers St Mathieu) n'est pas développée. Il est très compliquée/bcp plus long de faire ces trajets en bus par exemple qu'en voiture, ce qui demande tout de même d'avoir donc un véhicule pour s'y rendre (activités, courses, médecin...). Je trouve qu'on perd l'efficacité du développement ++ vers/depuis Montpellier.	Observation assez favorable sur la commune de Prades. Observation plus mitigée sur les liaisons intervillages. Celles-ci seront traitées au sein de la Métropole via les vélolignes. En dehors de la métropole, il s'agira de travailler avec le département et la comcom du Pic St loup pour programmer des travaux. Concernant les transports en communs, la ligne 5 de tramway devrait amé'efficacité de la desserte vers les polarités économiques, universitaire, hospitalières et le centre historique de Montpellier.	La commission prend note de la réponse adaptée de la Métropole

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Développement du service Vélomagg : Le service est très pratique, mais son déploiement reste insuffisant en dehors du centre-ville. De nombreuses zones périphériques manquent de stations, rendant parfois difficile le dépôt ou la prise d'un vélo. Il arrive qu'il faille marcher plus de 15 minutes pour atteindre une station disponible. L'exemple de Vélib' à Paris est inspirant et pourrait guider l'amélioration du maillage territorial.	La métropole agit sur l'écosystème vélo avec des actions comme l'aide à l'achat, aide à la réparation, les aménagements cyclables infrastructures, stationnement sécurisé et la sensibilisation sur l'utilisation du vélo. au cote de l'ensemble de ces actions, la place service de velomagg (vélo en libre-service) au-delà de la centralité urbaine reste à évaluer sur le moyen terme (coût/bénéfice, niveau de satisfaction, modalité d'exploitation, etc).	La commission prend note de la réponse adaptée de la Métropole
Réseau cyclable et végétalisation : Il est primordial de continuer à densifier le réseau de pistes cyclables, en assurant leur sécurité, et de renforcer la végétalisation des espaces publics, afin de rendre les déplacements plus agréables et adaptés aux enjeux climatiques.	La Métropole s'est dotée d'un référentiel aménagements cyclables qui rappelle les objectifs et principes de végétalisation à proximité des aménagements cyclables : améliorer le confort des usagers, participer à l'attractivité des itinéraires, valoriser les quartiers, améliorer la sécurité en mettant à distance les cycles du trafic motorisé. Néanmoins, il est aussi important d'intégrer les contraintes de gestion (développement des végétaux, espace racinaire disponible, besoins en arrosage, entretien).	
J'habite la zone Ouest de la Métropole et plus précisément Cournonterral. Zone délaissée par la Métropole ! 1 - Pistes cyclables : La piste cyclable allant du rond-point Gennevaux à Cournonsec et héritée du Département n'est entretenue qu'au droit de Pignan. Au droit de Cournonterral la piste est limitée à une seule voie. L'autre voie étant détériorée par les racines d'arbres ou l'envahissement des haies des riverains. Cette piste « dite cyclable » est beaucoup empruntée aussi par des piétons car ils n'ont pas de lieu sécurisé pour longer la M5. Il serait préférable de l'appeler voie verte comme c'est le cas de Montbazin à Poussan (hors Métropole) afin d'éviter les conflits entre cyclistes et piétons. Par ailleurs, il était un temps envisagé par la Métropole d'aménager une piste cyclable entre Fabrègues (voir Saint Jean-de-Védas) et Cournonterral en empruntant l'ancienne voie ferrée qui offre un tracé entièrement réalisé. Le coût de cette opération devait être pris sur la vente des rails de l'ancienne voie ferrée. Les rails ont bien été enlevés mais les travaux d'aménagement de la piste cyclable n'ont pas été entrepris. Peut-être que la vente de ces rails aura servi certains aménagements sur la commune de Montpellier !	Les aménagements cyclables qui relient Cournonsec (Véloligne 8) et Fabrègues (Véloligne 7) sont constitutives, à terme, du Réseau Express Vélos – Vélolignes Montpelliéraines et doivent permettre de mieux relier les communes de l'ouest de la Métropole. Des réflexions sont en cours pour requalifier les aménagements existants de la Véloligne 8 en voie verte, compte-tenu des forts flux piétons existants. Le projet de Véloligne 7 (puis de Véloligne 6b), empruntant le tracé de l'ancienne voie ferrée, et reliant Fabrègues à la station de tramway « Saint-Jean-le-Sec », est toujours en phase étude.	La commission note que des études sont en cours pour l'aménagement de voies cyclables reliant les communes de l'Ouest de la Métropole.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Je suis ravie de pouvoir vous exprimer mes observations sur la mobilité de la métropole. Habitant à Saint Génies Des Mourgues, nous avons l'arrivée de la piste cyclable V70 qui arrive depuis le centre de la France et qui comme vous le savez s'arrête sur notre commune. Les travaux reliant la méditerranée et la ville de Montpellier semblent au point mort. Cette piste cyclable est un atout pour le développement touristique de notre métropole et le déplacement doux des habitants si cher de nos jours pour un futur et un environnement sain. Il est primordial de se pencher sur ce sujet, les voitures et les bouchons rendent la vie compliquée à l'ouest de Montpellier pour tout le monde. Les habitants de la métropole dans son ensemble y compris venant des petites communes doivent pouvoir utiliser des moyens doux pour se déplacer. Les étudiants collégiens et lycéens, les personnes travaillant à Montpellier, les touristes en famille de passage Il faut voir vers Anduze par exemple combien la V70 est utilisée. le tourisme par exemple s'y développe de façon harmonieuse. Enfin, une piste cyclable traversant la France est un projet monumental... Elle s'arrête avant Castries. Ce n'est pas une belle image de notre métropole que nous renvoyons actuellement. J'espère que ce projet va repartir quel que soit les compétences des collectivités qui en ont la charge et que nous pourrons un jour emprunter ces pistes réservées pour rejoindre la mer et Montpellier sans utiliser ces voitures (qui au passage sont de plus en plus chères, qui polluent, et qui n'auront pas, pour la plupart, les critères demandés dans un futur proche) Pour ce qui est des voitures, prenons aussi en compte que même les constructeurs ne savent plus s'adapter aux besoins et aux moyens des usagers, aux décrets, aux moyens énergétiques nationaux, ils proposent des véhicules sans réelle vision d'avenir. La V70 pourrait nous aider dans un avenir proche à continuer à nous déplacer tout simplement. Les vélos et autres trottinettes électriques pourraient bientôt nous être davantage utiles mais pas sur ces routes accidentogènes et surchargées de notre métropole. Merci de votre attention.	Assurer la continuité de la V70 figure parmi les objectifs du Réseau Express Vélos, voté en mai 2022 et inscrit au PDM. Elle est constitutive de la Véloligne 1b, reliant Vendargues, Castries et Saint-Geniès-des- Mourgues. Ce projet est à l'étude, mais est soumis à d'importantes contraintes environnementales et hydrauliques, ainsi qu'à des acquisitions foncières préalables. Il ne pourra donc être réalisé que dans un 2nd temps du déploiement du Réseau Express Vélos – Vélolignes métropolitaines.	
Argent du contribuable gaspillé sur n113 à la hauteur du Cres en créant ces deux pistes cyclables , qui sont très peu utilisé, et qui vont être détruite lors de la création de la ligne tram bus . Une	Ces aménagements ont été réalisés à l'été 2023. Ils permettent non seulement de sécuriser les cyclistes mais aussi les piétons (pas de trottoirs sur cette section). Une seule piste en bidirectionnelle aurait posé des problèmes en	La commission prend note de la réponse adaptée de la Métropole

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
seule était suffisante et aurait pu être continuée jusqu'à Vendargues.	intersection et laisserait peu d'espace au croisement des modes.	
BELIN Guillaume		
En conclusion, bien que les voies vertes offrent des avantages en termes de mobilité douce et de loisirs, il est crucial de considérer et de minimiser leurs impacts environnementaux et sécuritaires. Une planification rigoureuse, incluant des études d'impact approfondies et la consultation des parties prenantes locales, est essentielle pour garantir un équilibre entre développement des infrastructures et préservation de l'environnement et de la sécurité publique. Plutôt que de venir empiéter les rares espaces encore naturels en venant couler du goudron noir dans les campagnes sous le nom de « voies vertes », voir même des projets d'éclairages le long de ces voies vertes qui attireront les papillons destructeurs dans les vignes, (ironie du sort car le seul pesticide autorisé dans les vignes est pour détruire la pyrale) pourquoi ne pas développer de simples pistes cyclables le long des routes déjà existantes, séparées par des arbres qui feront de l'ombre bienvenue en périodes chaudes afin d'offrir un espace sécurisé aux mobilités douces bien séparé de la route, sans empiéter sur les rares espaces naturels mettant en dangers la viticulture et les écosystèmes déjà fragilisés ?	Les projets d'aménagements cyclables / voies vertes font l'objet de compromis qui prennent en compte différents critères : la dimension structurante ou non de l'aménagement cyclable, la réutilisation ou non du réseau viaire, le confort des usages pour les flux piétons / vélos etc. Le choix du revêtement (qui n'est pas nécessairement repris) tient aussi en compte ces nombreux critères. Par ailleurs, de nombreux projets d'aménagements cyclables font l'objet d'études d'impact environnemental, car soumis aux réglementations nationales et européennes de préservation de la biodiversité, des habitats et des espèces, animales ou végétales. La Métropole ne prévoit pas, sauf rares exceptions pour des questions de sécurité, d'éclairage des aménagements cyclables ou voies vertes hors agglomération pour limiter l'impact environnemental de l'éclairage public (consommation énergétique et biodiversité ; cf.plan lumière).	La commission prend note de la réponse adaptée de la Métropole
BELLOD Didier		
habitant à st drezery j'allais souvent en velo à Jacou pour mon travail , les courses ou la piscine , depuis qu'un camion m'a touché me projetant dans le fosse au niveau de la decharge il y a 5 ans , je ne prends plus le velo sur ce trajet, trop dangereux, les voitures vont à plus de 100, il n'y aucun echapatoire pour les cyclistes qui se font klaxoner et froler dangereusement , pour ma part touché à l'épaule et envoyer dans le fossé sans que le chauffard s'arrete! Vu l'augmentation du trafic n'attendons pas un accident dramatique pour installer une belle piste cyclabe de St DREZERY à Teyran! nous sommes le dernier village de l'agloo nous payons une taxe fonciere extravagante sans services de compassion notoire ! une piste cyclable serai le minimum, en plus il y a le train pour , garrigue et vigne!	La connexion cyclable au prolongement de la Véloligne 1a depuis Jacou sera inscrite au projet de SERM sur la partie vélo (le tronçon via Teyran est en dehors du périmètre de la Métropole). Il est cohérent de prolonger cette véloligne jusqu'à St Drezero qui est aujourd'hui enclavée pour les modes actifs, et assurer cette continuité métropolitaine. Ce constat est partagé par la communauté de communes du Grand Pic Saint Loup	
BRAULT Thomas		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Le développement du vélo comme mode de transport structurant est un élément clé du PDM 2032. La création de 235 km de pistes cyclables sécurisées et le soutien à l'achat de vélos à assistance électrique sont des mesures concrètes et incitatives. Toutefois, il est essentiel d'accentuer la sécurisation des itinéraires cyclables, notamment aux intersections, pour garantir une continuité et une fluidité des trajets. L'aménagement de stationnements sécurisés est également un levier indispensable pour encourager la pratique du vélo. Je suis donc favorable à ce Plan des Mobilités qui encourage la pratique de mobilités décarbonatées sur notre territoire.	Le traitement des intersections et la sécurisation des itinéraires cyclables fait partie des priorités du Réseau Express Vélo voté en mai 2022, et les modalités techniques ont été précisées par un référentiel d'aménagements cyclables qui doit permettre de mieux les prendre en compte.	Pas de commentaire
CASTAGNET Marie		
Et sans parler d'aller jusqu'à Montpellier, pouvoir aller au Leclerc de Saint Aunes en vélo depuis Castries, Vendargues ou Baillargues enlèverait déjà beaucoup de trafic. Le rond point de Castries n'est pas praticable en vélo ni à pied aujourd'hui. Certains le font, mais je ne le ferais pas avec la fille sur le siège vélo. Pour rejoindre l'espace Cadoule de Vendargues depuis Castries à pied ou en vélo, nous sommes obligés de passer par la garrigue et le chemin qui passe sous le contournement de Castries, qui va à la station d'épuration et ensuite le long de la Cadoule. C'est l'aventure certes, mais ce n'est pas pratique.	Des discontinuités cyclables sur la partie est de la Métropole sont à l'étude et devraient être traitées dans les années à venir, que ce soit par le biais du projet Bustram (axe Castelnau- le-Lez, le Crès, Vendargues, Castries) qui réalisera une partie des aménagements cyclables, ou par d'autres projets d'aménagements à l'étude, devant permettre de relier les communes entre elles de manière sécurisée.	La commission prend note de la réponse adaptée de la Métropole
CRÉS Serge		
Remarques concernant PRADES le LEZ Suite à ma visite auprès du Commissaire enquêteur le 28/02/2025 à la mairie de Prades. Je me déclare contre l'aménagement de la piste cyclable sur la contre allée à Prades le lez, tel qu'il est prévu. Une simple signalétique au sol type C.V.C.B (Chaussée à Voie Centrale Banalisée), comme il en existe notamment pour accéder à la source du lez D112, suffirait.	S'agissant d'un itinéraire s'inscrivant dans le réseau des vélolignes, et plus particulièrement la Véloligne 11, l'objectif est d'assurer la sécurité des modes actifs et en particulier des vélos, en leur offrant un itinéraire sécurisé et continu. Les aménagements de type CVCB (Chaussée à Voie Centrale Banalisée) n'offrent pas ce niveau de sécurité en termes de séparation avec les flux motorisés.	
DAHMANI Alain		
En 1983,des terrains de propriétaires de la route de Montpellier ont été cédés à titre gracieux pour la création d'une contre-allée permettant de sortir et entrer chez eux en sécurité. Cette contre-allée a rempli son office jusqu'à ce jour. Il a été décidé sans réelle concertation avec les riverains de mettre cette contre-allée à sens	L'echelle de cette opération locale ne relève pas de l'échelle de conception du PDM. Chaque opération a sa propre procédure de concertation.	Pas de commentaire

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
unique pour créer une piste cyclable à double sens. Une présentation orale en mairie (aucun document remis malgré notre demande insistante) du projet décidé unilatéralement montre que ces pistes ne pourront pas être sécurisées avec des bordures béton en raison de l'étroitesse de la chaussée, du nombre important d'entrées sorties à desservir et d'un rayon de virage minimum à respecter pour l'accès aux riverains. Les travaux ont commencé le 3 mars sans autre annonce que celle du journal de Prades et on ne sait toujours pas comment nous entrerons et sortirons de chez nous à ce jour. Ci-joint le dernier courrier du collectif adressé à la mairie le 12/02/25 resté sans réponse également. DEHOU Karine		
Dans notre village le trafic automobile s'intensifie suite à la croissance démographique du lieu. Ce qui induit une multiplication de dangers pour ceux qui souhaitent se déplacer à vélo. Il serait nécessaire de mettre en place des voies cyclables bien séparés par des murets quand on doit partager la route ou loin de celle-ci. De St Drézéry, rien ne relie Castries, pas de transports directs, pas de piste cyclable. Vers Teyran où vont les enfants du village pour le collège pas de piste cyclable. La route est droite et beaucoup de véhicules circulent à une vitesse trop élevée. DELPUECH Émilie	La connexion cyclable au prolongement de la Véloligne 1a depuis Jacou sera inscrite au projet de SERM sur la partie vélo (le tronçon via Teyran est en dehors du périmètre de la Métropole). Il est cohérent de prolonger cette véloligne jusqu'à St Drezy qui est aujourd'hui enclavée pour les modes actifs, et assurer cette continuité métropolitaine. Ce constat est partagé par la communauté de communes du Grand Pic Saint Loup	La commission prend note de l'engagement de la Métropole de prolonger la Véloligne 1a jusqu'à Saint-Drézéry dans le cadre du projet de SERM
La ligne cyclable Juvignac-Carnon devrait être repositionnée pour 2025. Notamment le secteur Fabrègues-prison, qui présente une dangerosité importante pour les cyclistes (assez nombreux à l'emprunter). FERRAND Hugues	Des études en phase programme ont commencé pour cette liaison cyclable, mais elle ne sera pas réalisée en 2025.	La commission prend note de la réponse adaptée de la Métropole
Or des Associations comme Vélocité, propose des solutions qu'il serait bon d'étudier. Par ailleurs, la continuité des pistes cyclables est encore loin d'être satisfaisante pour les piétons et les vélos sur plusieurs communes. L'exemple de Castelnau-le-Lez est assez flagrant par l'absence d'une réelle politique à ce sujet, et de nombreux points noirs sont à souligner. A ce titre le baromètre vélo national classe la commune dans les dernières positions. Par conséquent un effort significatif doit pouvoir être fait pour assurer la	Le PDM s'appuie sur une réseau vélo de 3 niveaux : véloligne, réseau de liaison et réseau de proximité. Il repose sur 5 grands objectifs pour tout itinéraire cyclable : sécurisé, direct, cohérent, attractif et confortable. Cette dynamique de réseau doit permettre traiter les discontinuités et les intersections, qui constituent souvent les points noirs des réseaux cyclables. Les choix d'aménagement sont envisageables en fonction de trois critères principaux : La vitesse du trafic motorisé	

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
sécurité des habitants qui font l'effort de se déplacer soit à pieds, soit en vélo.	constatée et désirée, le trafic motorisé constaté et désiré et le débit cycliste constaté et désiré. Autres données pouvant affiner le choix de la configuration préférentielle ou questionner d'autres paramètres permettant d'envisager un projet favorable au vélo - y compris sans infrastructure dédiée (mixité) : emprise disponible, pentes, trafic poids lourds, heures de pointe, flux piéton, présence d'équipements scolaires, etc	
FIANDINO Franck		
Ma contribution porte sur l'ensemble du plan des mobilités de la Métropole de Montpellier, avec une attention particulière aux accès à la commune de Grabels. Sur les mobilités douces : La Métropole va dans le bon sens en favorisant les déplacements sécurisés et fluides, en écartant des voies de circulation pour les vélos, VAE, trottinettes et autres modes actifs de déplacement. Le Réseau Express Vélo (REV) est un objectif qui doit être accéléré pour permettre une grande fluidité entre les communes et vers le cœur de la Métropole, mais aussi entre elles. La commune de Grabels sera, à terme, mieux reliée à ses voisines, et les trajets quotidiens permettront un report modal plus important. Il est très important et prioritaire de terminer la véloligne 10a, qui est un axe majeur pour ce report modal, notamment pour le quartier de la Valsière et les habitants de Saint-Gély-du-Fesc travaillant à Montpellier. La véloligne 9, qui débute au centre du vieux village, devrait être prolongée, avec la sécurisation du parcours cycliste sur l'avenue du Père Soulas, véritable point noir des trajets quotidiens des cyclistes grabellois.	Le projet de Véloligne 10a et la continuité cyclable entre St Gély du Fesc, Grabels (La Valsière) et le Nord de Montpellier sont bien à l'étude actuellement. L'amélioration des aménagements cyclables sur l'Avenue du Père Soulas sont aussi à l'étude, mais dépendent aussi de la réalisation d'autres projets d'aménagement sur le secteur, et notamment du Bustram.	La commission prend note de la réponse adaptée de la Métropole
FILLON Josiane		
J'ai 73 ans et j'habite à St Drézéry. Je ne comprends pas pourquoi ma commune ne fait pas partie du Plan Vélo de la métropole, alors que nous sommes plus de 3000 habitants, dont la plupart travaillent à Montpellier, et alors que la circulation pour rejoindre la ville est de plus en plus chargée. Une piste cyclable vers Teyran permettrait d'alléger le trafic et de favoriser les mobilités douces. Personnellement, je ne fais pas de vélo, sur la M21 c'est trop dangereux. Mais en tant qu'automobiliste, je m'inquiète constamment pour la sécurité des cyclistes sur cette voie. A quand une piste cyclable St Drézéry-Teyran?	La connexion cyclable au prolongement de la Véloligne 1a depuis Jacou sera inscrite au projet de SERM sur la partie vélo (le tronçon via Teyran est en dehors du périmètre de la Métropole). Il est cohérent de prolonger cette véloligne jusqu'à St Drézéry qui est aujourd'hui enclavée pour les modes actifs, et assurer cette continuité métropolitaine. Ce constat est partagé par la communauté de communes du Grand Pic Saint Loup	La commission prend note de l'engagement de la Métropole de prolonger la Véloligne 1a jusqu'à Saint-Drézéry dans le cadre du projet de SERM

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
HACQUARD Isabelle		
veuillez trouver ci-joint la proposition d'un collectif d'habitants des Maresteltes concernant le projet de piste cyclable:	Traité dans le document « Pièces jointes du registre »	Pas de commentaire
HESS Quentin		
Le PDM doit devrait davantage planifier le desenglavement du territoire pour les mobilités douces visible sur la metropole, exemple : Franchissement du Lez : Créer un lien entre rive droite et rive gauche au niveau de Naviteau, de la Pompignanne, entre le pont André Levy et celui de Lattes (M132). Franchissement de la Mosson : Entre la zone Saint-Jean de Vedas et Fabrègues. Franchissement de l'A709 : - Zone échangeur de près d'arène infranchissable à pied ou à velo. Enclavement de Baillargues et Saint-Bres. LIEN : Coupure entre Castries et Saint Genies. Certains chemins agricoles/ruraux ont été coupées par le LIEN sans reports sécurisés à proximité. Des chemins de traverses doivent également être prévus dans les grands ensembles (grandes residences fermées, CHU, ...) permettant une meilleure porosité évitant des detours.	Sujet très large des franchissements et des ouvrages d'art qui doit être analysé projet par projet. Le PDM s'appuie sur une réseau vélo de 3 niveaux : véloligne, réseau de liaison et réseau de proximité. Il repose sur 5 grands objectifs pour tout itinéraire cyclable : sécurisé, direct, cohérent, attractif et confortable. Cette dynamique de réseau doit permettre traiter les discontinuités et les intersections, qui constituent souvent les points noirs des réseaux cyclables.	La commission prend note de la réponse adaptée de la Métropole
HIPPERT Philippe		
Enfin, pour diminuer l'usage quasi exclusif de la voiture et la diminution du nombre de véhicule un plan vélo devrait permettre aux cyclistes védasiens de relier en toute sécurité la mer au sud, les vignes à l'ouest, Montpellier à l'est et la Paillade au nord.	C'est l'objectif du réseau express vélos – Vélolignes montpelliéraines, voté en mai 2022, et en cours de réalisation	
HOCDE Régis		
Pour le développement de la pratique du vélo, l'association souligne le fort potentiel de progression et propose d'afficher une volonté plus claire. Elle salue l'objectif d'« élargir le linéaire d'aménagements cyclables et traiter les discontinuités » et attend la création d'un réseau express vélo avec ses composantes (aménagements sécurisés, végétalisation, traitement des carrefours, ondes vertes, espaces de repos et de services, jalonnement spécifique). La fiche action B1 est jugée primordiale, mais l'association regrette l'absence de programmation précise pour les vélolignes (notamment des pistes bidirectionnelles en site propre) et l'absence d'emplacements réservés dans le PLUi-C, ce qui fait craindre des années d'inactions. L'association pointe également une discontinuité majeure entre Montpellier et Clapiers lors de la traversée de Castelnau-le-Lez et regrette que le PDM	Le référentiel aménagements cyclables apporte des premières orientations et recommandations techniques, y compris en termes de traitement des carrefours ou de signalétique du réseau express vélos.	

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
n'ait pas recherché de solution, alors que des associations comme Vélocité ont fait des propositions concrètes.		
JANSEN Philippe		
Le plan de mobilité propose de nombreuses améliorations concernant les déplacements doux au niveau de Montpellier et des villages proches de Montpellier, mais aucun progrès concernant le secteur nord est de la métropole, notamment les déplacements à vélo dans et vers Saint Drézéry. Pourtant rejoindre le centre de la métropole (18km) depuis Saint Drézéry est devenu abordable et facile avec un Vélo à Assistance Electrique (VAE). Bien que les subventions de la métropole-département-région-état aient permis l'achat de 165 VAE sur la commune, très peu de personnes utilisent le vélo pour rejoindre Montpellier. La principale raison invoquée par les habitants est la sécurité car pour pédaler vers Montpellier nous devons emprunter la D21 vers Teyran, route étroite et très circulante. Le trafic y a fortement augmenté ces dernières années du fait de l'accroissement de la population. Or aucune piste cyclable n'est prévue sur cet axe. Même constat sur notre village Saint Drézéry : les conditions de déplacements à vélo empirent car aucun aménagement pour vélo n'est prévu alors que la densité de voitures augmente. Ce manque d'infrastructure pour le vélo au niveau de notre commune apparaît clairement dans les résultats de l'enquête réalisée par la Fédération des Usagers de la Bicyclette en 2021 (1) et dans le sondage effectué par l'association Saint Drézéry Nature Environnement (2). Les cyclistes de Saint Drézéry se sentent négligés, car si rien n'est prévu sur notre commune nous constatons les progrès significatifs réalisés et programmés pour le vélo au niveau de Montpellier et des autres communes.	La connexion cyclable au prolongement de la Véloligne 1a depuis Jacou sera inscrite au projet de SERM sur la partie vélo (le tronçon via Teyran est en dehors du périmètre de la Métropole). Il est cohérent de prolonger cette véloligne jusqu'à St Drezeroy qui est aujourd'hui enclavée pour les modes actifs, et assurer cette continuité métropolitaine. Ce constat est partagé par la communauté de communes du Grand Pic Saint Loup	La commission prend note de l'engagement de la Métropole de prolonger la Véloligne 1a jusqu'à Saint-Drézéry dans le cadre du projet de SERM
LE MOIGNE Nicolas		
Contribution de l'association Vélocité Grand Montpellier au PDME 2032	Traité dans la partie « pièces jointes au registre dématérialisé »	Pas de commentaire
LLORET Éliane		
Permettre la réalisation d'un accès cyclable à Castries (bus plus réguliers / Bustram à venir) mais également à Baillargues (PEM)	Les discontinuités cyclables sur la partie est de la Métropole sont à l'étude et devraient être traitées dans les années à venir, que ce soit par le biais du projet Bustram (axe Castelnau- le-Lez, le Crès, Vendargues, Castries) qui	La commission prend note de la réponse adaptée de la Métropole

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	réalisera une partie des aménagements cyclables, ou par d'autres projets d'aménagements à l'étude, devant permettre de relier les communes entre elles de manière sécurisée.	
ODONNELL Hugues		
Nous sommes une famille de cyclistes et que ce soit pour aller à Jacou, Montpellier ou le centre de Castelnau-le-Lez, nous sommes totalement opposés à l'idée de créer une piste cyclable sur l'avenue Jean Jaurès.	Le Plan de Mobilité (PDM) est le document qui structure et organise l'ensemble des politiques de mobilité pour les années à venir. Sa vocation est de présenter un système de mobilité global sans définir les solutions techniques inhérentes à chaque quartier. L'avenue Jean Jaurès à Castelnau-sur-Lez a un rôle important pour organiser les déplacements des habitants de la commune, comme ceux des communes voisines. Cet axe Nord Sud devra pouvoir accueillir des mobilités alternatives efficaces et sécurisées (vélo, piéton, bus) tout en permettant une circulation en voiture adaptée aux besoins et aux caractéristiques de la voie (largeur, dénivelé, riverain, accessibilité aux commerces et services...). Le PDM n'est pas le document qui propose la solution technique de cet aménagement de l'espace public. Une étude de faisabilité technique, financière, environnementale et foncière doit être réalisée afin d'étudier les différentes options possibles en fonction des différents tronçons de l'avenue. Cette démarche sera menée avec un process de concertation spécifique au projet	La commission prend note de la réponse adaptée de la Métropole
PICOU Christian		
Les cyclistes ne sont pas mieux lotis, pour se rendre de Maurin aux quartier Sabines ou Ovalie par exemple c'est très compliqué car il n'y a pas de pistes cyclables.	Des projets d'aménagement cyclables (Véloligne 6a) sont à l'étude pour relier Maurin à la ZI de la Lauze, puis les communes de Saint-Jean-de-Védas et l'ouest de Montpellier.	
QUEVAL Maxime		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
. Observation concernant la mobilité sur la route D26E1 reliant Baillargues (pole multimodale) et la ville de Mauguio : Constat : - Route dangereuses pour les voitures (notre voisin a eu un accident par exemple) car elle est très étroites dans certains passages - Route très dangereuse pour les piétons et les vélos du fait de l'absence de bas côtés et pistes cyclables (risque d'accident grave) - Absence de transport en commun régulier reliant le Pole multimodal de Baillargues et Mauguio Propositions : - Il serait souhaitable de mettre un piste cyclables sur cette route pour favoriser les mobilités douces entre Mauguio et le Pole multimodale dont la gare SNCF et éviter les risques d'accident pour les piétons, cyclistes notamment ceux qui sont dans les entreprises et centres de formation de la ZA du Bosc. Cela faciliterait le fait que les habitants de Mauguio prennent le train et nous permettrait d'utiliser notre vélo en toute sécurité pour aller à Mauguio (depuis Baillargues). Une piste cyclable est prévue pour être terminée en 2022! Visiblement un problème de propriété empêche de finaliser la piste dans ce cas pourquoi ne pas prévoir la fin de la piste de l'autre côté de la route ou la place est disponible. Cela permettrait de rejoindre les pistes cyclables de Mauguio et réduirait considérablement les risques	Un projet d'aménagement cyclable est à l'étude (Véloligne D) pour relier le PEM de Baillargues à la voie verte du Pays de l'Or.	La commission prend note des réponses de la Métropole
2. Pistes Cyclables ville de Baillargues Constat : - Absence de pistes cyclables pour aller de Baillargues en direction de Saint Aunes, Vendargues, Le Cres... Car il faut traverser le pont de l'autoroute N113 - Absence de pistes cyclables pour aller en direction de Saint Bres (113) ou en passant par la ville - Un tunnel très étroit pour passer sous l'autoroute existe entre Baillargues et Castries et La Cadoule (Vendargues) = chemin de Vendargues mais fait cohabiter vélo, voiture et piéton. Un autre accès à quelques mètres existe sous l'autoroute entre Baillargues et Castries pour accéder aussi à la Cadoule existe mais il n'est pas utilisé et fermé à la circulation et pourrait servir de passage pour les Vélo (Cf. document explicatif joint) - Très peu de pistes cyclables à Baillargues. La seule piste cyclables comporte des bacs de fleur au milieu	Des projets d'aménagement cyclables sont à l'étude, conformément au réseau express vélos – Vélolignes : • Véloligne D pour relier le PEM de Baillargues à la voie verte du Pays de l'Or, puis Baillargues à Castries (futur terminus du Bustram) • Véloligne 1C pour relier Baillargues à Vendargues.	

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Propositions : Aménager plus de pistes cyclables aux endroits indiqués		
RICARD Martine		
je suis proprétaire à Baillargues de la parcelle BK32 sur la commune dans la zone La Mourade .il parait que la Métropole a un projet de piste cyclable et d'espaces verts dans cette zone qui actuellement est en Z A U ? dans ce cas, elle deviendrait agricole !!!!! d'autre part la métropole préempterait une partie des terrains ? combien de mètres carrés de mon terrain seraient concernés et comment je pourrais accéder à la partie restante ? je ne vois pas du tout l'interet d'une piste cyclable à cet endroit ?	Le Plan de Mobilité (PDM) est le document qui structure et organise l'ensemble des politiques de mobilité pour les années à venir. Sa vocation est de mettre en cohérence les actions sans entrer dans les particularités spécifiques inhérentes à chaque quartier. Il est donc normal que le PDM n'apporte pas une réponse précise à des problématiques très locales.	La commission prend note des réponses de la Métropole
RICHARD Sabine		
J'emprunte quotidiennement la récente piste cyclable du boulevard d'Antigone pour me rendre sur mon lieu de travail à la Pompignagne. Je regrette cependant qu'elle s'arrête au droit de la rue Léon Blum. J'espérais que le PDM prévoit un prolongement jusqu'à la place de l'Europe, d'autant plus que les voitures ont 3 voies pour elles seules.	A ce jour le Réseau express Vélos prévoit de connecter l'anneau Vélo depuis l'Avenue Jean Mermoz jusqu'au Quai du Pirée et non par le Boulevard d'Antigone. Cependant, ces projets sont encore à l'étude, en lien avec la le projet de ZAC Ricardo Bofill.	
ROBERT Luc		
Sur le territoire de Saint-Georges-d'Orques il n'existe aucun aménagement pour les piétons, ni piste cyclable, depuis l'intersection entre la rue des Baraques et la rue de Clairdouy , jusqu'à la résidence l'Orée de Montpellier (située en face de l'arrêt de bus 40 « Justin Bec »). Or plusieurs centaines de personnes habitent cette résidence et le cheminement le long du M5E5 (avenue Justin Bec) est extrêmement dangereux pour les piétons et les cyclistes. Nous demandons donc la réalisation d'un itinéraire sécurisé pour les piétons et les cyclistes. Nous demandons également la création d'un itinéraire cyclable entre Saint-Georges-d'Orques et Pignan en raison de la dangerosité du M5E5. Cet aménagement serait facile à réaliser en utilisant des chemins existants. Actuellement, il n'est pas possible de laisser un vélo en sécurité à proximité de la station de tram de La Mosson, très utilisée par les habitants de Saint-Georges-d'Orques. Il n'est pas possible non plus d'y emprunter un vélo en libre-service Vélo magg. Nous demandons donc la création d'un parking à vélo sécurisé et d'une vélostation automatique.	Le Plan de Mobilité (PDM) est le document qui structure et organise l'ensemble des politiques de mobilité pour les années à venir. Sa vocation est de mettre en cohérence les actions sans entrer dans les particularités spécifiques inhérentes à chaque quartier. Il est donc normal que le PDM n'apporte pas une réponse précise à des problématiques très locales. Concernant les aménagements cyclables structurant, il convient de préciser que la liaison cyclable entre St Georges d'Orques et Pignan est bien inscrite au Réseau Express Vélos – Vélolignes	La commission note les réponses de la Métropole et considère que les demandes concernant le territoire de Saint-Georges-d'Orques devraient être prises en considération.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
SALOM Michel		
Je suis tout à fait pour le plan de circulation de l'association des "4 Boulevards" avec des voies à sens uniques pour minimiser les impacts et privilégier les pistes cyclables (sachant que 50% des circulation automobiles dans la métropole est de moins de 3 Kms)	Le Plan de Mobilité (PDM) est le document qui structure et organise l'ensemble des politiques de mobilité pour les années à venir. Sa vocation est de présenter un système de mobilité global sans rentrer dans les particularités spécifiques inhérentes à chaque quartier. Il est donc normal que le PDM n'apporte pas une réponse précise à la problématique de trafic sur les boulevards Berthelot, Vieussens, Rabelais et d'Orient. Un des principaux objectifs du PDM est de limiter le trafic dans les centres-villes densément peuplés, afin d'améliorer les conditions de vie de ses habitants (sécurité, pollution de l'air, bruit...). Le secteur à l'ouest et au sud-ouest de la centralité montpelliéraine va être très prochainement desservi par la ligne 5 de tramway, bénéficier de la création du Contournement Ouest de Montpellier (COM) et être parcourue par les vélolignes A, 6, 7 et 8. Ainsi, la situation sur ce quartier devrait s'améliorer dans les années à venir grâce au développement de l'offre pour des mobilités alternatives à la "voiture solo". Pour plus de détails et des données chiffrées, se référer à la réponse complète à destination du Collectifs des Riverains des 4 Boulevards.	La commission prend note des réponses de la Métropole
VALLE Sébastien		
Je suis tout à fait favorable a la mise en place de pistes cyclables mais avec discernement ce qui de toute évidence n'est pas le cas.	Le PDM s'appuie sur une réseau vélo de 3 niveaux : véloligne, réseau de liaison et réseau de proximité. Il repose sur 5 grands objectifs pour tout itinéraire cyclable : sécurisé, direct, cohérent, attractif et confortable. Cette dynamique de réseau doit permettre traiter les discontinuités et les intersections, qui constituent souvent les points noirs des réseaux cyclables. Les choix d'aménagement sont envisageables en fonction de trois critères principaux : La vitesse du trafic motorisé constatée et désirée, le trafic motorisé constaté et désiré et le débit cycliste constaté et désiré. Autres données pouvant affiner le choix de la configuration préférentielle ou requestionner d'autres paramètres permettant d'envisager un projet favorable au vélo - y compris sans infrastructure dédiée (mixité) : emprise disponible, pentes, trafic poids lourds, heures	La commission prend note des réponses de la Métropole

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	de pointe, flux piéton, présence d'équipements scolaires, etc.	
VAN DE PARE Carmen		
Piste cyclable non-terminée depuis des années : la partie sur la Route de Baillargues entre la Manade Le Soleil jusqu'à la gare de Baillargues (voir p.j.). Très dangereux pour y circuler en vélo et/ou se déplacer à pied. Toute la partie de la Route de Baillargues à partir du rond point de la SICA jusqu'à la gare est à revoir et à sécuriser ainsi pour les automobilistes.	Un projet d'aménagement cyclable est à l'étude (Véloligne D) pour relier le PEM de Baillargues à la voie verte du Pays de l'Or.	La commission prend note des réponses de la Métropole
VIOGEAT Maurice		
Nous souhaitons dans le cadre de la metropole qu'une liaison vélo soit réalisée de saint drezery à jacou pour rejoindre montpellier et aussi de saint drezery à castries pour rejoindre le bus tram .Prevoir des casiers a vélos a la station tram	La connexion cyclable au prolongement de la Véloligne 1a depuis Jacou sera inscrite au projet de SERM sur la partie vélo (le tronçon via Teyran est en dehors du périmètre de la Métropole). Il est cohérent de prolonger cette véloligne jusqu'à St Drezy qui est aujourd'hui enclavée pour les modes actifs, et assurer cette continuité métropolitaine. Ce constat est partagé par la communauté de communes du Grand Pic Saint Loup.	La commission prend note de l'engagement de la Métropole de prolonger la Véloligne 1a jusqu'à Saint-Drézéry dans le cadre du projet de SERM
1 Vélo ligne et RD 185 : Le Mas des Abeilles, qui commercialise des fruits et légumes, situé à proximité du pont sur la RD 185 enjambant la voie ferrée du côté de la gare, a un accès à la RD 185 qui traverse la vélo ligne, cela génère des conflits de passage du fait de l'activité de ce commerce, et une dangerosité du au tournant à gauche pour les automobilistes venant de Fabrègues. La création d'un parking in situ du Mas des Abeilles a bien amélioré la situation mais la mauvaise signalisation de ce point noir fait qu'il y a encore des problèmes. Aucun véhicule ne devrait stationner sur la piste cyclable, ce qui est régulièrement le cas lorsque le parking est saturé, ou du fait de la nonchalance de certains automobilistes. Une signalétique et une voirie bien adapté permettrait de limiter les conflits. 2 Vélo ligne et Pont de Villeneuve : Le Pont de Villeneuve est oublié, une piste cyclable longeant la RM185E4 doit être planifiée. 3 Vélo ligne et Maurin :Aussi, nous regrettons de ne pas trouver une vélo ligne qui relirait Maurin à la station de tramway des Sabines ce qui multiplierait les possibilités pour joindre Montpellier.	Le projet d'aménagement de la halte ferroviaire de Villeneuve-lès-Maguelone prend en compte le quartier Pont de Villeneuve dans sa zone de chalandise. Ce quartier sera relié par une piste cyclable au futur PEM. Dans le cadre du SERM, il est prévu un renforcement de l'offre ferroviaire. Il permettra une meilleure connexion à la gare Saint-Roch et à Montpellier. Concernant la signalétique des pistes cyclables, le référentiel aménagements cyclables apporte des premières orientations et recommandations techniques, y compris en termes de traitement des carrefours ou de signalétique du réseau express vélos.	La commission prend note des réponses de la Métropole
Voie verte		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
HASARD Thierry		
Concernant le réseau cyclable secondaire rien n'est précisé, il n'est question que de « déploiement d'un réseau cyclable de liaison », de « proposer des cheminements », ou de « valorisation des chemins ruraux en zone périphérique » ...etc. Aucune indication sur le tracé des chemins en question et surtout pas de positionnement sur le statut « voie verte » ! C'est pourtant un point fondamental pour l'information du public. Fin 2023 début 2024 la Métropole a tenté d'imposer ce statut « voie verte » à deux chemins ruraux entre Saint Georges et Lavérune et Murviel et Pignan, chemins indispensables aux activités de la viticulture qualitative locale. Cette tentative s'était heurtée à une très vive opposition, pas seulement des vignerons mais aussi d'une grande partie de la population rurale (réunion avec Julie Frêche le 15 février 2024) et le projet avait été retiré. Provisoirement ou pas ? Telle est la question posée aujourd'hui. Le statut « voie verte » sur les chemins ruraux crée une priorité cycliste, donc urbaine. Le cycliste devient roi, le rural passe ensuite, son droit de circuler dépendant du bon vouloir de l'autorité métropolitaine de lui accorder (ou pas) la dérogation nécessaire. Le statut « voie verte » c'est la ville qui impose ses désirs et ses modes de vie urbains (circuler vite, confortable, prétendument vertueux) aux campagnes. Le statut voie verte en zones rurales aurait donc des conséquences sociales. Mais il aurait aussi des conséquences écologiques. Et ces conséquences ne sont pas vertueuses, loin de là : Une voie verte imposée sur un chemin rural induit directement une réduction des zones agricoles du fait de la réglementation « non traitement ». Elle induit ensuite une extension de la déprise agricole du fait des difficultés générées au quotidien pour les agriculteurs (accès compliqué pour les engins agricoles, pour les fournisseurs, les salariés, les sous-traitants, les clients etc..), du recul de la chasse qui est le seul outil régulateur de la prolifération des sangliers, de l'exacerbation des tensions ruraux/cyclistes, pour finir par l'extension progressive des aires périurbaines en commençant par la création d'aires plus ou moins récréatives dans les espaces abandonnés, etc.. A terme ce sont de larges espaces agricoles et naturels qui seraient appelés à disparaître. Personne en fait n'a intérêt à la création de ces voies vertes. En dehors de l'affichage politique. Si le projet « voie verte »	Le PDM s'appuie sur un réseau vélo de 3 niveaux : véloline, réseau de liaison et réseau de proximité. Il repose sur 5 grands objectifs pour tout itinéraire cyclable : sécurisé, direct, cohérent, attractif et confortable. Cette dynamique de réseau doit permettre traiter les discontinuités et les intersections, qui constituent souvent les points noirs des réseaux cyclables. Les choix d'aménagement sont envisageables en fonction de trois critères principaux : La vitesse du trafic motorisé constatée et désirée, le trafic motorisé constaté et désiré et le débit cycliste constaté et désiré. Autres données pouvant affiner le choix de la configuration préférentielle ou questionner d'autres paramètres permettant d'envisager un projet favorable au vélo - y compris sans infrastructure dédiée (mixité) : emprise disponible, pentes, trafic poids lourds, heures de pointe, flux piéton, présence d'équipements scolaires, etc. Une voie verte correspond à un outil réglementaire permettant de partager la voirie entre les modes actifs. Celle-ci ne nécessite pas nécessairement d'imperméabilisation des sols. Par exemple, lorsque la plateforme routière est suffisamment qualitative pour accueillir de la circulation en modes actifs, celle-ci ne sera pas forcément repris	La commission observe que la Métropole ne répond pas à la question posée concernant une possible voie verte entre Saint Georges et Lavérune et Murviel et Pignan.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
sur des chemins ruraux est toujours dans les cartons de la Métropole il ne peut pas être mis sous le tapis. Toutes ses conséquences, en matière d'étalement urbain, de consommation d'espaces agricoles et naturels, de perte de biodiversité devraient être chiffrées et affichées, clairement et honnêtement dans le cadre de l'enquête publique.		
MARAVAL Camille		
La création de liaisons cyclables entre les communes de la métropole dans les chemins qui servent actuellement de desserte agricole avec le statut "voie verte" entrainera une augmentation du flux de velo et piétons sur ces chemins au sein de l'espace agricole et naturel.(perte de biodiversité car le flux de population genera la nidification et la reproduction de certaines espèces.) Pour l'agriculture (gêne lors de la réalisation de certains travaux (traitements, broyage, récolte...) (recrudescence de sangliers et lapins qui nuisent aux culture car la chasse sera aussi plus compliquée aux abords des voies vertes alors que c'est aujourd'hui le seul moyen de régulation. Pour les promeneurs (risque de projection de pierres lors des broyages par exemple...) Ces chemins sont très étroits et ne permettent pas le croisement de deux véhicules ou même tout simplement d'un véhicule et d'un vélo! Créer des voies vertes sur ces chemins c'est accentuer la priorité des vélos et piétons sur les engins agricoles en risquant de créer des conflits d'usages	Le PDM s'appuie sur une réseau vélo de 3 niveaux : véloligne, réseau de liaison, réseau de proximité. Pour chaque type de réseau des études et analyses seront menées afin de définir la meilleure solution d'aménagement cyclable en analysant les impacts environnementaux, agricoles, hydrauliques et fonctionnels pour les vélos. Une voie verte correspond à un outil réglementaire permettant de partager la voirie entre les modes actifs et d'autoriser des modes motorisés par dérogation (riverains, clients des établissements desservis par la voie et engins agricoles). Celle-ci ne nécessite pas nécessairement d'imperméabilisation des sols. Par exemple, lorsque la plateforme routière est suffisamment qualitative pour accueillir de la circulation en modes actifs, celle-ci ne sera pas forcément reprise avec un nouvel enrobé	La commission observe que la Métropole ne répond pas à la question posée concernant une possible voie verte entre Saint Georges et Lavérune et Murviel et Pignan.
Maraval Olivier		
Monsieur Olivier MARAVAL exprime des préoccupations concernant les projets de requalification de certains chemins ruraux en voies vertes. L'auteur rappelle l'usage agricole séculaire de ces chemins pour desservir les parcelles et manœuvrer les engins agricoles. Il met en avant plusieurs dangers et risques liés à la mise en place de telles voies vertes pour les futurs usagers. Parmi les dangers identifiés, on retrouve : • Les opérations de labour qui peuvent salir les chemins et entraîner des risques de chutes. • Les opérations de broyage qui peuvent projeter des pierres dangereusement loin. • L'emploi de produits phytosanitaires (bios ou non bios) qui		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
présente des risques d'intoxication (délai avant récolte), nécessite des délais de ré-entrée et impose des zones de non traitement (ZNT) potentiellement contraignantes. • Les risques de vols et de dégradation des cultures. • Le croisement dangereux entre les engins agricoles et les usagers des voies vertes. • Les risques de coupures lors des travaux d'écimage et de rognage. • Le risque accru de blessures si les cyclistes et piétons entrent dans les cultures. Monsieur MARAVAL souligne la différence entre danger et risque : le danger est ce qui peut causer un dommage, tandis que le risque est la probabilité d'apparition de ce danger. Il explique que plus la fréquentation des chemins augmente, plus les risques s'accroissent, suivant les principes HACCP. D'autres préoccupations sont soulevées concernant l'impact sur la chasse (risque de "balle perdue" augmentant avec la fréquentation) et la biodiversité (perturbation de la nidification, impact sur les auxiliaires de lutte biologique, potentielle augmentation des traitements phytosanitaires). En conclusion, Monsieur MARAVAL met en garde contre les dangers inhérents aux activités agricoles sur ces chemins et comment la transformation en voies vertes pourrait augmenter les risques pour les futurs usagers et impacter négativement les pratiques agricoles.		
LAZUTTES Henri		
La question de maintien de trois pistes cyclables sur l'axe de pénétration Nord sud mérite d'être posée ainsi que le besoin du passage de la piste cyclable par la route de Mende dans Montferrier. (Détails voir registre)	Le réseau des vélolignes, voté en mai 2022 par le Conseil métropolitain et après consultation des maires, vise à assurer des continuités cyclables sécurisées entre Montpellier et les communes de la Métropole, mais aussi entre les communes elles-mêmes. Ainsi, la Véloligne 11 doit permettre d'assurer la continuité entre le futur terminus de la Ligne 5 et la Commune de Prades-le-Lez, et la Véloligne 10b entre la Commune de Montferrier-sur-Lez et le carrefour "Agropolis". Ces deux continuités cyclables sont essentielles pour permettre aux usagers des communes de Prades-le-Lez et Montferrier-sur-Lez qui le souhaitent d'utiliser le vélo comme un mode de déplacement du quotidien. Ces deux liaisons sont connectées par la Véloligne B, une voie verte déjà existante, qui franchit le	

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	Lez.	
8. INTERMODALITE		
Covoiturage & autopartage		
Anonyme		
L'autopartage est certainement à développer, mais le covoiturage, qui peut sembler de première abord une bonne idée, s'avère néanmoins à l'usage très peu efficace à en croire les résultats des nombreuses expériences dans ce domaine : l'impact s'avère être très décevant car beaucoup de personnes sont prêtes à emmener dans leur voiture des personnes qui acceptent leurs horaires et conditions, mais peu sont prêtes à adopter plus que ponctuellement de se plier aux horaires et modalités pratiques de conducteurs proposant leur voiture en covoiturage.	Dès le début du mandat, la Métropole a mis en place une action de soutien au covoiturage via une incitation financière permettant un covoiturage rémunérateur pour le conducteur et gratuit pour le passager. La mise en relation des passagers et conducteurs est gérée par une application performante (Klaxit puis Blablacardaily) permettant aux personnes de communiquer et adapter les rdv. Enfin, avec la garanti de retour en taxi si le conducteur annule le trajet du retour, la Métropole lève un des freins de cette pratique alternative à la voiture solo. Depuis plusieurs mois, la Métropole finance entre 26 000 et 30 000 trajets par mois, hors Ile de France, elle est dans le top 3 du meilleur nombre de trajets financés par mois. Ainsi, on se rend compte que cette modalité de déplacement a trouvé sa cible avec des voyages assez longs (24 km en moyenne, c'est à dire trop long pour le vélo et souvent peu performant en transports en commun), les heures creuses sont aussi plébiscitées, permettant aux professionnels qui ont des horaires décalés de rejoindre leur poste de manière plus économes (par ex CHU).	Nous considérons que le maître d'ouvrage apporte une réponse adaptée aux observations qui lui sont adressées.
COURRIAS Jordan		
Je salue la volonté du PDM 2032 de favoriser des alternatives à l'usage individuel de la voiture, notamment grâce aux incitations au covoiturage et au développement de l'autopartage. Ces solutions permettent d'optimiser l'utilisation des véhicules et de réduire la congestion urbaine. Il est essentiel que ces dispositifs soient	Observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	Nous considérons que cette observation n'appelle pas de réponse particulière.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
accompagnés d'un maillage territorial de parkings dédiés et d'une plateforme numérique facilitant leur mise en relation.		
ROBERT Luc		
Enfin, nous demandons la création d'une aire de co-voiturage sur le territoire de Saint-Georges-d'Orques pour contribuer à la réduction du nombre de véhicules personnels circulant entre notre commune et les autres communes de la Métropole.	L'application de covoiturage BlablacarDaily soutenu par la Métropole permet de mettre les covoitureurs en contact de façon à avoir des points de rendez-vous au plus près de chez eux ou bien sur le chemin. L'aménagement d'une aire de covoiturage n'est donc pas indispensable à ce type de pratique	Nous considérons que le maître d'ouvrage ne répond que de façon partielle à l'observation qui lui est faite, et qu'il serait peut-être souhaitable d'étudier l'intérêt de créer une aire de covoiturage sur le territoire de Saint-Georges-d'Orques.
Anonyme		
3 Autopartage Un véhicule en autopartage en replace 5. L'auto partage n'est envisagé qu'au travers de la solution Modul'auto. Ainsi, le tarif du km d'un véhicule loué avec Modul'auto pour une catégorie B, pour 4 jours (600 km) est égal à 376€ soit 0,63€ du km sans abonnement, ou 291€ soit 0,49€ du km avec abonnement de 12€ mensuel. Mais ce tarif du km d'un véhicule loué avec Citz passe pour une catégorie M équivalent à la B, 4 jours (600 km) est égal à 332€ soit 0,55€ du km sans abonnement, ou 260€ avec abonnement soit 0,43€ du km. Ce qui nous rapproche du coût d'un véhicule de la même catégorie acheté par un particulier sur la base de 15 000 km/an sur 10 ans qui sera de l'ordre de 0,30€ du km. Par ailleurs, par la gestion associative de l'auto partage des solutions moins onéreuses existent par exemple par une gestion au niveau de la commune ou avec aide à l'investissement de départ. Une vraie solution incitative à la démotorisation est celle choisie par la commune de Villerouge Termenes qui met à disposition gratuitement deux véhicules électriques dont un utilitaire rechargés grâce à une ombrière pour ces 140 habitants. Cette solution de véhicule gratuit pour tous et toutes pourrait remplacer la charge électrique offerte aux bornes de la métropole aux seuls propriétaires de véhicules électriques pour un coût similaire.	La fiche action C.9 "Favoriser l'autopartage" identifie différentes pistes d'amélioration et de développement de cette pratique. Les proposition du contributeur seront prises en compte pour enrichir la réflexion.	Nous prenons acte de l'engagement du maître d'ouvrage à enrichir sa réflexion grâce aux propositions faites par le contributeur : Propositions consistant à remplacer la charge électrique, offerte aux seuls propriétaires de véhicules électriques, par la mise à disposition gratuite de véhicules électriques.
4 Covoiturage Nous suggérons que la métropole développe une application numérique intégré à M'ticket à l'image de ce qu'elle présente dans son dossier « dispositif M covoit'Lignes » qui permet à tout usager de demander une place dans le véhicule d'un	Actuellement, le covoiturage soutenu financièrement par la Métropole est géré via l'application de Blablacardaily. L'action C2 "Organiser la diffusion de l'information" prévoit de la mise en place d'un compte mobilité permettant de relayer un maximum	Nous considérons que le maître d'ouvrage ne répond que de façon partielle à l'observation qui lui est faite, et qu'il serait peut-être

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
covoitureur à proximité de l'arrêt demandé. Aucune aire de covoiturage n'est répertoriée sur Villeneuve.	de mode de déplacement sur une seule application.	souhaitable d'étudier l'intérêt de créer une aire de covoiturage sur le territoire de Villeneuve-lès-Maguelone.
Développement		
BOCHKOVITCH Dominique		
Les objectifs recherchés sont vraiment atteints avec la réduction de l'usage de la voiture individuelle ,le développement d'un réseau multimodal efficient (création ligne 5 tram,extension ligne 1 pour desservir la gare Sud de France,bus tram,vélo ,covoiturage)	Observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	Nous considérons que cette observation n'appelle pas de réponses particulières.
HIPPERT Philippe		
Sur le fond, ce PDM 2032 s'appuie largement sur les mobilités carbonées (routes, autoroutes) et fait une part congrue au ferroviaire.	Le PDM s'appuie sur plusieurs actions pour atteindre ses objectifs. Les actions doivent être analysés de manière systémique et non de manière isolée. Ainsi, le système de mobilité proposée permettra de reporter le trafic en dehors des centres urbains (ou de le limiter), et il permettra de reporter 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".	Nous considérons que le maître d'ouvrage apporte une réponse adaptée aux observations qui lui sont adressées.
MORALES Christophe		
Ce plan est pertinent. Il favorise les mode doux et collectifs de déplacement. La gratuité des transports et l'importance des investissements en cours et prévus sont des leviers forts qui le valident. L'élimination de la circulation de transit polluante est nécessaire pour la santé et le bien être des habitants. C'est pourquoi le contournement ouest de Montpellier (COM)est indispensable et urgent. De même la ZFE doit être appliquée d'autant qu'elle est accompagnée de mesures dérogatoires pertinentes. La qualité de l'air que l'on respire est un enjeu de santé primordial. Ce plan qui a pour ambition le développement durable, la santé et le pouvoir d'achat des habitants mérite d'être approuvé.	Observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	Nous considérons que ces observations n'appellent pas de réponses particulières.
NERVIL Romain		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Bonjour, je remercie les équipes ayant travaillé sur cette consultation. La métropole de Montpellier a fait de belles avancées en termes de transports... mais il reste aussi beaucoup à faire. Le cœur est bien desservi et même préservé du trafic auto, mais c'est au détriment du premier anneau car les solutions de report de la voiture vers les transports en commun ne sont pas encore suffisantes, surtout avec les villages.	Le PDM agit pour l'ensemble des modes de déplacements. Les actions doivent être analysées de manière systémique et non de manière isolée. Ainsi, le système de mobilité proposée permettra de reporter le trafic en dehors des centres urbains (ou de le limiter), et il permettra de reporter certains déplacements réalisés jusqu'à présent en voiture sur des modes alternatifs (covoiturage, vélo, transport en commun, piéton), dans l'objectif de laisser la voiture à sa "juste place". Il inscrit dans son projet stratégique et son plan d'action une hiérarchisation du réseau routier (réseau structurant, réseau primaire, réseau secondaire) qui permet d'apaiser les quartiers de Montpellier et les centres-villes des communes de la métropole. Il prévoit par ailleurs la réalisation d'un contournement intercommunal composé de nouvelles infrastructures (le COM et la DEM), de la RM65 et de l'A709 reconfigurée. L'objectif de ce contournement intercommunal est d'assumer le rôle de distribution du trafic à l'intérieur du contournement – dans la zone urbaine - tout en y réduisant le transit	Nous considérons que le maître d'ouvrage apporte une réponse adaptée aux observations qui lui sont adressées.
Liaison		
Anonyme		
Ce plan de mobilité n'est absolument pas à la hauteur des besoins des habitants. Pour prendre quelques exemples : la ligne à haut niveau de services prévue entre Gignac et Montpellier est prévue avec une capacité ridicule face à l'ampleur du nombre de personnes à transporter si l'on souhaite réduire le trafic automobile et l'autosolisme. Pour des raisons politiques, si j'ai bien suivi, entre différents maires et la Métropole, la population et les touristes subissent l'absence de tramway jusqu'à la mer : un comble pour une métropole sise à proximité de la mer ! L'allongement de la ligne de tramway jusqu'à la Gare Sud de France est une bonne chose, mais que l'arrêt soit à 250 m de la gare de l'autre côté de l'autoroute est un scandale absolu pour les familles avec petits enfants, les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite, tout cela est fait n'importe comment ! Le nombre croissant de TGV arrivant (ou au départ de) à Sud de France au détriment de la Gare Saint Roch pénalise toutes les personnes se rendant au nord de la ville notamment vers le CHU et plusieurs universités, c'est une aberration.	Tel expliqué dans le document "Projet" à partir de la page 50, l'enjeu d'amélioration du réseau de transports collectifs montpellierain repose sur un développement hiérarchisé visant à faire fonctionner en synergie les différents modes (articuler plutôt que superposer les réseaux) afin de bénéficier d'un « effet réseau » grâce au maillage des lignes et la multiplication de liaisons origine / destination. Les principes généraux retenus consistent en une hiérarchisation à plusieurs niveaux : - la 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. Ce réseau devra bénéficier d'un niveau de service lui permettant de concurrencer la voiture. Il s'agit de l'ambition de création d'un Service Express Régional Métropolitain (SERM) Montpellier Méditerranée, - un 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'offre sur certaines extrémités de lignes un complément du	La commission considère que le maître d'ouvrage apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été adressées.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	réseau structurant par la création de lignes à haut niveau de service bénéficiant d'un niveau de service proche de celui du tramway - une rationalisation des lignes de proximité, avec la valorisation de certaines et la probable suppression d'autres ou leur évolution en lignes de Transport à la Demande (TAD) - un réseau de covoiturage visant à connecter les territoires voisins au coeur de Métropole, en complément des lignes périurbaines. Un système de vases communicants doit pouvoir s'effectuer (je pars travailler en covoiturage et je rentre en bus) - des offres spécifiques en lien avec les déplacements liés au loisir ou tourisme, qu'il s'agisse d'évènements ponctuels ou de tendances saisonnières touristiques	
Anonyme		
DU MIEUX A MONTPELLIER, DES PROGRES A FAIRE POUR LES ALENTOURS Les efforts sur les mobilités au sein de Montpellier permettent aujourd'hui d'avoir des alternatives à la voiture quand on est Montpellierain. Mais cette progression atteindra un plafond qui ne sera pas franchissable tant qu'on ne travaille par sur des connexions fréquentes et avec une large plage horaire, avec les communes alentours (hors métropole notamment). Exemple: Un habitant des Matelles n'est qu'à 15min du tramway Occitanie en bus ou voiture, mais quand le dernier bus est à 19h, et qu'il y en a au mieux 1/heure alors la voiture est choisie. Plus problématique encore, les bouchons étant principalement en amont d'Occitanie, le conducteur n'a pas beaucoup d'intérêt à laisser sa voiture à Occitanie quand il a déjà passé la majorité des bouchons. Il faut des bus plus efficaces et plus nombreux, pour que lorsqu'on part du travail et que le tramway a un souci (comme ça arrive régulièrement) on n'ai pas l'angoisse de rater le dernier bus.	L'objectif du Schéma Directeur de l'étoile multimodale / SERM est de réduire le temps de parcours des trajets des habitants de communes périurbaines en utilisant les 5 lignes de cars express prévues à horizon 2034 et en augmentant l'amplitude horaire avec des services compris environ entre 6h00 et 23h00. Ce projet est porté par un partenariat avec la région. En effet la desserte périurbaine relève de leur compétence en tant qu'AOM.	Nous constatons que le maître d'ouvrage répond au moins en partie aux observations qui lui sont adressées. Nous considérons toutefois qu'une analyse de localisation des stationnements en bordure de centralités devra être réalisée à l'expérience des conditions de circulation qui résulteront de la mise en place du PDM2032.
La ligne 7 n'arrive plus au Peyrou ou Albert 1er nous permettant d'enchaîner correspondance avec d'autres lignes sans une marche 5-10 minutes . J'ai plusieurs fois signalé ce problème. Car des personnes âgées ou avec handicap sont concernées. Cela nous amène à utiliser la voiture . Sommes nous les oubliés car non éligibles aux lignes de TRAM ?	La Métropole a été contrainte de dévier les terminus des lignes 6 et 7 en raison de problématiques techniques. Conscients de la gêne occasionnée, la Métropole et TaM travaillent actuellement sur des solutions pour y remédier. Plus d'informations seront communiqués prochainement	Nous prenons acte de l'engagement de la métropole à résoudre les problèmes techniques qui contraignent actuellement à dévier les terminus des lignes 6 et 7.
KEFALOUCOS Laure		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLÉ	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Habitant Baillargues,j'étais ravie d'y découvrir une gare et je pensais faire tout mes trajets avec le train. Helas,le dernier retour Montpellier Baillargues et à 22h ce qui signifie que je ne peux ni me faire un ciné à 20h,encore moins un ciné/resto,ni aller boire l'apéro avec des amis,voire manger au restaurant et rentrer par train plutôt que par voiture pour des raisons évidentes... Je trouve cela vraiment dommage et si vous mettiez des trains plus tard le soir et favorisiez davantage les transports en commun via les villages autour de Montpellier,je serai la première utilisatrice.	L'objectif du Schéma Directeur de l'étoile multimodale / SERM est de renforcer l'offre ferroviaire en heures creuses et le weekend jusqu'en 2034 puis, avec la mise en service de la LNMP, d'augmenter l'offre avec environ 6 trains par heure en heure de pointe à Baillargues et l'amplitude horaire renforcée avec des services compris entre 6h00 et 23h00. Ce projet est porté par un partenariat avec la région. En effet la desserte périurbaine relève de leur compétence en tant qu'AOM	La commission considère que le maître d'ouvrage apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été adressées.
MORET-BAILLY Marc		
Bonjour, avec l'arrivée de la ligne 5 du Tramway, il est important de maintenir les lignes de bus TAM relatives aux liaisons périphériques entre elles. Les lignes TAM 22 et 26 doivent continuer à relier les centres de village à la Station de TRAM OCCITANIE.	Le Plan de Mobilité ne localise pas les futurs tracés des lignes de bus mais prévoit un rabattement efficace de ceux-ci vers les PEM tel que le PEM Occitanie.	La commission considère que le maître d'ouvrage apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été adressées.
SALOM Michel		
Où est le projet de l'échangeur Multimodal de la Ligne 5 au rond point de Genneveau	Le PEM sera mis en service lorsque la ligne 5 sera inaugurée le 20 décembre 2025.	La commission considère que le maître d'ouvrage apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été adressées.
Logistique		
Anonyme		
De plus, la gestion des flux de camions et de la logistique urbaine est à peine traitée et la Métropole n'affiche aucune ambition pour le report modal.	Le projet de PDM prend en compte le déplacement des marchandises. Une fiche action est dédiée à la logistique urbaine.	La commission considère que le maître d'ouvrage apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été adressées.
Pôle échange multimodal		
Anonyme		
Il est de plus en plus difficile de laisser sa voiture au parking TAM Occitanie qui est à la limite de la saturation	Le parking relais relais Occitanie sera desservi par 2 cars express dans le cadre du projet partenarial de Schéma Directeur de l'étoile multimodale / SERM. Cette offre renforcée en transport en commun devrait permettre de réduire l'usage le recours à la voiture.	La commission considère que le maître d'ouvrage apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été adressées.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Un autre levier pour favoriser l'intermodalité: faire des P+tram de vrais polarités avec des services comme c'était le cas à Occitanie il y a longtemps.		
Le traitement des entrées de ville de Montpellier et l'augmentation de grands parkings relais gratuits n'est pas suffisante si on veut encourager les citoyens à évoluer dans leur comportement.	Le PDM s'appuie sur plusieurs actions pour atteindre ses objectifs. Les actions doivent être analysés de manière systémique et non de manière isolée. Ainsi, le système de mobilité proposée permettra de reporter le trafic en dehors des centres urbains (ou de le limiter), et il permettra de reporter 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". Le contournement intercommunal composé par le COM, la RM65, la DEM et l'A709 reconfigurée occupe une place importante dans l'organisation des mobilités car il assume trois fonctions : : • 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 mobilité alternative et partagée (covoiturage, voie réservé aux transports collectifs, accès facilité aux PEM...) En outre, le changement de comportement est un élément clé pour la réussite du projet. Tout l'axe C est dédié à l'accompagnement au changement.	La commission considère que le maître d'ouvrage apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été adressées.
Vos parkings tram sont situés trop près du centre ville, il y a des bouchons en amont pour y accéder, quel intérêt on a à se garer après les bouchons ? Aucun		
BOUTONNET Jean-Pierre		
Prévoir des parkings longue durée à des prix abordables pour les voyageurs en provenance de l'arrière-pays et désireux de prendre le train ou l'avion pour des durées de quelques jours ou semaines. Ils doivent pouvoir utiliser les tram ou les bus pour rejoindre les gares ou l'aéroport, après avoir stationné leur voiture en périphérie de la Métropole.	Pour les trajets sur plusieurs jours, les parkings de la gare St Roch propose des tarifs dégressifs plus la durée est longue. L'aéroport a la même stratégie. Aujourd'hui, les parkings relais positionnés au terminus des lignes de tramway ne propose pas de longue durée car l'objectif est de favoriser des déplacements journaliers pour les pendulaires. Chaque année, la métropole évalue les améliorations de service possible. Cette piste de	Nous prenons note de l'engagement du maître d'ouvrage à 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

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	réflexion pourra enrichir le projet de PDM soumis à l'approbation.	pour des durées de quelques jours ou quelques semaines.
BRAULT Emma		
Le PDM 2032 prévoit un renforcement des pôles d'échanges multimodaux, facilitant la connexion entre les différents modes de transport. Je soutiens cette approche qui doit permettre d'améliorer l'articulation entre les transports métropolitains et les lignes ferroviaires régionales. L'extension de la ligne 1 du tramway vers la gare TGV Montpellier Sud de France est un exemple de projet structurant qui répond à cet enjeu. Il serait souhaitable d'accentuer encore ces interconnexions pour rendre la multimodalité plus efficace.	Observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	La commission considère que cette observation n'appelle pas de réponse particulière.
GENDRE Patrick		
je voudrais faire 3 points: 1) le changement dans les PEM est très pénalisant, il faut chercher à l'éviter là où on peut. à mon avis pour les lignes interurbaines il faudrait viser une gare routière en centre ville et envisager des lignes qui traversent le centre. il sera difficile de développer l'offre TC en périphérie sinon.	La Métropole, en partenariat avec la Région, l'Etat et la SNCF, a produit le Schéma Directeur de l'étoile Multimodale montpelliéraine (étude qui a précédé la labélisation Service Express Régional Métropolitain - SERM). Lors de cette étude, les origines et destinations des pendulaires pour le motif travail ont été analysés. Les lignes de car express qui découlent de ce schéma auront comme terminus au plus proche de la zone de destination principale (la zone d'activité du quadrant). Toutefois, une connexion via PEM est importante afin d'augmenter les possibilités de trajets et répondre à d'autres flux	La commission considère que le maître d'ouvrage apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été adressées.
Anonyme		
La réduction de la place de la voiture doit contribuer à un centre ville plus apaisé, mais il ne faut pas non plus altérer la vitalité économique de ce centre ville. Il ne faut pas non plus déporter les problèmes de l'accès au centre ville et du stationnement au cercle de la première périphérie, en y créant les infrastructures de stationnement nécessaires et les éléments de mobilité multimodale nécessaires. Cette ville est un bonheur à vivre, préservons-la.	Le PDM s'appuie sur plusieurs actions pour atteindre ses objectifs. Les actions doivent être analysées de manière systémique et non de manière isolée. Ainsi, le système de mobilité proposée permettra de reporter le trafic en dehors des centres urbains (ou de le limiter), et il permettra de reporter certains déplacements réalisés jusqu'à présent en voiture sur des modes alternatifs (covoiturage, vélo, transport en commun, piéton), dans l'objectif de laisser la voiture à sa "juste place". Le contournement intercommunal composé par le COM, la RM65, la DEM et l'A709 reconfigurée occupe une place	La commission considère que le maître d'ouvrage apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été adressées.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	importante dans l'organisation des mobilités car il assume trois fonctions : : • 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 mobilité alternative et partagée (covoiturage, voie réservée aux transports collectifs, accès facilité aux PEM...) En outre, le changement de comportement est un élément clé pour la réussite du projet. Tout l'axe C est dédié à l'accompagnement au changement.	
SERM		
BOUSQUET Cathy		
Pour conclure sur les regrets, il convient de parler de l'absence d'énoncés en articulation avec deux éléments d'aménagement public majeurs à venir mais connus : 1°) la candidature de la Métropole pour un projet SERM alors que celui-ci a été déposé en « première instance », 2°) les concertations et études interterritoriales en cours en faveur de coopérations futures à l'échelle d'un Grand Territoire. Dans ce contexte, comment garantir l'effectivité démocratique de la concertation grand public et des coopérations à venir ?	L'aménagement du territoire et l'organisation des mobilités se posent aujourd'hui à une échelle plus vaste que le périmètre de la Métropole de Montpellier. En ce sens, le projet de territoire et le SERM anticipent une vision stratégique de la mobilité à l'échelle de 8 EPCI autour de la Métropole. C'est la raison pour laquelle le PDM, même s'il doit définir des actions uniquement sur son périmètre institutionnel et sur son ressort territorial, à pris l'initiative, en accord avec l'Etat, de construire sa vision stratégique sur ce grand bassin de mobilité réunissant les 8 EPCI du SERM.	La commission considère que le maître d'ouvrage apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été adressées.
BOUTONNET Jean-Pierre		
Les mobilités de Montpellier 3M concernent aussi les habitants du Bassin de vie, de Lunel à Sète en passant par Lodève et Ganges. Donc : - prévoir une concertation avec les plans de mobilité des communes voisines et la Région (responsable des mobilités) - rendre plus efficaces et confortables les déplacements multimodaux : cohérence des horaires, tarification unique	L'aménagement du territoire et l'organisation des mobilités se posent aujourd'hui à une échelle plus vaste que le périmètre de la Métropole de Montpellier. En ce sens, le projet de territoire et le SERM anticipent une vision stratégique de la mobilité à l'échelle de 8 EPCI autour de la Métropole : entre le Pays Cœur d'Hérault, le Grand Pic Saint-Loup, Sète, Mauguio, Lunel.	La commission considère que le maître d'ouvrage apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été adressées.
CARPIER Arnaud		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
L'auteur propose un projet alternatif basé sur la prolongation de l'étoile ferroviaire du tramway vers le Cœur d'Hérault, le Grand Pic Saint Loup, le Pays de l'Or et l'est de la Métropole. Enfin, la lettre formule plusieurs demandes : un sursis à statuer en attente de précisions sur le SERM, des chiffrages clairs sur la réduction des polluants, les coûts et recettes, une étude de préservation des anciennes voies ferrées, et une étude sur un projet de « tram du Grand Territoire Express Régional ». La lettre suggère de s'inspirer des réflexions de l'ouvrage « Interterritorialité(s), aménagement et métropolisation ».	Les conclusions du Schéma directeur de l'étoile multimodale montpelliéraine recommande, outre le renforcement de l'offre ferroviaire de l'axe littoral entre Nîmes et Sète et la réalisation des bustram 1 et 4, la mise en service de 5 axes de cars express entre Montpellier Métropole et les EPCI voisins. L'aménagement de tram-train, très coûteux et souvent non faisable sur le plan technique n'a pas été retenu. Concernant l'offre ferroviaire à horizon 2034, il est prévu 6 trains par heure en heure de pointe soit 8 trains/jour supplémentaires entre Montpellier et Nîmes et 12 trains par jour supplémentaires entre Montpellier et Sète avec une amplitude horaire de 5h00 à 23h00. Concernant l'offre des bustram 1 et 4, il est prévu une amplitude horaire de 5h00 à minuit et une fréquence de 10 à 15 mn. Concernant l'offre de cars express, il est prévu une amplitude horaire de 6h00 à 22h00 et une fréquence de 10 à 15 mn	La commission considère que le maître d'ouvrage apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été adressées.
FERRAND Hugues		
S'agissant du trafic automobile, on ne peut que constater les files interminables de véhicules matin et soir, cherchant soit à entrer dans la Métropole soit à en sortir pour regagner leur domicile. L'autosolisme frappe bien sûr ce trafic routier. Il semble déterminant pour l'avenir de la Métropole d'engager des actions limitant ce phénomène en lien avec les communes hors Métropole. Plusieurs solutions sont possibles et un plan d'action volontariste doit être discuté et enclenché. Ainsi, le développement de liaisons bustram, l'augmentation des TER avec création de lignes nouvelles (ou remises en état), pour ne citer que ces 2 exemples, permettraient d'améliorer la fluidité et la sécurité des communications avec certaines communes, grandes pourvoyeuses de ce trafic, comme Gignac, Lodève ou Clermont l'Hérault (pour ne prendre que cet axe, mais tous sont concernés). Cette politique de développement des transports en commun ne pourra se mettre en place que dans une perspective d'accompagnement économique des villes concernées. La Métropole de Montpellier ne peut continuer à s'accroître au détriment de ses habitants actuels, de ses moyens logistiques et techniques, mais aussi de nos compatriotes installés en périphérie du centre urbain.	L'aménagement du territoire, son attractivité économique et l'organisation des mobilités se posent aujourd'hui à une échelle plus vaste que le périmètre de la Métropole de Montpellier. En ce sens, le projet de territoire et le SERM anticipent une vision stratégique de la mobilité à l'échelle de 8 EPCI autour de la Métropole. C'est la raison pour laquelle le PDM, même s'il doit définir des actions uniquement sur son périmètre institutionnel et sur son ressort territorial, à pris l'initiative, en accord avec l'Etat, de construire sa vision stratégique sur ce grand bassin de mobilité réunissant les 8 EPCI du SERM. L'offre de mobilité retenue dans le dossier de candidature du SERM Montpellier Méditerranée prévoit : - Concernant l'offre ferroviaire à horizon 2034, 6 trains par heure en heure de pointe soit 8 trains/jour supplémentaires entre Montpellier et Nîmes et 12 trains par jour supplémentaires entre Montpellier et Sète avec une amplitude horaire de 5h00 à 23h00 ; - Concernant l'offre des bustram 1 et 4, une amplitude horaire de 5h00 à minuit et une fréquence de 10 à 15 mn- Concernant l'offre de cars express, une amplitude horaire	La commission considère que le maître d'ouvrage apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été adressées.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	de 6h00 à 22h00 et une fréquence de 10 à 15 mn.	
FIANDINO Franck		
Pour favoriser les déplacements collectifs, il serait judicieux de travailler sur une ligne de tram-train vers les collectivités voisines, afin qu'un rapport modal des non-métropolitains puisse aussi être plus efficace et mieux adapté au changement climatique.	Les conclusions du Schéma directeur de l'étoile multimodale montpelliéraine recommande, outre le renforcement de l'offre ferroviaire de l'axe littoral entre Nîmes et Sète et la réalisation des bustram 1 et 4, la mise en service de 5 axes de cars express entre Montpellier Métropole et les EPCI voisins. L'aménagement de tram-train, très coûteux et souvent non faisable sur le plan technique n'a pas été retenu. Concernant l'offre ferroviaire à horizon 2034, il est prévu 6 trains par heure en heure de pointe soit 8 trains/jour supplémentaires entre Montpellier et Nîmes et 12 trains par jour supplémentaires entre Montpellier et Sète avec une amplitude horaire de 5h00 à 23h00. Concernant l'offre des bustram 1 et 4, il est prévu une amplitude horaire de 5h00 à minuit et une fréquence de 10 à 15 mn. Concernant l'offre de cars express, il est prévu une amplitude horaire de 6h00 à 22h00 et une fréquence de 10 à 15 mn.	La commission considère que le maître d'ouvrage apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été adressées.
HOCDE Régis		
Pour l'intermodalité avec les infrastructures nationales et internationales, l'association regrette que le diagnostic du PDM n'identifie pas l'enjeu de la connexion avec l'aéroport de Montpellier. Elle critique l'absence de l'aéroport sur la carte des Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) et le caractère décalé de l'« analyse d'opportunité » pour un prolongement adapté du réseau de transport collectif vers l'aéroport, demandant plutôt une étude de faisabilité et pré-opérationnelle. L'association demande au préfet de l'Hérault de prendre ses responsabilités pour mettre en place cette intermodalité avion/tramway. Le même raisonnement est appliqué à l'accès à la mer (Palavas-les-Flots ou Carnon), où la	La stratégie de mobilité portée par le PDM 2032 se repose sur l'analyse des déplacements au-delà des frontières administratives. Toutefois, des actions en dehors du périmètre métropolitain ne relèvent pas de la compétence de la Métropole. L'aéroport ne se trouve pas dans le périmètre de la métropole. 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 étudié dans le cadre de la démarche SERM.	Nous constatons que 3M tente de faire le maximum pour améliorer les conditions de circulation sur son territoire. Nous espérons que la réalisation de projets d'intérêt général comme l'accès à certaines infrastructures essentielles, situées hors de son territoire, pourra être engagée dans le cadre du SERM.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
ligne de tramway s'arrête trop loin, en raison de désaccords politiques.		
LACAILLE Joël		
le vrai sujet est la gestion de l'aménagement du territoire (ici l'Hérault) qui doit revenir intégralement au DÉPARTEMENT et non à la Métropole; car il faut penser en terme de développement de tous les territoires et les relier entre eux par des mobilités efficaces et rationnelles (type TRAM EXPRESS); c'est la seule solution pour que tous les villages et les villes de l'Hérault puisse bénéficier d'un développement économique sur leur commune et ainsi fixer les populations sur place pour éviter l'engorgement dans la Métropole avec tous les effets néfastes de cette concentration (bruit, pollutions diverses, incivilités, accidents, atteintes à l'environnement, effets contre productifs pour une bonne attractivité économique)	L'aménagement du territoire et l'organisation des mobilités se posent aujourd'hui à une échelle plus vaste que le périmètre de la Métropole de Montpellier. En ce sens, le projet de territoire et le SERM anticipent une vision stratégique de la mobilité à l'échelle de 8 EPCI autour de la Métropole.	La commission considère que le maître d'ouvrage apporte une réponse adaptée 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.
MORENO RIBLET Gérard		
Fiche B4 - DÉPLOYER UN RÉSEAU PÉRIURBAIN DE TRANSPORTS COLLECTIFS PERFORMANT ET STRUCTURÉ. Mes commentaires : La localisation de la gare TGV au milieu d'un nulle part, même avec l'arrivée du TRAM aura été le plus grand raté d'aménagement des mandatures du fameux grand homme... « Le fer doit aller au fer » dit-on et dans un pays qui serait resté assez fort, nous n'aurions pas deux gares TGV mais une seule à l'intersection des voies TGV et TER au Nord Est de Montpellier. Avec l'État tel qu'il est devenu la bonne localisation eût à l'intersection des voies TGV et TER à l'Ouest de Montpellier. C'est trop tard ! Ne pourrait-on pas un jour construire une halte TER à cet endroit (l'intersection des voies TGV et TER à l'Ouest de Montpellier) et prévoir sur l'emprise actuelle des voies SNCF TGV, entre cet endroit et la Gare SUD de France, un système de navettes rapides	Concernant le lien entre Montpellier Sète et Frontignan, le projet de SERM Montpellier Méditerranée prévoit le renforcement de l'offre ferroviaire avec d'ici 2034, 6 trains par heure, soit 12 trains par jour supplémentaires entre Montpellier et Sète avec une amplitude horaire de 5h00 à 23h00. Il prévoit également la mise en service d'un cars express entre Balaruc-le-Vieux et Montpellier avec une amplitude horaire de 6h00 à 22h00 et une fréquence de 10 à 15 mn.	La commission considère que le maître d'ouvrage apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été adressées.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
vers la GARE TGV et retour afin de rapprocher l'ouest de notre département (Frontignan, Sète) de la Gare Sud de France ?		
RICARD Josiane		
Le PDM est intéressant en posant la perspective d'un projet de service régional métropolitain qui va au-delà des limites de la métropole et concerne l'aire urbaine. Les schémas sont clairs. Pour moi qui réside à Villeneuve les Maguelone le maillage vers Frontignan et Sète notamment en renforçant les fréquences TER est un plus...la ville du 1/4 d'h est encore lointaine, c'est le temps qu'il faut aujourd'hui pour sortir de Villeneuve le matin et y rentrer le soir, "effet d'étranglement".	L'aménagement du territoire et l'organisation des mobilités se posent aujourd'hui à une échelle plus vaste que le périmètre de la Métropole de Montpellier. En ce sens, le projet de territoire et le SERM anticipent une vision stratégique de la mobilité à l'échelle de 8 EPCI autour de la Métropole. C'est la raison pour laquelle le PDM, même s'il doit définir des actions uniquement sur son périmètre institutionnel et sur son ressort territorial, à pris l'initiative, en accord avec l'Etat, de construire sa vision stratégique sur ce grand bassin de mobilité réunissant les 8 EPCI du SERM.	La commission considère que le maître d'ouvrage apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été adressées.
VILLA Christine		
Le PDM proposé ne répond pas aux enjeux climatiques et sociaux et ce d'autant plus que l'exercice se limite à la métropole comme défini par l'exercice, mais sans s'articuler aux territoires limitrophes qui entrent dans la zone d'attraction de la métropole. Ce travail à développer dans le SERM manque tant d'avancement que de concertation et construction démocratique. . Dès lors l'embolisation de la métropole restera de mise. Une réelle étoile ferroviaire prolongeant les tram dans les territoires limitrophes et promouvant une alternative à la voiture individuelle ou partagée fut elle électrique est indispensable à un droit à la mobilité pour toutes et tous.	L'aménagement du territoire et l'organisation des mobilités se posent aujourd'hui à une échelle plus vaste que le périmètre de la Métropole de Montpellier. En ce sens, le projet de territoire et le SERM anticipent une vision stratégique de la mobilité à l'échelle de 8 EPCI autour de la Métropole. C'est la raison pour laquelle le PDM, même s'il doit définir des actions uniquement sur son périmètre institutionnel et sur son ressort territorial, à pris l'initiative, en accord avec l'Etat, de construire sa vision stratégique sur ce grand bassin de mobilité réunissant les 8 EPCI du SERM. L'offre de mobilité retenu dans le dossier de candidature du SERM Montpellier Méditerranée prévoit : - Concernant l'offre ferroviaire à horizon 2034, 6 trains par heure en heure de pointe soit 8 trains/jour supplémentaires entre Montpellier et Nîmes et 12 trains par jour supplémentaires entre Montpellier et Sète avec une amplitude horaire de 5h00 à 23h00 ; - Concernant l'offre des bustram 1 et 4, une amplitude horaire de 5h00 à minuit et une fréquence de 10 à 15 mn ; Concernant l'offre de cars express, une amplitude horaire de 6h00 à 22h00 et une fréquence de 10 à 15 mn.	La commission considère que le maître d'ouvrage apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été adressées.
9. MOBILITE		
Cohabitation		
Anonyme		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Plus de vélorues Définir des sens de circulations (sens unique) afin de favoriser et de libérer des voies pour les piétons et les mobilités douces (vélo, trotinette, vélo cargo), les places de parcage, arrêts ou stationnement et/ou encore végétaliser davantage notamment sur les axes principaux qui peuvent avoir une route à sens unique avec une alternative en sens inverse (des routes en parallèles, création de boucle). En prenant en compte les tendances des flux de circulation (la direction des flux en fonction des zones d'attractivités). Q358	Le réseau vélo repose sur 5 grands objectifs pour tout itinéraire cyclable : sécurisé, direct, cohérent, attractif et confortable. Cette dynamique de réseau doit permettre de traiter les discontinuités et les intersections, qui constituent souvent les points noirs des réseaux cyclables. Les choix d'aménagement sont envisageables en fonction de trois critères principaux : La vitesse du trafic motorisé constatée et désirée, le trafic motorisé constaté et désiré et le débit cycliste constaté et désiré. Autres données pouvant affiner le choix de la configuration préférentielle ou questionner d'autres paramètres permettant d'envisager un projet favorable au vélo - y compris sans infrastructure dédiée (mixité) : emprise disponible, pentes, trafic poids lourds, heures de pointe, flux piéton, présence d'équipements scolaires, etc.	La commission considère que le maître d'ouvrage apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été adressées.
J'ai pris le temps de lire plusieurs observations, on peut noter la complexité de faire un projet de mobilité qui satisfasse tout le monde ! l'exemple de Castelnau illustre bien l'aspect clivant entre les pro et les anti vélo, les pro sens unique et les pro voitures... Personnellement, je considère que la perspective donnée par le projet à 2032 va dans le bon sens pour rééquilibrer les moyens de se déplacer. La voiture continue à réduire sa place mais elle existe toujours, si chacun fait un effort plutôt que de penser perso, on pourrait avoir une ville/des villes plus agréables pour tous	Observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	Observation n'appelant pas de réponse particulière.
La qualité de certaines infrastructures, avec en particulier de gros doutes sur le concept à la mode de vélorue (certes validée par le Céréma et autres), où le cycliste doit jouer le rôle de limitateur de vitesse à la merci de l'automobiliste qui ne roule pas à 30 et encore moins à 25 km/h... Les exemples récents présents à Montpellier ne sont pas probants à mon avis et constituent parfois des régressions.	Le réseau vélo repose sur 5 grands objectifs pour tout itinéraire cyclable : sécurisé, direct, cohérent, attractif et confortable. Cette dynamique de réseau doit permettre de traiter les discontinuités et les intersections, qui constituent souvent les points noirs des réseaux cyclables. Les choix d'aménagement sont envisageables en fonction de trois critères principaux : La vitesse du trafic motorisé constatée et désirée, le trafic motorisé constaté et désiré et le débit cycliste constaté et désiré. Autres données pouvant affiner le choix de la configuration préférentielle ou questionner d'autres paramètres permettant d'envisager un projet favorable au vélo - y compris sans infrastructure dédiée (mixité) : emprise disponible, pentes, trafic poids lourds, heures de pointe, flux piéton, présence d'équipements scolaires, etc.	Nous considérons que le maître d'ouvrage apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été adressées et que des adaptations en faveur de la sécurité des piétons et des cyclistes devront être appliquées à l'expérience des évolutions enregistrées après la mise en place du PDM.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Je suis cycliste et il devient très difficile de partager l'espace entre les piétons, vélos et trottinettes et même avec les voitures. e vous suggère de mieux signaler les pistes cyclables. Les pistes sont peu différenciables des trottoirs piétons car c'est le même trottoir, il y a souvent de fines bordures mais que les piétons ne différencient pas du trottoir. Cela est accidentogène +++++. Les piétons marchent sur les pistes cyclables sans s'en rendre compte. Les piétons se déportent sans regarder et les cyclistes sont amenés à "piler" afin de ne pas les renverser...Pou rappel, il y a eu plusieurs accidents dont un mortel dans la descente des arceaux. Il faudrait mieux signaler les pistes cyclables, plus de panneaux ou en refaisant les marquages...Autre élément, il y a beaucoup de carrefours où le feu piéton est vert en même temps que le feu vert pour les voitures. C'est également accidentogène ++ car les voitures ne laissent pas forcément passer les piétons et les cyclistes.Exemple de carrefour accidentogène : rue d'alco/rue marius carrieu/av. Paul Bringuier. Le feu piéton est vert en même temps que les voitures, les voitures ne s'arrentent pas. Nous (vélos, piétons, personnes âgées, à mobilité réduite etc) sommes obligés de s'imposer en mettant la main pour que les voitures nous laissent passer (elles viennent du quartier pergola). Idem pour le carrefour avenue de Lodève/rue de la Sorbes (au niveau de la boulangerie). Le feu piéton est vert en même temps que les voitures, impossible de passer sans s'imposer en mettant la main, risque ++ de se faire renverser par les voitures qui tournent rue de la sorbes (flèche clignotante orange). Idem pour le carrefour au niveau d'Astruc : av. de Lodève/rue de clémentville/rue des sureaux, c'est encore le même problème. Le feu est vert pour les voitures et les piétons. Accidentogène ++ quand les voitures tournent rue des sureaux et qu'elles ne font pas attention au feu vert piéton au même moment... Certaines ne mettent pas leur clignotant et tournent rue des sureaux! J'ai déjà failli me faire renverser en vélo... Heureusement que je n'allais pas vite! Encore un autre endroit, rue Saint Louis, certaines voitures oublient qu'il s'agit d'une zone de rencontre où il faut partager la route ! Le matin, la rue est très empruntée avec des vélos, piétons, trottinettes, familles avec enfants bas âge (école à proximité). Il faut revoir la signalétique, c'est accidentogène ! Ensuite, la rue Guillaume Janvier est aussi mal signalée pour les vélos. Absence de piste de cyclable. La piste cyclable est prolongée à contre sens des voitures et la voitures ne se décalent		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
pas et manque de renverser les cyclistes. Alors que la signalétique vélo est annoncée à cet endroit, sauf que le marquage au sol est peu visible des voitures... A revoir! Il y a pleins de carrefours à repenser. La métropole prône la mobilité douce mais il y a encore du travail pour assurer la sécurité. Les voitures sont encore privilégiées dans les carrefours au détriment des personnes à pied ou à vélo. Il y a encore beaucoup d'endroit où il n'y a pas de pistes cyclables. Les cyclistes doivent emprunter les routes... et les voitures nous frôlent c'est très dangereux. Merci de penser aux cyclistes et aux piétons, il n'y a pas que les voitures!		
FIANDINO Franck		
Sur les mobilités carbonées : Le plan prévoit un report modal des automobilistes (9%) vers des modes de transport plus actifs (mobilités douces et transports en commun). Cette action va dans le bon sens. Un meilleur partage de l'espace public est également une excellente chose pour la qualité de vie des habitants. La réduction de la vitesse dans les espaces urbains est aussi une très bonne chose, tout comme l'incitation des communes à créer des zones de rencontre ou des "rues scolaires".	Observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	Observation n'appelant pas de réponse particulière.
LACAILLE Joël		
vouloir continuer à construire des TRAM qui continuent de couper les différents axes routiers dans la Métropole (avec des feux tricolores) est aussi un non sens pour la fluidité et la maîtrise de la pollution: un TRAM doit être construit avec des infrastructures totalement indépendantes des infrastructures routières, on ne peut pas demander à toutes les couches de la population, et surtout pour celles les plus vulnérables, de ne plus pouvoir se déplacer qu'en TRAM (avec souvent 15 à 20 mn de marche pour aller chercher l'arrêt), qui est responsable de cette fuite en avant du toujours plus d'aménagements sans réelle réflexion en amont pour une intelligence et un bon partage de toutes les mobilités ?	Le PDM s'appuie sur plusieurs actions pour atteindre ses objectifs. Les actions doivent être analysées de manière systémique et non de manière isolée. Ainsi, le système de mobilité proposée permettra de reporter le trafic en dehors des centres urbains (ou de le limiter), et il permettra de reporter certains déplacements réalisés jusqu'à présent en voiture sur des modes alternatifs (covoiturage, vélo, transport en commun, piéton), dans l'objectif de laisser la voiture à sa "juste place".	Nous constatons que le maître d'ouvrage répond de façon partielle aux observations qui lui ont été adressées. Nous considérons cependant qu'une analyse fine des interactions entre routes, lignes de tramway, pistes cyclables et voies piétonnes devra être réalisée à l'expérience des évolutions suivant la mise en place du PDM.
PICOT Julia		
Je suis favorable à la création d'un centre-ville apaisé et élargi, comme prévu dans le PDM. Mais cela suppose d'interdire la circulation des motos qui font un boucan pas possible et roulent à toute vitesse (l'autre jour, une Harley-Davidson a fait sursauter ma fille de 2 ans jusqu'à la faire pleurer...).	Le respect du code de la route relève du pouvoir de police du Maire de chaque commune ainsi que des forces de l'ordre nationale (Gendarmerie et Police Nationale). Le PDM accompagne l'évolution des nouveaux usages de mobilité en programmant des actions de sensibilisation de la population aux bonnes pratiques : savoir rouler à vélo pour les plus jeunes,	La commission considère que le maître d'ouvrage apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été adressées.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	édition d'un Guide de la rue, remise en selle, etc	
Développement		
Anonyme		
L'ensemble des actions identifiées dans le PDM est très riche. On peut se réjouir d'habiter sur une métropole où l'ambition pour changer les pratiques de mobilité est si forte. Aujourd'hui il est vrai qu'on souffre un peu des travaux mais demain nous serons tous fiers d'être à la pointe dans le domaine de la transition énergétique. Il faut reconnaître quand les choses avancent dans le bon sens même si cela demande des sacrifices à court terme.	Cette observation n'appelle pas de remarque particulière	Observation qui n'appelle pas de remarque particulière.
BELLAREDJ Fatima		
Le plan des mobilités est une réelle avancée pour les citoyens et l'économie du territoire. Un grand bravo pour l'engagement des élus sur le sujet et pour l'engagement structurant pour l'économie à l'échelle de la métropole !	Cette observation favorable n'appelle pas de remarque particulière	Observation qui n'appelle pas de remarque particulière.
LACAILLE Joël		
la problématique des mobilités est en fait liée, comme pour l'accroissement de l'urbanisation à outrance, à l'accroissement de la population par une démographie galopante. C'est "la poule et l'œuf": trop construire sans avoir au préalable construit les principaux aménagements routiers et mobilités a amené l'engorgement actuel avec des situations parfois accidentogènes.	Dans le respect des orientations du SCoT, le PDM planifie l'organisation des mobilités en cohérence avec le développement urbain sur une durée de 12 ans Cette évaluation des besoins de déplacements est réalisée à partir d'un modèle multimodal prospectif et d'une enquête mobilité, permettant ainsi d'adapter les projets de mobilités en fonction du développement futur du territoire.	La commission considère que 3M apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été transmises et qu'une évaluation des besoins de l'adaptation des projets de mobilité au développements futurs du territoire sera nécessaire.
Anonyme		
Le PdM soulève des préoccupations quant à son adéquation avec les besoins futurs et les pratiques de mobilité. Ce PdM s'inscrit dans le très court terme, un tel plan devrait anticiper dès maintenant les projets d'infrastructure ou d'aménagement qui mettront peut-être vingt ans à se concrétiser. Notre analyse complète est détaillée dans le document joint.		
Mobilité douce		
Anonyme		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Je suis contre la construction de nouvelles autoroutes urbaines, qui ne sont pas la solution: elles continuent d'encourager l'utilisation de la voiture, elles empiètent sur les terres agricoles, elles détruisent notre environnement et notre santé. C'est une solution à court terme. En plus toutes les expériences similaires précédentes, les études sur ce type d'ouvrage ont les mêmes conclusions, ça ne fera que croître et inciter les gens à s'éloigner encore et encore de leur lieu de travail. La place que prend la voiture est beaucoup trop importante au regard des autres modes de transport. Tous les lieux, où la voiture a reculé, les habitants sont heureux de pouvoir respirer, écouter les oiseaux et laisser jouer les enfants. Au contraire, la création de zones piétonnes permettant aux habitants des quartiers de se réapproprier leur environnement sont une bonne chose.	Le PDM agit pour l'ensemble des modes de déplacements. Concernant le réseau routier hiérarchisé, le PDM se base sur le système routier pour asseoir son système multimodal de déplacement. Il inscrit dans son projet stratégique et son plan d'action une hiérarchisation du réseau routier (réseau structurant, réseau primaire, réseau secondaire) qui permettra d'apaiser les quartiers de Montpellier et les centres-villes des communes de la métropole. Ce système se base notamment sur un contournement intercommunal composé de la RM65, de la DEM, de l'A709 et du COM. Cet anneau devra permettre de distribuer le trafic et de réduire la congestion. En complément de ce maillage, la finalisation du LIEN permettra également de soulager une partie du trafic en entrée de métropole. Seul 6 km d'autoroute urbaine (le COM) sont prévus dans le PDM. Il est prévu par ailleurs de requalifier à moyen terme l'A709 pour rendre cet axe plus urbain, notamment en réduisant la vitesse de circulation.	La commission considère que 3M apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été transmises.
3. Les déplacements à pieds : les aménagements urbains, l'extension de la piétonisation, le recul de la voiture me permettent de me déplacer plus facilement, plus sereinement et en plus grande sécurité.	Observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	Observation n'appelant pas de réponse particulière.
Le plan d'action du Plan de Mobilité 2032 évoque un « plan marchable » en préparation. La rue du Faubourg Saint-Jaumes (Section entre Rue Gerhardt et Rue Barthez) n'est pas du tout adapté aux piétons. Cette section est dangereuse pour les piétons : - Trottoir non PMR - Nécessité de marcher sur la piste cyclable - Section 30km/h non respectée par les voitures La réfection de la Rue du Faubourg Saint Jaumes en faveur des piétons doit être une priorité	En effet, le plan piéton fait partie des actions du PDM. La mise en conformité des espaces publics (question accessibilité PMR, mais également suppression du stationnement sur trottoir, respect du cône de visibilité, etc) fait partie des mesures. En outre, Le PDM comporte une annexe "Accessibilité" qui indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite. Concernant les aménagements cyclables, le PDM s'appuie sur une réseau vélo de 3 niveaux : véloligne, réseau de liaison et réseau de proximité. Il repose sur 5 grands objectifs pour tout itinéraire cyclable : sécurisé, direct, cohérent, attractif et confortable. Cette dynamique de réseau doit permettre traiter les discontinuités et les intersections, qui constituent souvent les points noirs des réseaux cyclables.	La commission considère que 3M apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été transmises en matière de sécurisation des voies piétonnes et des pistes cyclables.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	Enfin, le respect du code de la route relève du pouvoir de police du Maire de chaque commune ainsi que des forces de l'ordre nationale (Gendarmerie et Police Nationale). Le PDM accompagne l'évolution des nouveaux usages de mobilité en programmant des actions de sensibilisation de la population aux bonnes pratiques : savoir rouler à vélo pour les plus jeunes, édition d'un Guide de la rue, remise en selle, etc	
Anonyme		
et le soutien aux mobilités douces qu'il faut continuer de promouvoir	Observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	Observation n'appelant pas de réponse particulière.
enfin un document qui donne une vision sur le long terme et multimodale pour les mobilités et qui oublie les limites administratives totalement désuètes. Se déplacer, c'est une liberté individuelle, se déplacer sobrement, c'est une responsabilité collective vu le mur du changement climatique qui est devant nous. La Métropole oeuvre pour accompagner ce changement d'habitude, ça n'est pas toujours facile à tout un chacun de faire un effort, mais c'est indispensable.		
BELLAHOUEL Sonia		
Les changements de comportements sont indispensables pour le succès du Plan des Mobilités 2032. En complément des infrastructures, il est crucial de mener des campagnes de sensibilisation sur les bienfaits des mobilités douces et collectives. Des actions éducatives dans les écoles et des campagnes de communication ciblées peuvent favoriser l'adoption du vélo, des transports en commun et du covoiturage	Observation favorable au projet. En effet, l'accompagnement au changement de comportement est indispensable tout l'axe C du PDM y est dédié.	La commission note que 3M apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été transmises en matière de sensibilisation sur les bienfaits des mobilités douces et collectives. Elle considère toutefois qu'il serait souhaitable d'inscrire au PDM une action d'animation-incitation au report modal spécifiquement dédiée aux établissements scolaires.
CASTAGNET Marie		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Je suis favorable à ce plan car il prévoit le développement massif des mobilités actives et l'interconnection entre les différents villages de la métropole.	Observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	Observation n'appelant pas de réponse particulière.
FERRAND Hugues		
La politique actuelle des mobilités douces, et sa poursuite, vont contribuer à d'une part à la décarbonation urbaine, d'autre part à changer nos habitudes de déplacements et enfin apaiser la circulation de nos villes.		
GENDRE Patrick		
2) pour le développement de la marche (donc de l'accès au TC, et du vélo) créer des cheminements est un point clé or ce point est à peine mentionné. il y a des opportunités notamment de traverser des parcelles publiques à considérer.	La stratégie du PDM promeut les modes actifs y compris la marche. Il est préconisé dans la fiche action B3 l'élaboration d'un plan piéton, comprenant : • identification des polarités à desservir par des axes piétons structurants • Identification des principales coupures aux cheminements piétons : axes routiers majeurs, faisceaux ferroviaires, cours d'eau, mais aussi continuités du bâti et enclosures • Définition de la stratégie piétonne : valoriser les itinéraires piétons sur les tronçons où les transports sont engorgés, valoriser les itinéraires entre des parkings avec des réserves de capacité et les polarités, résorption des coupures • Prise en compte des besoins spécifiques (personnes à mobilité réduite, personnes chargées ou bien à proximité des EHPAD, gares, crèches,...) • Communication sur ce plan piéton et jalonnement, incluant les temps de marche entre les polarités, les gains (parking moins cher, temps plus court, etc.) Ainsi que la mise en conformité des espaces publics (suppression du stationnement sur trottoir, respect du cône de visibilité à l'approche des passages piétons, travail sur l'éclairage, sur la végétalisation des cheminements,...)	La commission considère que 3M apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été transmises.
HOCDÉ Régis		
Concernant les 'espaces apaisés', l'association constate qu'à Clapiers, leur délimitation est minime et ne représente pas de plus-value. Elle estime que le PDM devrait délimiter des secteurs minimum à instaurer ou demander l'extension des secteurs actuels.	Dans les cartes de secteur il est identifié à minima tous les centres villes et village comme des zones apaisés.	La commission considère que 3M apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été transmises.
JANSEN Philippe		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Un témoin de cette dégradation est la baisse du nombre d'enfants circulant à vélos dans le village, seuls ou accompagnés. Les parkings à vélos devant les écoles se vident. Pourquoi ne pas mettre en place des vélo-bus pour que les écoliers puissent aller à l'école à vélo ?	La conception de l'espace public pour une ville marchable doit concerner l'ensemble des habitants, en particuliers les plus jeunes et les plus fragiles. En aménageant une rue adaptée aux besoins des publics les plus fragiles, on conçoit un espace public plus facilement accessible et sécurisé pour l'ensemble des usagers. De larges trottoirs, un mobilier urbain adapté et de qualité, la végétalisation et la typologie des matériaux sont autant d'éléments qui contribuent à donner envie de se déplacer à pieds : marcher n'est pas une contrainte mais un plaisir ! La démarche engagée par la ville de Montpellier pour la ville à hauteur d'enfants et le guide de la rue, participent pleinement à cet objectif. Il s'agit de la poursuivre pour l'ensemble des communes de la métropole. Par ailleurs, la mise en place du dispositif « savoir Rouler à vélo » dans les écoles permet de former environ 30% de la classe d'âge des CM2 à la pratique du vélo, notamment pour rejoindre leur collège d'affectation.	La commission note que 3M apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été transmises et considère qu'une analyse des évolutions de l'usage du vélo dans les écoles devra être mise en place au cours de la réalisation du PDM.
RAICHLE Jérôme		
Le PDM 2032 doit préparer le territoire aux innovations en matière de mobilité, comme les véhicules électriques, l'essor des trottinettes en libre-service ou encore l'émergence des transports autonomes. Il serait pertinent d'intégrer des expérimentations dans certains secteurs de la Métropole pour tester ces nouvelles solutions et évaluer leur impact sur la circulation et l'urbanisme ainsi que sur la qualité de vie des habitants.	La politique de mobilité programmée dans le PDM s'appuie sur les nouveaux outils (Maas) et nouveaux moyens de se déplacer (EDPM, voiture électrique...).	Au-delà de l'utilisation de nouveaux outils et de nouveaux moyens de se déplacer, nous considérons qu'il serait pertinent d'intégrer des expérimentations dans certains secteurs de la Métropole pour tester ces nouvelles solutions et évaluer leur impact sur la circulation et l'urbanisme, ainsi que sur la qualité de vie des habitants.
ROUAN Marie-Claude		
Je félicite les membres du conseil de métropole et particulièrement Julie Frêche pour leurs initiatives en faveur des déplacements collectifs, et des moyens de transports gratuits ainsi que tous les aménagements en faveur des piétons et des cyclistes afin qu'ils puissent circuler en toute tranquillité.	observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	Observation n'appelant pas de réponse particulière.
ROYER Hugues		
Encourager le développement des solutions de mobilités douces et décarbonnées est à mon sens une démarche positive pour l'avenir de notre planète, pour nos futures générations. Cette logique va		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
dans le sens d'une plus grande justice sociale notamment face à la mobilité et l'accès aux différents services publics et autres		
TICHIT Nicole		
Je note une favorable amélioration depuis cette nouvelle municipalité des actions en faveur des déplacements doux et non polluants : gratuité des transports en commun, pistes cyclables aménagées et sécurisées, rues dédiées aux piétons et aux vélos, avec circulation très réduites des véhicules.		
VALERO Tahina		
Je salue la volonté du PDM 2032 de redonner une place centrale aux piétons en élargissant le cœur de métropole et en mettant en œuvre un plan marchable. La création de zones apaisées, la limitation du trafic motorisé et l'amélioration de l'accessibilité des trottoirs répondent aux enjeux de qualité de vie, de sécurité et d'attractivité urbaine. Il serait pertinent d'amplifier ces efforts en intégrant davantage les quartiers périphériques dans cette démarche de piétonnisation.	observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	Nous notons la volonté du PDM2032 de redonner une place centrale aux piétons au cœur de métropole et de mettre en œuvre un plan piéton. Nous recommandons toutefois au maître d'ouvrage d'intégrer davantage les quartiers périphériques dans cette démarche.
PDMé		
PICOU Christian		
De plus, Maurin accueille la caisse régionale du crédit agricole qui compte 4000 employés sur son site. Existe-t-il un plan de mobilité employeur conformément à l'article R. 221-2 du code de l'environnement et à l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales ? Qu'est-ce qui a été fait au niveau de la Tam pour ces employés ?	Il existe un Plan de Mobilité Employeurs avec le siège du Crédit Agricole pour ce site géographique, et la Métropole travaille depuis plusieurs mois avec l'entreprise pour préparer son déménagement à côté la gare TGV Sud de France. La fiche action du PDM en faveur de l'accompagnement des entreprises est mise en œuvre et sera renforcée.	La commission considère que 3M apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été transmises en matière de PDMé.
Plan de circulation		
Anonyme		
tout est fait actuellement pour avoir un sens alterné pour les véhicules suite à la création de place de parking sur la chaussée rue des jeux d'enfants Le sens unique de cette avenue est une aberration. En effet, cela va détourner, à l'aller ou au retour (en fonction du sens de la voie unique), les véhicules des villes alentours (qui iront à Montpellier ou qui en reviendront), vers les petites rues des différents quartiers!	Le Plan de Mobilité (PDM) est le document qui structure et organise l'ensemble des politiques de mobilité pour les années à venir. Sa vocation est de mettre en lumière les démarches globales sans rentrer dans les particularités spécifiques inhérentes à chaque quartier. Il est donc normal que le PDM n'apporte pas une réponse précise à des problématiques très locales.	La commission considère que 3M apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été transmises.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Tout sera bloqué en particulier les rues qui partent vers le lycée Pompidou et donc mettra en danger les lycéens qui s'y rendront. !		
Notre avis concerne Castelnau le Lez, notre ville, celle où nous vivons. Nous sommes totalement OPPOSÉS au SENS UNIQUE sur l'avenue Jean Jaures à Castelnau le Lez. Nous habitons dans le quartier du Courtarelle, au nord de Castelnau, avec Le lez d'un coté, la falaise devant nous , et l'avenue Jean Jaures est le moyen pour nous d'aller au centre de notre propre ville. Cette mise à sens unique nous exclurait de notre propre ville, et cela déporterait le problème dans d'autre quartiers de Castelnau.ne faudrait-il pas d'abord, étudier les différentes possibilités, les différents trajets possibles et surtout faire les études d'impact nécessaires et en voir les conséquences ? Ne faudrait-il pas d'abord réaliser et construire la DEM pour permettre la déviation des véhicules ? La Rue Hippolyte Rech fait partie des axes où le transit doit être arrêté afin de permettre l'apaisement du quartier Boutonnet. La mise en impasse de celle-ci durant les travaux de la Véloligne 10 a montré l'impacte que cela pouvait avoir sur le quartier Boutonnet. De plus des dispositif doivent être mis en place afin de garantir la respect du 30 km/h (radars, réduction de voies ...) Le véhicules qui empruntent cette rue sont régulièrement au dessus des 50km/h BILLARD Renaud	Le Plan de Mobilité (PDM) est le document qui structure et organise l'ensemble des politiques de mobilité pour les années à venir. Sa vocation est de mettre en lumière les démarches globales sans rentrer dans les particularités spécifiques inhérentes à chaque quartier. Il est donc normal que le PDM n'apporte pas une réponse précise à des problématiques très locales. Le respect du code de la route relève du pouvoir de police du Maire de chaque commune ainsi que des forces de l'ordre nationale (Gendarmerie et Police Nationale). Le PDM accompagne l'évolution des nouveaux usages de mobilité en programmant des actions de sensibilisation de la population aux bonnes pratiques : savoir rouler à vélo pour les plus jeunes, édition d'un Guide de la rue, remise en selle, etc	
Notre étude notariale est située en rez-de-chaussée de l'immeuble Folie Divine 5 rue Léonard de Vinci. Notre étude notariale est située en rez-de-chaussée de l'immeuble Folie Divine 5 rue Léonard de Vinci. Nous nous apercevons avec stupéfaction et désarroi que notre rue est devenue une impasse sans aucune consultation ni respect envers notre activité et les commerçants dudit immeuble. Depuis ce jour, il n'y a plus de passage devant l'étude ce qui va causer à l'avenir une perte de chiffre d'affaires et une mise en	Cette observation ne relève pas de l'échelle du PDM. Cependant une précision peut être apportée : les travaux d'aménagement liés à la création des voies bus, lignes de tramway et aux pistes cyclables du réseau express vélo ont pu induire des coupures ponctuelles dans plusieurs secteurs de la métropole. Il s'agit des travaux nécessaires pour l'amélioration de la mobilité alternative. En outre, ces coupures sont ponctuelles, comme c'est le cas de la rue Léonard de Vinci.	La commission considère que 3M apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été transmises.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
danger d'une étude et officier public ministériel. A ce jour, nos clients se plaignent car l'étude est devenue quasiment inaccessible. Nous souhaitons que la rue Léonard de Vinci soit de nouveau accessible en voiture par l'avenue du Mondial 1998 CRÉS Serge		
De plus pour les véhicules le sens de circulation SUD > NORD est préférable car il dirigerait les Pradéens vers le centre du village et ses commerces de proximité, et éviterait un surplus de voitures ainsi qu'une forte pollution sur la M17, notamment le soir: 8000 véhicules en heures de pointes (réf: Prades Magazine 26 /02/2025). Tout est fait pour faciliter les piétons et les cyclistes au détriment de la voiture, qui reste pour la population la plus ancienne, le moyen de déplacement nécessaire. «Pensez à eux»	Le Plan de Mobilité (PDM) est le document qui structure et organise l'ensemble des politiques de mobilité pour les années à venir. Sa vocation est de mettre en lumière les démarches globales sans rentrer dans les particularités spécifiques inhérentes à chaque quartier. Il est donc normal que le PDM n'apporte pas une réponse précise à des problématiques très locales. Néanmoins, l'une des ambitions du projet de PDM est d'encourager et d'accompagner la transition des choix de mobilité du quotidien. Cet objectif nécessite de réinterroger la place de la voiture sur l'espace public, qu'elle soit en circulation ou en stationnement, pour donner plus de place aux piétons, aux cyclistes et plus largement à la vie locale, sans pour autant interdire la voiture. Il s'agit simplement de redonner à la voiture sa juste place au regard des autres mobilités.	La commission considère que 3M apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été transmises.
DE LABRUSSE Olivier		
1°) félicitations à la Métropole pour les orientations globales du plan mobilités et pour les réalisations (tramway, bustram, plan velo, etc...). felicitations pour la réalisation du réseau de pistes cyclables cependant, concernant le réseau de pistes cyclables. parfois l'existence de la piste cyclable n'est pas signalé...aux cyclistes, trotinettes qui, du coup, empruntent la route. parfois les traversées cyclables de route sont pas ou trop peu signalées. parfois il n'est pas clair ou pas signalé si la piste est réservée exclusivement aux cyclistes ou si elle est partagée avec les piétons. la plupart de ces défauts sont signalés et bien documentés (localisés, illustrés, expliqués), parfois depuis des années, dans l'application de Vélocité, sans que cela entraine des travaux d'entretien, signalisation ou réfection..dommage.	Observation favorable au projet. Concernant les aménagements cyclables, le PDM s'appuie sur une réseau vélo de 3 niveaux : véloline, réseau de liaison et réseau de proximité. Il repose sur 5 grands objectifs pour tout itinéraire cyclable : sécurisé, direct, cohérent, attractif et confortable. Cette dynamique de réseau doit permettre traiter les discontinuités et les intersections, qui constituent souvent les points noirs des réseaux cyclables.	Nous considérons que le maître d'ouvrage apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été transmises et que des adaptations en faveur de la sécurité et de la cohabitation entre les différents modes devront être appliquées à l'expérience des évolutions enregistrées dès la mise en place du PDM.
GARCIA Marion		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Notre étude notariale est située en rez-de-chaussée de l'immeuble Folie Divine 5 rue Léonard de Vinci. Notre étude notariale est située en rez-de-chaussée de l'immeuble Folie Divine 5 rue Léonard de Vinci. Nous nous apercevons avec stupéfaction et désarroi que notre rue est devenue une impasse sans aucune consultation ni respect envers notre activité et les commerçants dudit immeuble. Depuis ce jour, il n'y a plus de passage devant l'étude ce qui va causer à l'avenir une perte de chiffre d'affaires et une mise en danger d'une étude et officier public ministériel. A ce jour, nos clients se plaignent car l'étude est devenue quasiment inaccessible. Nous souhaitons que la rue Léonard de Vinci soit de nouveau accessible en voiture par l'avenue Léonard de Vinci.	Doublon. Cette observation ne relève pas de l'échelle du PDM. Cependant une précision peut être apportée : les travaux d'aménagement liés à la création des voies bus, lignes de tramway et aux pistes cyclables du réseau express vélo ont pu induire des coupures ponctuelles dans plusieurs secteurs de la métropole. Il s'agit des travaux nécessaires pour l'amélioration de la mobilité alternative. En outre, ces coupures sont ponctuelles, comme c'est le cas de la rue Léonard de Vinci.	La commission considère que 3M apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été transmises.
GOYET Matthieu		
Pour apaiser les quartiers et les zones apaisées, vous indiquez dans la fiche A8 qu'il faut adapter le jalonnement pour orienter le trafic vers les infrastructures adaptées. Avec les GPS, il ne suffit pas de mettre des panneaux pour dire aux gens où aller, car l'optimisation des trajets les fera passer à travers les quartiers si le temps estimé est plus court. Avec l'arrivée de la ligne 5 de tram, certains grands axes comme la route de Lavérune risquent d'être plus "longs" à emprunter (priorité des tramways aux feux rouges, etc.). Il faut couper réellement les routes secondaires pour créer de vraies "bulles apaisées" et empêcher les GPS de faire passer le trafic de transit à travers, et ne laisser que le trafic de quartier (résidents, livreurs, etc.). Par exemple la rue de Font-Couverte devrait être coupée au niveau de la rue du Lavandin pour faire une zone nord et une zone sud et empêcher que depuis le rond-point du grand M ce soit la route "privilégiée" pour gagner Figuerolles, alors que le plan de circulation privilégierait la route de Lavérune. Il faut couper les routes pour les voitures mais permettre un passage piéton/vélos afin de privilégier ces axes secondaires pour les mobilités douces.	Cette observation sur l'agilité des conducteurs grâce aux GPS est tout à fait légitime. La Métropole a noué des contacts avec Waze, afin de l'informer des déviations temporaires et des changements de plan de circulation durable. Ce contact est beaucoup plus complexe à établir avec Google. Aussi, dans la mesure où les propositions des GPS évoluent au fil des traces des usagers (renseignement sur le temps de parcours associé aux km parcourus), il s'agit effectivement d'allonger les temps de parcours pour décourager les conducteurs à prendre les quartiers, villes et villages apaisés.	La commission considère que 3M apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été transmises.
HÉLARY Jean-Michel		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Les quelques observations qui suivent porteront sur les aspects suivants : - Le contournement dit "intercommunal" dans son ensemble - le projet de Contournement Ouest de Montpellier avec un focus sur l'inutilité d'un nouvel échangeur Nord - les transports collectifs - les déplacements à pied - les parts modales - le rôle de la société civile et notamment du monde associatif. Tous ces points sont développés dans le document joint n°1. L'inutilité d'un nouvel échangeur Nord est exposée dans : le document http://sos.lez.free.fr/Actualites/non_nouvel_echangeur_v2.pdf complété par la video (2'30) https://www.youtube.com/watch?v=J56L49AAjA8.	Le PDM se base sur le système routier pour asseoir son système multimodal de déplacement. Il inscrit dans son projet stratégique et son plan d'action une hiérarchisation du réseau routier (réseau structurant, réseau primaire, réseau secondaire) qui permettra d'apaiser les quartiers de Montpellier et les centres-villes des communes de la métropole. Ce système se base notamment sur un contournement intercommunal composé de la RM65, de la DEM, de l'A709 et du COM. Cet anneau devra permettre de distribuer le trafic et de réduire la congestion. En complément de ce maillage, la finalisation du LIEN permettra également de soulager une partie du trafic en entrée de métropole.	Nous considérons que 3M ne répond pas vraiment aux propositions qui lui sont faites (Abandon du nouvel échangeur de raccordement A750-COM et maintien en l'état de l'échangeur actuel, franchissement en dénivelé aux ronds-points Maurice Gennevaux et Rieucoulon, limitations de vitesse, ...) et ne fournit aucune analyse de leur intérêt ou de leur faisabilité.
MARMAR Grégory		
Le centre ville (écusson et faubourgs) est de plus en plus inaccessible. Il est de plus en plus dur de circuler dans cette ville, du coup on ne se déplace plus. Il y a encore des habitants dans ces zones, avec des familles et des activités pro. Les temps de trajets ont été doublés voir plus, du coup on se déplace pour aller au boulot et c'est tout. Les gens de l'extérieur ne viennent plus et pourtant il y a plus de bouchons qu'avant. Une ville ne peut être constituée que de quartiers étanches entre eux. Améliorer la qualité de service du tram serait également une bonne chose.	Le PDM agit pour l'ensemble des modes de déplacements. Les actions doivent être analysées de manière systémique et non de manière isolée. Ainsi, le système de mobilité proposée permettra de reporter le trafic en dehors des centres urbains (ou de le limiter), et il permettra de reporter 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". Il inscrit dans son projet stratégique et son plan d'action une hiérarchisation du réseau routier (réseau structurant, réseau primaire, réseau secondaire) qui permet d'apaiser les quartiers de Montpellier et les centres-villes des communes de la métropole. Il prévoit par ailleurs la réalisation d'un contournement intercommunal composé de nouvelles infrastructures (le COM et la DEM), de la RM65 et de l'A709 reconfigurée. L'objectif de ce contournement intercommunal est d'assumer rôle de distribution du trafic à l'intérieur du contournement – dans la zone urbaine - tout en y réduisant le transit.	La commission considère que 3M apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été transmises.
NADAL Laurent		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Nous sommes OPPOSÉS à un SENS UNIQUE sur l'avenue Jean Jaures à Castelnau le Lez. Cette avenue compte environ 250 riverains seulement, nos quartiers au Nord de Castelnau comptent 1500 habitants. Nous habitons dans le quartier entre Cantegrils et le domaine des Oliviers, aussi l'avenue Jean Jaurès est l'axe de circulation naturel, historique, pour aller au centre de la ville et à la clinique du Parc. -L'examen du PDM nous apprend que la Véoligne n°1 passerait par cette avenue Jean Jaurès. -L'examen du PLUi-C, nous apprend que l'avenue Jean Jaurès allait être élargie pour une piste cyclable. - Actuellement, le passage de deux voies voitures, plus une voie cyclable est impossible en raison de la configuration de cette avenue. -Ce quartier d'habitations uniquement est un quartier excentré, éloigné du centre de Castelnau, sans aucun commerce, sans moyen collectif de circulation et enserré par le Lez d'un côté, la falaise d'un autre côté, et la RM 65 comme barrière. Cette mise à sens unique de cette avenue , axe de circulation historique, ne ferait que déporter la circulation et les embouteillages dans d'autre quartiers de Castelnau. Pourquoi ne pas étudier d'abord les différentes possibilités, les différents axes possibles ? Pourquoi ne pas faire d'abord les études d'impact nécessaires ? Pourquoi ne pas étudier les conséquences d'une mise à sens unique ?	Le Plan de Mobilité (PDM) est le document qui structure et organise l'ensemble des politiques de mobilité pour les années à venir. Sa vocation est de présenter un système de mobilité global sans définir les solutions techniques inhérentes à chaque quartier. L'avenue Jean Jaurès à Castelnau-sur-Lez a un rôle important pour organiser les déplacements des habitants de la commune, comme ceux des communes voisines. Cet axe Nord Sud devra pourvoir accueillir des mobilités alternatives efficaces et sécurisées (vélo, piéton, bus) tout en permettant une circulation en voiture adaptée aux besoins et aux caractéristiques de la voie (largeur, dénivelé, riverain, accessibilité aux commerces et services...). Le PDM n'est pas le document qui propose la solution technique de cet aménagement de l'espace public. Une étude de faisabilité technique, financière, environnementale et foncière doit être réalisée afin d'étudier les différentes options possibles en fonction des différents tronçons de l'avenue. Cette démarche sera menée avec un process de concertation spécifique au projet	Nous considérons que 3M apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été transmises. Nous prenons acte de son engagement à 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.
PABLOU Hugo		
Oui pour une ville apaisée. J'ai cru comprendre que ça allait être le cas pour tout le coeur urbain de Montpellier et je m'en réjouis. Mais la carte de Montpellier (chapitre 4.1 page 81) ne fait pas apparaître l'icône "zone apaisées", ce qui me laisse un doute. J'habite à l'angle du Corum où la circulation est intense, le PDM prévoit-il de la réduire, et si oui à quel horizon ?	En effet la démarche « ville apaisés » concerne l'apaisement du coeur urbain de Montpellier. La carte du secteur de Montpellier sera reprise pour mieux faire figurer cela.	Nous considérons que 3M apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été transmises. Nous prenons note de son engagement à reprendre, dans le PDM, la carte du secteur de Montpellier pour mieux y faire figurer la démarche de « ville apaisés ».
PANIS Sébastien		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Pour discuter du plan mobilité, il me semble important de faire un rappel sur ce qu'est la mobilité. La mobilité est l'expression physique de la liberté qui est la première des 3 valeurs de la devise de la République de France. Elle concerne donc toute personne qui souhaite se déplacer quel que soit le moyen et à ce titre, les voitures sont le moyen le plus utilisé par les Français. La liberté quant à elle est la possibilité de pouvoir effectuer un choix. Le peuple français a bien conscience des enjeux écologiques pour l'avenir et comprend, même si il n'est pas toujours d'accord avec la forme, la politique menée par la ville. Cependant, il me semble tout à fait contraire à la notion de liberté quand les choix qui étaient existants se retrouvent supprimés, en l'occurrence les choix d'utilisation de la voirie. C'en est même scandaleux ! Je parle ici des voies ou routes existantes que la ville décide de supprimer ou de mettre en impasse au profit des utilisateurs cyclistes. Pourtant, le parc automobile est en train d'évoluer vers l'électrique pour supprimer les émissions de gaz à effet de serre mais à quoi bon acheter une voiture si la liberté de circuler n'est plus ? Si la volonté politique est de concentrer les automobilistes sur une seule voie et les mêmes axes créant par cela une circulation ralentie voire arrêter sans pouvoir choisir d'autres chemins car rendu impossible, ou est la liberté si chère à nos cœurs de pouvoir circuler à notre guise ? Les Français n'investiront plus dans l'automobile, ce qui est à mon sens la volonté politique, mais est-ce bon d'un point de vue économique surtout en l'état des finances publiques ? Il serait également mieux pour les finances publiques donc les contribuables de freiner ces travaux faits puis refaits parfois à tort et à travers sous prétexte d'une mobilité qui ne concerne manifestement pas la population entière mais seulement certains et effectués par pure bonne conscience.	Se déplacer c'est une liberté individuelle; se déplacer sobrement compte tenu du contexte climatique, écologique et énergétique, c'est une responsabilité collective. Le PDM s'appuie sur plusieurs actions pour atteindre ses objectifs. Les actions doivent être analysées de manière systémique et non de manière isolée. Ainsi, le système de mobilité proposée permettra de reporter le trafic en dehors des centres urbains (ou de le limiter), et il permettra de reporter certains déplacements réalisés jusqu'à présent en voiture sur des modes alternatifs (covoiturage, vélo, transport en commun, piéton), dans l'objectif de laisser la voiture à sa "juste place".	Nous considérons que le maître d'ouvrage apporte une réponse au moins partielle aux observations qui lui ont été transmises. Nous pensons que s'il est pertinent de planifier les infrastructures de façon à limiter l'usage de la voiture en ville, il serait toutefois avisé de ne pas y rendre la circulation automobile si difficile qu'il serait désormais pratiquement impossible d'y circuler, même avec des véhicules peu polluants.
En ce qui me concerne, je suis habitant du quartier port Marianne, je suis père de 3 enfants scolarisés à Montpellier qui ont des activités sportives et culturelles et j'ai fait l'effort d'investir dans une voiture électrique pour pouvoir les transporter mais il est de plus en plus compliqué de circuler. Je travaille en dehors de Montpellier, et je n'ai pas le loisir ni le temps de circuler à vélo tout le temps. Je demande donc au pouvoir public de bien vouloir écouter cette demande car je suis loin d'être le seul citoyen à penser comme cela et je demande ainsi à nos gouvernants de respecter tous leurs administrés.	Le PDM s'appuie sur plusieurs actions pour atteindre ses objectifs. Les actions doivent être analysées de manière systémique et non de manière isolée. Ainsi, le système de mobilité proposée permettra de reporter le trafic en dehors des centres urbains (ou de le limiter), et il permettra de reporter certains déplacements réalisés jusqu'à présent en voiture sur des modes alternatifs (covoiturage, vélo, transport en commun, piéton), dans l'objectif de laisser la voiture à sa "juste place".	

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Anonyme		
Je suis favorable au nouveau plan de mobilité pour la transition écologique	observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	Observation n'appelant pas de réponse particulière.
MOULART Patrick		
satisfait de la mobilité à Montpellier		
Véhicule électrique		
Anonyme		
? A ce sujet, on parle toujours de la voiture comme une source de pollution de de nuisance sonore alors qu'on a de plus en plus de voitures électriques mais je ne vois aucun projet pour leur faciliter la circulation et inciter encore plus les gens à adopter ce mode de transport non polluant.	Le PDM s'appuie sur plusieurs actions pour atteindre ses objectifs. Les actions doivent être analysés de manière systémique et non de manière isolée. Ainsi, le système de mobilité proposée permettra de reporter le trafic en dehors des centres urbains (ou de le limiter), et il permettra de reporter 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".	Nous considérons que le maître d'ouvrage apporte une réponse au moins partielle aux observations qui lui ont été transmises. Nous pensons que s'il est pertinent de planifier les infrastructures de façon à limiter l'usage de la voiture en ville, il serait toutefois avisé de ne pas y rendre la circulation automobile si difficile qu'il serait désormais pratiquement impossible d'y circuler, même avec des véhicules peu polluants.
10. PDM		
Objectifs		
GORAL Éric		
Eric Goral Un projet est le fruit d'une réflexion approfondie, d'un constat. Commençons notre voyage dans le temps par un état des lieux, avant de nous plonger dans nos désirs et notre avenir. En 2020, alors que Montpellier Métropole approche du demi-million d'habitants et que la population continue de croître, il est évident que l'agglomération accuse un retard considérable. L'offre de transport public est insuffisante. L'état du réseau de tramway est désastreux, conséquence d'un sous-investissement qui met en péril la sécurité des voyageurs. L'absence d'un réseau cyclable étoffé, maillé et sécurisé est inacceptable, tout comme l'absence d'un plan piéton qui place la ville dans le bas des classements. De plus, la rupture d'intermodalité avec la gare Sud de France est incompréhensible et le plan de circulation mal conçu permet aux	observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	Pas de commentaire

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
véhicules en transit de pénétrer au cœur de la ville. Enfin, l'absence désastreuse d'infrastructures de contournement entraîne une pollution de l'air nuisible pour les résidents. En définitive, les pouvoirs publics de l'époque n'étaient pas en mesure de répondre aux exigences de la vie quotidienne et n'avaient aucune perspective pour l'avenir. L'année 2020 marque un tournant majeur. La métropole change d'équipe et avec elle un changement de cap, de braquet. Il a fallu agir avec urgence. D'abord, sécuriser le réseau de tramway avec un investissement de 100 millions d'euros. Les usagers s'en souviennent bien, car tout retard se paie dans la douleur, à travers la gêne occasionnée par les travaux qui ont érodé leur patience. Ensuite, augmenter l'offre avec la construction de la ligne 5, la réorganisation du réseau de bus et la création de nouvelles lignes. Enfin, rétablir l'intermodalité avec l'extension de la ligne 1, qui connecte la gare Sud de France. Les nouvelles lignes de bus à haut niveau de service, dont la première sera livrée d'ici la fin de ce mandat, suivie de quatre autres d'ici à 2032, permettront de mieux connecter l'ensemble des communes et des quartiers de la ville de Montpellier. Un plan piéton qui a pour épine dorsale l'aire piétonne, sera étendue, faisant d'Antigone jusqu'à la place Max Rouquette le plus vaste centre piéton d'Europe. Un partage de l'espace public est entrepris afin de créer un réseau cyclable sécurisé, maillé, continu et permettre à tous les modes de mobilité de trouver leur place. Enfin, un projet plus ambitieux est imaginé à l'échelle de l'aire d'attraction, dépassant les limites strictes de la métropole, à l'échelle du bassin de vie. Un nouveau système, appelé Service Express Régional Métropolitain, permettra avec des trains et des cars d'offrir à la fois un réseau plus dense et plus efficace, répondant ainsi aux exigences contemporaines, de fluidité et de commodité. Ainsi, une offre globale à la fois qualitative et quantitative est imaginée, répondant aux exigences de confort et environnementales. Cependant, sécuriser, augmenter l'offre, mieux connecter l'ensemble du territoire, n'est pas tout. Pionnière, Montpellier lance la gratuité des transports publics afin de répondre à une problématique sociale liée au pouvoir d'achat, non seulement dans		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
la conjoncture actuelle, mais aussi pour les années à venir, car les coûts de l'énergie continueront de s'élever et, par conséquent, les coûts induits des familles continueront d'augmenter. Cette initiative permettra ainsi aux Montpelliérain.nes de réduire leurs coûts et d'améliorer leur pouvoir d'achat sur le long terme. Les entreprises qui paient la taxe de mobilité ne peuvent que se réjouir de cette initiative et de la bonne gestion métropolitaine, qui en instaurant la gratuité n'a pas augmenter les taxes et d'autre part, car elles, qui parfois peinent à augmenter les salaires, voient ici une coopération entre les pouvoirs publics et les entreprises pour remplir une fonction sociale. En conclusion, même si rien n'est parfait et que tout peut s'améliorer, chacun ici constate un changement positif. Que l'on soit néo montpelliérain ou de longue date, nos souvenirs font référence à une cité gagnante, pionnière et créative. Faisant écho à ce passé pas si lointain, on peut affirmer aujourd'hui que Montpellier est revenue dans la GAME, Montpellier is back.		
Anonyme		
La Métropole a énormément investi tout au long de ce mandat pour rattraper le retard pris le mandat précédent. Tous les travaux donnent le tournis, les entreprises du BTP se frottent les mains tandis que les riverains rongent leur frein en attendant la "libération". Je pense que nous pouvons être fier de cette audace car demain la ville et les communes de la Métropole auront plus de moyens de se déplacer sans la voiture. On verra les effets positifs assez vite et la poursuite des actions dans le Plan mobilités va dans le même sens, avec un peu moins de chantier certainement, mais des projets bus ou car express intéressants.	observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	Pas de commentaire
BRUEL Aletheia		
Notre organisation syndicale étudiante, représentative des étudiants montpelliérains avec des élus avec des élus dans plusieurs facultés de la ville ainsi qu'au CROUS de Montpellier-Occitanie, tient à apporter son soutien au Plan de mobilités présenté par la Métropole de Montpellier qui nous semble répondre de façon très satisfaisante à la fois aux enjeux de mobilité pour les étudiants, mais également à l'urgence écologique et sociale.	observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Ce plan prend également pleinement en compte l'urgence écologique à laquelle notre génération est plus que jamais sensibilisée. Nous savons que pour réduire nos émissions de gaz à effet de serre, il est essentiel de réduire la place occupée par la voiture. Ce plan pense l'espace public pour tous les usages, pour tous les modes, en développant considérablement l'offre de transports en communs et les mobilités actives. CERTAIN Victor	observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	Pas de commentaire
Le PDM 2032 se distingue également par son approche inclusive. En facilitant l'accès aux transports pour tous les habitants, y compris les personnes à mobilité réduite, les étudiants, les actifs et les seniors, il contribue à une plus grande égalité dans les déplacements. De plus, ce plan s'inscrit dans une démarche participative, fruit d'une large concertation avec les citoyens, les associations et les acteurs économiques. Ce dialogue a permis d'affiner les priorités et d'adapter les solutions aux réalités du terrain, garantissant ainsi un projet efficace et pertinent. CORVAISIER Richard	observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	
Conclusion : un projet à revoir. En l'état actuel, le plan de mobilité de la métropole de Montpellier présente des lacunes et souffre d'un manque de concertation, d'une absence d'études prospectives solides, d'une planification des aménagements publics désordonnée et d'une insuffisance de mesures concrètes pour l'accessibilité et la sécurité. Je demande donc que ce projet soit revu afin de mieux répondre aux enjeux de mobilité et de qualité de vie des habitants de Castelnau-le-Lez. GOURDIN-SABOVE Romain	Le Plan de Mobilité (PDM) est le document qui structure et organise l'ensemble des politiques de mobilité pour les années à venir. Sa vocation est de présenter un système de mobilité global sans définir les solutions techniques inhérentes à chaque quartier. L'avenue Jean Jaurès à Castelnau-sur-Lez a un rôle important pour organiser les déplacements des habitants de la commune, comme ceux des communes voisines. Cet axe Nord Sud devra pourvoir accueillir des mobilités alternatives efficaces et sécurisées (vélo, piéton, bus) tout en permettant une circulation en voiture adaptée aux besoins et aux caractéristiques de la voie (largeur, dénivelé, riverain, accessibilité aux commerces et services...). Le PDM n'est pas le document qui propose la solution technique de cet aménagement de l'espace public. Une étude de faisabilité technique, financière, environnementale et foncière doit être réalisée afin d'étudier les différentes options possibles en fonction des différents tronçon Cette démarche sera menée avec un process de concertation spécifique au projet s de l'avenue.	La commission note qu'une étude de faisabilité technique, financière, environnementale et foncière sera réalisée afin d'étudier les différentes options possibles en fonction des différents tronçon et que cette démarche sera menée avec un process de concertation spécifique au projet s de l'avenue.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
J'apporte mon entier soutien à ce Plan de mobilités pour la Métropole de Montpellier qui trace des perspectives intéressantes pour décarboner les mobilités sur notre territoire tout en transformant profondément l'espace public et les usages. A l'heure du changement climatique, il est plus que jamais nécessaire de repenser nos mobilités. Le temps du tout voiture est révolu et ce PDM s'inscrit pleinement dans une perspective qui pense l'espace public pour tous les usages : la voiture bien sûr puisque certains en auront toujours besoin, mais aussi des pistes cyclables sécurisées, des trottoirs élargis et des voies réservées aux transports en commun qui seront de plus en plus nombreuses avec la ligne 5 de tramway et des futures lignes de bustram et qui permettront de rendre le transport en commun toujours plus attractif. Ce plan me semble multiplier les usages, les possibilités, les choix de mobilité qui doivent s'offrir au plus grand nombre pour réduire nos émissions de gaz à effet de serre. Ce plan permet également de présager du développement de l'offre de transports pour mieux desservir les zones d'activités, les zones périurbaines avec les lignes de bustram, les lignes de car à haut niveau de service, le renforcement de l'offre sur l'axe ferroviaire ouest-est etc. Ce plan intègre également pleinement la question sociale qu'implique les questions de mobilités. Je pense que la gratuité des transports permet vraiment, avec le développement de l'offre de transports comme c'est en cours, de venir chercher de nouveaux usagers, de faciliter et donc d'inciter aux usages ponctuels pour des trajets qui auraient été réalisés en voiture auparavant. Le financement du covoiturage permet également de lutter contre l'autosolisme et de venir donner un coup de pouce bienvenu au pouvoir d'achat des métropolitains qui font l'effort de covoiturer et donc de réduire leur empreinte carbone et l'engorgement de nos routes. Enfin, le développement des modes actifs est très intéressant. Il suffit aujourd'hui de se balader dans Montpellier pour observer les transformations profondes que connaît l'espace public dans la ville pour relégitimer la place du piéton et du vélo. A titre d'exemple, en l'espace de quelques mois, l'espace public autour de mon domicile à proximité de la Place de l'Europe s'est profondément transformé pour inclure tous les modes. Des voies de nus ont été créées pour le bustram, les trottoirs ont été refaits, les pistes cyclables sécurisées et bien séparées de la route, un parking s'est transformé en petit espace vert, des espaces bitumés inutilement ont été	observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	Pas de commentaire

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
désimperméabilisés, des arbres ont été plantés etc. Il faut continuer ainsi et c'est pourquoi j'apporte mon soutien à ce plan qui permet de tracer des perspectives très intéressantes à moyen terme pour repenser nos mobilités et faire la part belle aux modes décarbonés sans pour autant exclure totalement un mode.		
HOCDE Régis		
L'association, dont l'objet principal est la protection de l'environnement et l'amélioration du cadre de vie à Clapiers et plus largement sur le territoire, présente ses observations et propositions dans le cadre de cette enquête publique. L'association salue les ambitions du PDM et les objectifs poursuivis à l'horizon 2032, mais regrette que ces objectifs ne soient pas systématiquement déclinés en actions concrètes et qu'une programmation pluriannuelle de ces actions fasse défaut.	Observation favorable sur les objectifs. Concernant la finesse de la programmation, la temporalité et l'ordonnancement des fiches actions est identifiée dans chacune des 30 fiches.	La commission considère que 3M apporte une réponse adaptée aux observations concernant la programmation.
RICARD Josiane		
Je partage les principes retenus pour ce plan des mobilités à échéance 2032 en fixant les priorités sur la réponse aux besoins de mobilité de la population métropolitaine, la protection de l'environnement et de la santé et la diminution du trafic automobile. Déjà , en 2025 la progression est très importante: développement des transports publics, ligne 5 et prolongation de la ligne 1 , arrivée du bus tram ,développement des pistes cyclables, et surtout la gratuité des transports pour ce qu'elle répond aux exigences sociales, économiques et écologiques	observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	Pas de commentaire
Stratégie		
Anonyme		
De bonnes idées mais une ambition qui demeure insuffisante en termes de vision. Même si la situation économique actuelle ne permet pas la création de projets lourds, rien n'empêche d'ouvrir la réflexion à plus long terme. Aussi, l'absence d'évocation de l'étoile ferroviaire de Montpellier, ne serait-ce que par soucis de préservation des emprises encore par chance intactes, est regrettable.	La Métropole, en partenariat avec la Région, l'Etat et la SNCF, a produit le Schéma Directeur de l'étoile Multimodale montpelliéraine (étude qui a précédé la labélisation Service Express Régional Métropolitain - SERM). Lors de cette étude, l'opportunité d'ouverture des anciennes voies ferrées a été analysée. Faute de potentiel captable le long des anciens axes compte tenu de la dispersion des villes et villages et des points	La commission note la réponse de la Métropole.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	durs (création de voirie ou bâtiment sur l'emprise, etc), il a été jugé plus intéressant de compléter la ligne ferroviaire existante par des branches routières (bustram ou car express).	
BLANC GIORDANO Martine		
Je soutiens pleinement ce Plan de Mobilités pour Montpellier. Il répond à un double enjeu : réduire la pollution et améliorer nos déplacements en offrant des alternatives pratiques à la voiture individuelle. Avec plus de pistes cyclables, des trottoirs élargis, de nouvelles lignes de tram et de bus et des voies réservées aux transports en commun, ce plan facilite la mobilité de tous. Il améliore aussi la desserte des quartiers et zones d'activités. L'accès gratuit aux transports et le soutien au covoiturage encouragent de nouvelles habitudes et permettent de réduire les embouteillages tout en allégeant les dépenses des habitants. On voit déjà ces changements dans la ville : plus d'espaces pour les piétons et les vélos, plus de verdure et un cadre de vie amélioré. Il faut poursuivre cette transformation pour une ville plus fluide, plus agréable et plus respectueuse de l'environnement.	observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	Pas de commentaire.
CARPIER Arnaud		
La lettre met en doute la pertinence de l'interprétation du diagnostic faite par les autorités métropolitaines et critique le caractère « serviciel » plutôt que « structurel » de la stratégie adoptée. Si les objectifs de mobilité universelle et sobre et décarbonée sont mentionnés, l'auteur exprime des réserves quant à leur concrétisation.	Le PDM 2032 conçoit une stratégie complète pour concevoir un système de déplacement permettant tout à la fois d'accompagner la croissance démographique, les évolutions des modes de vie (télétravail, outils numériques, flexibilité des horaires...) en poursuivant un objectif de transition énergétique, écologique et solidaire. Le projet qui en résulte est équilibré, avec les axes A et B dédié à des interventions structurelles via la réalisation d'aménagement, tandis que l'axe C est dédié à l'accompagnement des usagers vers des pratiques pour se déplacer sobrement.	La commission note la réponse de la Métropole.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Plusieurs aspects spécifiques sont critiqués : • La méthode de comptabilisation de la baisse des GES par habitant. • Le maintien de l'obligation de la ZFE sans verbalisation et le manque d'alternatives pour les citoyens les plus modestes. • Le coût et l'application de la gratuité des transports aux seuls résidents de la Métropole, soulevant des questions d'équité et de financement. • La capacité limitée des Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) par rapport aux flux de trafic. • Le manque de prise en compte de la centralité de la Métropole sur le département et la nécessité de lier le désengorgement du centre avec le désenclavement des zones périphériques via le SERM. • La lettre analyse également les avis des différentes instances consultées (DDTM, MRAE, EPCI voisines, communes de la Métropole, chambres consulaires), soulignant les préoccupations partagées et les critiques concernant notamment la desserte des périphéries, la congestion, et la ZFE.	Dans son évaluation environnementale, le PDM répond aux objectifs réglementaires. Il évalue de manière relative l'évolution des parts modales, des émissions de gaz à effet de serre et des émissions de polluants. Compte tenu de la très forte croissance démographique que connaît le territoire de Montpellier, si les émissions de polluants et de gaz à effet de serre sont effectivement en stagnation à l'échelle globale, elles connaissent une très faible baisse si on regarde les émissions par habitants. Concernant la stratégie de la ZFE métropolitaine, les Zones à Faible Emission sont avant tout motivées pour des raisons sanitaires, en effet, la pollution de l'air participe à 40 000 morts prématurés en France (après le tabac et l'alcool qui sont des consommations individuelles et volontaires). La ZFE portée par la Métropole autorise les voitures crit'air 2, c'est-à-dire des diesels postérieurs à 2011 et des voitures essence postérieurs à 2006, donc il n'y a pas d'obligation d'acheter des voitures neuves. Concernant les choix et modalités de mise en œuvre de la gratuité, les transports en commun sont gratuits depuis le 21 décembre 2023 pour tous les habitants de la Métropole de Montpellier. Cette gratuité s'est accompagnée d'une suppression du geste de validation dans les transports en commun pour une grande liberté dans les bus et tramways. La gratuité des P+Tram pour les métropolitains est également mise en œuvre sous réserve d'un usage vertueux de ces derniers. Il s'agit en effet d'encourager le report de la voiture vers les transports en commun et non pas de réaliser un stationnement « sec » de son véhicule, soumis au tarif horaire. Une solution dématérialisée a alors été proposée pour contrôler cet usage vertueux et ainsi maintenir un nombre de places satisfaisant pour les usagers réalisant un déplacement en transports en commun par la suite. C'est cette solution sur smartphone que vous nous avez signalé. Soucieux d'améliorer constamment ses propositions de mobilités et de prendre en compte les retours d'usagers en difficulté avec cette solution, la Métropole a demandé à son délégataire en charge de la gestion commerciale et de	La commission note la réponse de la Métropole.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	l'exploitation du réseau TaM d'y apporter une réponse technique. Ainsi, depuis le 1er septembre, une nouvelle solution de gratuité non digitale, sans smartphone, est proposée. Cette solution vous permet de disposer de 4 sorties gratuites par mois dans les P+Tram sous réserve de validité de votre Pass Gratuité et d'activation du service sur votre carte de transports en espace mobilité TaM. Nous vous invitons à prendre rendez-vous afin de limiter votre temps d'attente en espace mobilité (https://rdv.tam-rendezvous.com)." Concernant les projets de Bus ou Car à Haut Niveau de Service et la desserte périphérique, il s'agit de l'ambition de création d'un Service Express Régional Métropolitain (SERM) Montpellier Méditerranée. Ce réseau multimodale (train, bustram et car express) devra bénéficier d'un niveau de service lui permettant de concurrencer la voiture.	
En conclusion, Arnaud CARPIER estime que le PDM manque d'ambition et ne tire pas profit des éléments du diagnostic. Il critique les « déplacements » temporels, temporaires, spatiaux et technologiques de l'analyse et du projet, ainsi que son caractère isolé sans prise en compte des interdépendances territoriales. Malgré un coût élevé, le PDM est jugé court-termiste et sans projection stratégique solide.	Le PDM a été conçu en établissant un diagnostic à l'échelle du grand bassin de mobilité, allant jusqu'à Nîmes à l'Est et en prenant en compte l'Ouest du département. Les actions déployées concernent le ressort territorial de la Métropole, celle-ci ne pouvant pas faire d'ingérence dans les territoires où elle n'est pas compétence. Toutefois, de nombreuses actions sont construites en partenariat avec les territoires voisins et le département (réseau cyclable, soutien au covoiturage et aire de covoiturage par exemple), ou encore avec la Région et l'Etat pour la desserte interurbaine entre la Métropole et les territoires voisins (compétence confiée au Syndicat Mixte Hérault Transport, dont la Région et la Métropole sont membres, au côté des autres AOM). Au sujet de la temporalité du projet, celui-ci s'étale de 2021 à 2032, avec un programme d'investissement sans précédent. Le plan d'action identifie également plusieurs sujets à investiguer pour préparer l'après 2032, tel que le renforcement du PEM de Villeneuve les Maguelone tout comme les études pour définir la création de celui de Sablassou dans la perspective de la phase 1 de la LNMP (2034). La	La commission note la réponse de la Métropole.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	reconfiguration de l'A709 est également un projet qui s'étalera au-delà de 2032 compte tenu des évolutions importantes à porter tant sur le profil et le rôle de l'infrastructure que sur son mode de gestion. Le contexte budgétaire national conduit tous les acteurs publics à utiliser les recettes budgétaires de manière optimum et efficace pour accompagner la transition énergétique, écologique et solidaire au long court.	
CERTAIN Victor		
Je tiens à exprimer mon entière adhésion au Plan de Mobilité 2032 (PDM) mis en place par Montpellier Méditerranée Métropole. Ce projet ambitieux constitue une avancée décisive pour notre territoire, en repensant les déplacements afin de mieux répondre aux défis environnementaux, économiques et sociaux de notre époque.	observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	Pas de commentaire
FAYE Maryse		
Un bouquet de mobilité de qualité combattant l'autosolisme dans les usages, entre les modes, dans l'espace, dans le temps. Cela contribue au pouvoir d'achat. Une vision de 2032 il viendra permettre à une stratégie d'équité du territoire qui permettra d'irriguer le bassin de vie. Une mobilité universelle sobre et décarbonnée à la valeur pour les habitants du territoire.	observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	
GENDRE Patrick		
3) les budgets sont mentionnés, mais c'est difficile d'avoir un avis. il faudrait en tout cas se donner la possibilité de réaffecter les ressources entre actions au fil des ans, beaucoup d'actions ne sont pas des "grands projets", il faut donc garder de la souplesse et évaluer régulièrement l'impact des différentes mesures.	Cette observations est tout à fait pertinente, la mise en place de l'observatoire des mobilités et le suivi partenarial du PDM devront permettre d'ajuster le projet selon les premières évaluation (Axe D du projet.)	
RICARD Josiane		
Les objectifs pour 2032: Ils sont ambitieux par la diminution de l'utilisation de la voiture de 58% à 45% et l'augmentation des modes passifs. Sur ces derniers, je reste à convaincre sur le développement prévu particulièrement sur le vélo. Le chantier le plus compliqué consistera à convaincre la population de ces évolutions absolument nécessaires- moins pour les habitants intra muros, le tram et le gratuité feront leur oeuvre- plus pour le transit village/ville centre. Pour réussir, il faut "embarquer	Pour les déplacements interne de la Métropole, la part des modes actifs passe de 32 % (29% marche et 3% vélo) en 2019 à 40% (25% marche et 15% vélo) en 2032. L'ambition forte sur le vélo - cohérente avec le Plan Vélo National qui vise 12% en 2030 - conduit logiquement à prendre quelques points sur tous les autres modes, y compris la marche. La part modale transports collectifs passe de 18% à 20%, la valeur de 20% est particulièrement ambitieuse. Par exemple, Rouen porte cette	Pas de commentaire

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
les nouvelles générations" et mettre au programme des apprentissages le vivre et se déplacer dans l'espace métropolitain.	part à 18% à horizon 2035. A ce même horizon, Nîmes porte la part transports collectifs à 11% et Lille à 20%.	
Volonté		
CERTAIN Victor		
L'un des points forts de ce plan est sa volonté de réduire la place de la voiture individuelle au profit de solutions plus respectueuses de l'environnement. Le développement des transports en commun, des mobilités douces comme le vélo ou la marche, et des alternatives comme l'autopartage et le covoiturage permettront de désengorger le trafic et de limiter les émissions polluantes. L'objectif est clair : offrir un cadre de vie plus apaisé, où se déplacer ne rime plus avec stress et pollution. L'investissement dans des infrastructures adaptées, comme avec le réseau de vélolignes sécurisé et un réseau de transports en commun renforcé avec la ligne 5 de tramway et les trambus, est essentiel pour encourager ce changement de comportement.	Observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	Pas de commentaire
HOCDE Régis		
Concernant la réduction de la part de la voiture individuelle, l'association propose d'afficher plus clairement une volonté en ce sens et des actions concrètes associées.	Le PDM s'appuie sur plusieurs actions pour atteindre ses objectifs. Les actions doivent être analysés de manière systémique et non de manière isolée. Ainsi, le système de mobilité proposée permettra de reporter le trafic en dehors des centres urbains (ou de le limiter), et il permettra de reporter 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".	
11. PLUi		
Vélo		
CHANTAL ET MARTIONE ROLANDO / ANDRé INDIVISION ROLANDO / ANDRÉ		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Tout d'abord nous vous remercions pour votre accueil lors de notre entrevue de ce samedi matin à la Marie de Baillargues . Le 14 Janvier 2025 nous avons eu un rendez vous avec Madame ANTRESANGLE au Service D'URBANISME de Montpellier Métropole qui nous a informé que notre propriété plan cadastral N° AB 45 et 243 située au 35 RUE DE LA FONT FROIDE 34090 MONTPELLIER serait constructible sous conditions mais qu'elle serait couper en deux par un emplacement réservé " piste cyclable" ce qui nous empêchera d'accéder à une grande partie de notre jardin et qui entrainera la démolition du Pool House ainsi qu'une parie de notre piscine. NOUS DEMANDONS QUE L'EMPLACEMENT RÉSERVÉ POUR LA RÉALISATION D'UNE PISTE CYCLABLE SUR LES PARCELLES AB 45 ET 243 35 RUE DE LA FONT FROIDE 34090 MONTPELLIER SOIT DÉPLACÉ EN DEHORS DE CES DITES PARCELLES Depuis l'acquisition en 1964 de ces parcelles qui faisait un Hectare, nous avons été exproprié une première fois pour l'élargissement de la route puis une deuxième fois en 2012 pour élargir cette même route qui est devenue AVENUE VINCENT AURIOL ;Parcelle 2444 sur le plan Nous restons à votre disposition et nous vous remercions de l'attention que vous apporterez à notre requête INDIVISION ROLANDO/ ANDRÉ UN DOSSIER VOUS A ÉTÉ REMIS EN MAIN PROPRE LE MOIGNE Nicolas	Cette observation porte sur une parcelle de la commune de Montpellier. En conséquence, elle concerne le PLUi et non le PDM qui est un document de planification et d'orientation stratégique portant les ambitions du territoire métropolitain en matière de mobilité des personnes et des marchandises à l'horizon 2032. En ce sens, le PDM est un document conçu à l'échelle métropolitaine qui n'a pas vocation à détailler l'ensemble des actions qu'il comporte à l'échelle de chacune des communes qui le compose.	Bien que cette observation concerne le PLUi, la commission considère qu'elle doit être prise en compte et communiquée à la direction de la Métropole en charge du PLUi.
Le PLUI n'integre pas l'emprise fonciere des Velolignes. Besoin de l'integration dans un futur document.	Le PDM s'appuie sur une réseau vélo de 3 niveaux : véloligne, réseau de liaison et réseau de proximité. Pour chaque type de réseau des études et analyses seront menées afin de définir la meilleure solution d'aménagement cyclable en analysant les impacts environnementaux, agricoles, hydrauliques et fonctionnels pour les vélos et les autres modes. Aussi, les emprises foncières dédiées à chaque projet ne sont pas connues à l'horizon 2032. Par exemple la réalisation d'une véloligne ne nécessite pas nécessairement l'acquisition de foncier lorsque la plateforme routière est suffisamment	La commission prend note que pour chaque type de réseau de vélolignes des études et analyses seront menées afin de définir la meilleure solution d'aménagement cyclable.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	qualitative et large pour accueillir de la circulation en modes actifs.	
HERBONNIERE Aude		
CONCERNE PLUi	Cette observation n'appelle pas de réponse particulière	Pas de commentaire.
12. QUATRE BOULEVARDS		
Cohabitation		
WYART Marilyn		
Pistes cyclables extrêmement dangereuses, alors que très fréquentées par les cyclistes. Fermeture de Dubout pour une piste cyclable impraticable pour des enfants car trop de dénivelé (nos enfants n'ont pas réussi en tout cas nous avons dû tirer leur vélo) avec déviation de ce fait du transit de voitures plus proche du centre ville. En conclusion nous ne pouvons plus circuler a vélo avec nos enfants dans cette zone de Montpellier	Observation ne relevant pas de l'échelle du PDM.	La contribution est ciblée effectivement sur une zone et ne relève donc pas de l'échelle du PDM. Cependant 3M aurait pu orienter l'administrée vers le service idoine pour répondre au souci de sécurité.
Fluidité circulation		
VIDAL Michel		
Vu les bouchons énormes et permanents sur toutes la ville , il est patent qu'il n'y a pas eu d'étude d'impact pour le plan actuel ! Le plan de circulation doit Remettre en circulation 2 voies av Dubout et l'av de la liberté en 2 voies sur toute sa longueur . Remettre en fonction le Tunnel de la comédie et l'av Léon Blum . Des solutions simples et peu coûteuses existent pour faciliter la circulation de tous les usagers à condition de vouloir s'y pencher....	Depuis le début du mandat, la Métropole est engagée dans une profonde refonte du système de mobilité afin de rattraper le retard du mandat précédent, sur la ligne 5 par exemple. Aussi, les nombreux chantiers engagés sur plusieurs voies pénétrantes de la ville centre ou des autres villes participant à de la congestion de manière conjoncturelle, sans offrir les alternatives qui existeront une fois les aménagements livrés (vélolignes, bustram, Ligne 5, extension ligne 1). Parallèlement, certains axes ont déjà connu des baisses de capacités routières afin d'amorcer l'apaisement de la centralité urbaine et dense (Tunnel de la Comédie, avenue Léon Blum, avenue Dubout). En effet, depuis trop longtemps, des flux routiers participent à la mise en insécurité (accidentologie) et participent à des nuisances sonores ou atmosphériques dans plusieurs quartiers.	La Métropole attribue la cause des bouchons aux nombreux chantiers, sous entendant que les alternatives prévues au PDM les résorberont. Elle précise que ce constat est ancien comme pour l'accidentologie, les nuisances auditives ou de pollution. Par ailleurs, la commission constate qu'elle ne relève pas les propositions des trois contributions suivantes.
Plan de circulation		
AMMANN Barbara		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
depuis la fermeture aux voitures de l'avenue Albert Dubout, toute la circulation passe par les quatre boulevards. Nous habitons tout près Boulevard Berthelot que je prends souvent à pied et parfois en voiture. Je constate la dangerosité de la circulation tant pour les 2 roues (les voitures se déportent fréquemment sur les soi-disant pistes cyclables) que pour les piétons, je n'ose pas prendre le vélo, c'est trop dangereux. La nuisance pour les riverains due à la pollution est devenue très importante, nous aspirons à un quartier apaisé comme d'autres rues de Montpellier. La fermeture totale de l'avenue Albert Dubout est une aberration.	Le Plan de Mobilité (PDM) est le document qui structure et organise l'ensemble des politiques de mobilité pour les années à venir. Sa vocation est de présenter un système de mobilité global sans rentrer dans les particularités spécifiques inhérentes à chaque quartier. Il est donc normal que le PDM n'apporte pas une réponse précise à la problématique de trafic sur les boulevards Berthelot, Vieussens, Rabelais et d'Orient. Un des principaux objectifs du PDM est de limiter le trafic dans les centres-villes densément peuplés, afin d'améliorer les conditions de vie de ses habitants (sécurité, pollution de l'air, bruit...). Le secteur à l'ouest et au sud-ouest de la centralité montpelliéraine va être très prochainement desservi par la ligne 5 de tramway, bénéficier de la création du Contournement Ouest de Montpellier (COM) et être parcourue par les vélolignes A, 6, 7 et 8. Ainsi, la situation sur ce quartier devrait s'améliorer dans les années à venir grâce au développement de l'offre pour des mobilités alternatives à la "voiture solo". Pour plus de détails et des données chiffrées, se référer à la réponse complète à destination du Collectifs des Riverains des 4 Boulevards.	En répondant que le PDM est un plan d'organisation des mobilités, et qu'il n'apporte donc pas de réponse ciblée sur la problématique des 4 boulevards, la Métropole précise cependant que les mesures prévues devraient améliorer à l'avenir la situation sur ce quartier. Les contributions suivantes sont autant de témoignages qui permettent à la maîtrise d'ouvrage de prendre en considération le vécu dans le quartier. Elles sont accompagnées de craintes de constats, de propositions de solutions, voire de demandes (surlignées) qui méritent une réponse. La commission convient de l'échelle du PDM en regard de celle du quartier. Elle observe qu'effectivement les réponses détaillées aux observations de ce thème figurent plus bas, dans la réponse au collectif des 4 Bld ; elle apporte ci-dessous son commentaire sur l'ensemble du thème.
Anonyme		
Je me permets de vous contacter car je suis un habitant du boulevard Berthelot où ma qualité de vie a grandement diminué depuis plus de 2 ans. Ce boulevard de 15m de large comporte deux trottoirs, deux « pistes cyclables » et deux voies automobiles. En plus de ce trafic : piétons, vélos, voitures, les bus circulent également : 900 au total par jour dans les deux sens. La largeur de 15m du boulevard ne permet pas d'organiser des voies conformes et sécuritaires. Je me fais beaucoup de souci pour ma santé. En		La Métropole ne répond pas en particulier aux sujets majeurs abordés dans cette contribution, elle apporte une réponse globale en précisant les mesures qui vont améliorer, dans les années futures, la situation du quartier. Ces sujets sont :

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
plus du trafic, j'ai été diagnostiqué « asthmatique » il y a un an. Mon docteur m'a expliqué que la pollution du boulevard en était clairement la cause. J'ai donc beaucoup de mal à respirer. Je suis cycliste et j'ai pris la décision après de nombreuses frayeurs (j'ai été renversé sur le boulevard, j'ai été « touché » par des rétroviseurs de voitures de nombreuses fois) de rouler sur le trottoir. Je m'en veux beaucoup de circuler ainsi mais je refuse de m'être ma vie en danger. Pourquoi les postes cyclables ne sont pas conformes ? J'ai été témoin de nombreux accidents et accrochages entre des voitures, mais surtout sur des piétons et deux roues. Le boulevard Berthelot n'est pas dimensionné pour recevoir un tel trafic. La chaussée est par endroits en très piteux état : nids de poules, grosses fissures, affaissements, déformations diverses. Plus de 15000 véhicules passent sous mes fenêtres (soit le triple de 2022) et le bruit constant a un impact négatif sur mon quotidien. Je dors mal et le bruit me rappelle la présence constante du trafic. J'ai fait une dépression nerveuse du fait de la dégradation de mon quotidien. Je ne vois pas de solution de changement, je ne peux pas déménager. Je dois me rendre, pour mon travail, au centre ville en passant par le boulevard Vieussens : chaque fois que je roule sur ce boulevard je me dis que je joue ma vie au poker. Les véhicules roulent très vite (bien au delà des 30 km/h autorisés). Souvent je me dis que ces boulevards sont devenus une sorte de périphérique alors qu'ils étaient une simple voie de déserte intra quartiers on y a 2 ans. J'ai assisté a plusieurs accidents au croisement de Berthelot et avenue de maurin. J'ai alerté le préfet par courrier, le maire également, aucune réponse, aucune solution proposée. L'avenue Dubout qui mesure elle 32m de large est aujourd'hui coupée à la circulation véhicules. Des pistes cyclables protégées et conformes y ont été aménagées. Presqu'aucun cycliste n'y roule. Les cyclistes vont au plus court, ils ne prennent pas les chemins qui créent des détours, même si ils sont bien aménagés. Pourquoi avoir complètement fermé cette avenue ? Cette avenue proportionnée pour recevoir du trafic. Ces incohérences démontrent le peu d'études, de concertations et de réflexions. Les urbanistes, les élus, doivent aujourd'hui revoir leur copie pour que la ville soit sécurisée et apaisée pour tous les montpelliérains. Je veux pouvoir vivre dans des conditions saines, où ma santé n'est pas quotidiennement mise en danger, c'est pour cette raison que je vous fais part de mon désespoir		Santé Pollution Trafic Pistes cyclables État des revêtements Gabarit des axes Sécurité Choix fermeture Av Dubout Demande

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Bonjour j'espère que mon commentaire sera clair et didactique car la situation que je vis est devenue insupportable ! J'habite avec mes enfants sur le boulevard d'Orient depuis plusieurs années. J'ai vu la situation se dégrader il y a presque 3 ans maintenant. Mes enfants qui jouaient sur la zone de stationnement de ma résidence, ne veulent plus sortir. Ils se plaignent des voitures qui roulent à toute vitesse ! Du bruit, des klaxons des voitures, de la musique aussi. Car nous habitons près d'un feu et matin et soir c'est une horde de véhicules faisant la queue qui sont devant nos fenêtres. Mes enfants ne sortent donc plus, ce qui me rassure aussi. La pollution est aussi un gros problème, nos fenêtres se couvrent d'un voile de poussière noir chaque semaine, et je n'ose pas imaginer ce que nous respirons ! Notre santé devrait être une priorité ! Que fait la Mairie de Montpellier pour résoudre ces nouvelles problématiques ? Mes enfants vont à l'école Jules Simon rue de la Méditerranée. Depuis 2 ans le moment de traverser le boulevard est toujours angoissant : les automobilistes sont stressés d'être ralentis et de devoir rouler au pas. Nous nous sommes faits agressés à maintes reprises par des conducteurs énervés. Faites quelque chose pour nous ! Nous n'en pouvons plus ! Merci pour votre écoute. Jeanne et ses fils		La Métropole ne répond pas en particulier aux sujets majeurs abordés dans cette contribution, elle apporte une réponse globale en précisant les mesures qui vont améliorer, dans les années futures, la situation du quartier. Ces sujets sont : • Nuisances sonores • Pollution • Santé • Cohabitation multimodale • Incivilités • Demande
J'habite sur le boulevard Vieussens à Montpellier. Depuis 2022, nous subissons un trafic incessant, une pollution hors norme. Depuis 3 ans, aucune solution n'est imaginée par la mairie, malgré les alertes, la mobilisation des riverains, et les accidents. Je ne comprends pas : -pourquoi le trafic a été renvoyé sur nos boulevards, là où vivent beaucoup de montpelliérains et pourquoi l'avenue Dubout a été vidée de toute circulation (on aurait pu répartir!) -pourquoi on ouvre une école sur le boulevard Vieussens sans envisager de revoir le plan de circulation alors qu'ailleurs dans la ville, les abords des écoles existantes sont carrément fermés à la circulation pour sécuriser le chemin des écoliers -pourquoi on a créé une piste cyclable super sécurisée à l'extérieur du centre-ville (avenue Du bout), très peu empruntée, et à l'inverse pourquoi on ne sécurise pas les pistes cyclables sur les 4 boulevards, qui sont très empruntées par les cyclistes. Le plan de mobilité vise "Un cadre de vie apaisé et respirable" : ce qui a été décidé en 2022 en faisant des 4 boulevards le seul axe de		La Métropole ne répond pas en particulier aux sujets majeurs abordés dans cette contribution, elle apporte une réponse globale en précisant les mesures qui vont améliorer, dans les années futures, la situation du quartier. Ces sujets sont : • Sens de circulation • Traffic • Piste cyclable • Cadre de vie • Propositions

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
contournement immédiat du centre-ville au Sud de ma Gare va totalement à l'inverse de cet objectif! Il est urgent d'agir! La proposition du collectif avec un sens unique de circulation automobile + une piste cyclable sécurisée à double sens me semble parfaitement logique et cohérente. Elle devrait être intégrée au Plan de mobilité.		
Je souhaite manifester ma stupeur et ma colère face aux décisions iniques de la nouvelle équipe municipale concernant la fermeture de la voie rapide Albert Dubout et la volonté de ramener le trafic qui circulait sur cette voie rapide vers le centre ville, causant de gros problèmes de sécurité et de santé. Les enfants traversent un boulevards intraversables, des vélos qui frôlent les voitures en permanence, des taux de pollution qui dépassent l'entendement et les seuils légaux. C'est grave. La politique de l'autruche de la mairie est délétère et commence à être franchement suspecte. Face à une telle incohérence et un tel silence, et sans tomber dans la paranoïa, cela commence à devenir suspect (projets immobiliers).		La Métropole ne répond pas en particulier aux sujets majeurs abordés dans cette contribution, elle apporte une réponse globale en précisant les mesures qui vont améliorer, dans les années futures, la situation du quartier. Ces sujets sont : • Sécurité • Santé • Pollution • Communication
Je profite de cet espace pour parler de la situation de circulation de mon quartier Mion/Vieussens/Perruque. En effet, depuis la transformation de la voie rapide Albert Dubout en piste cyclable (quasiment vide tout le temps) et la fermeture en son centre de la rue Fabrege, le boulevard Vieussens, Rabelais et ses affluents sont absolument congestionnés. Ces 25 dernières années, je n'ai jamais entendu parlé d'une décision politique qui ramène le trafic en centre ville. C'est une hérésie écologique et un drame sanitaire, qui est volontairement ignoré par l'équipe municipale qui a élaboré et mis en place ce nouveau plan de mobilité. Faire des erreurs arrivent à tout le monde, s'entêter est profondément condamnable.		La Métropole ne répond pas en particulier aux sujets majeurs abordés dans cette contribution, elle apporte une réponse globale en précisant les mesures qui vont améliorer, dans les années futures, la situation du quartier. Ces sujets sont : • Plan de circulation • Santé • Écologie
Les Quatre Boulevards de Montpellier : Une Artère Étouffée par la Pollution, le Bruit et les Accidents Au cœur de Montpellier, les Quatre Boulevards – Boulevard d' Orient, Boulevard Rabelais, Boulevard Vieussens et Boulevard Berthelot – forment aujourd'hui une artère de la ville. Pourtant, cette zone densément peuplée et historiquement riche est aujourd'hui asphyxiée par une augmentation alarmante du trafic véhiculaire, entraînant une dégradation de la qualité de vie pour ses habitants. Pollution, bruit,		La Métropole ne répond pas en particulier aux sujets majeurs abordés dans cette contribution, elle apporte une réponse globale en précisant les mesures qui vont améliorer, dans les années futures, la situation du quartier. Ces sujets sont :

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
danger routier : les Quatre Boulevards sont devenus le symbole d'un urbanisme qui sacrifie le bien-être des citoyens au profit d'une mobilité insoutenable .**Une Pollution en Hausse, une Santé en Baisse** Le trafic intense sur les Quatre Boulevards génère des niveaux de pollution atmosphérique préoccupants. Les émissions de gaz d'échappement, riches en particules fines et en dioxyde d'azote, dépassent régulièrement les seuils recommandés par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS). Pour les riverains, cette pollution n'est pas qu'une statistique : c'est une réalité quotidienne qui affecte leur santé. Problèmes respiratoires, allergies, maladies cardiovasculaires – les conséquences sont graves, surtout pour les plus vulnérables, comme les enfants et les personnes âgées. **Un Vacarme Insupportable** Le bruit est une autre nuisance majeure. Le grondement incessant des moteurs, les coups de klaxon et les sirènes des véhicules d'urgence créent un environnement sonore insupportable. Les études montrent que l'exposition prolongée à un tel bruit peut entraîner des troubles du sommeil, du stress chronique et même des problèmes cognitifs. Les habitants des Quatre Boulevards vivent dans un état de tension permanente, privés du calme nécessaire à leur bien-être.**Un Danger Permanent** Avec l'augmentation du trafic, les accidents se multiplient. Les Quatre Boulevards, bien que dotés de passages piétons et de feux de signalisation, restent une zone à haut risque. Les piétons, cyclistes et automobilistes se croisent dans un ballet dangereux, où la moindre erreur peut avoir des conséquences dramatiques. Les chiffres parlent d'eux-mêmes : chaque année, des dizaines d'accidents sont recensés dans ce secteur, faisant des blessés. Une situation inacceptable pour une zone aussi densément habitée. **Un Appel à l'Action** Il est urgent de repenser la mobilité sur les Quatre Boulevards. La ville de Montpellier doit prendre des mesures fortes pour réduire le trafic véhiculaire et favoriser des modes de transport plus durables. La création de pistes cyclables sécurisées et la piétonnisation partielle de certains tronçons sont des solutions à explorer. Par ailleurs, des campagnes de sensibilisation sur les dangers de la pollution et du bruit sont souvent menées pour mobiliser les décideurs. Les Quatre Boulevards ne doivent plus être synonymes de danger et de nuisance. Ils doivent redevenir un espace de vie, de convivialité et de bien-être pour tous les Montpelliérains. Il est temps d'agir, avant		• Trafic • Pollution • Santé • Nuisances sonores • Sécurité • Cohabitation multimodale • Propositions

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
que cette artère vitale ne devienne une cicatrice indélébile dans le cœur de la ville.		
Ce plan me paraît complètement en inadéquation avec la circulation intense actuellement notamment sur le boulevard Rabelais, la vie y est impossible car brillante dangereuse et polluée Il faut absolument revoir ce plan pour pacifier notre quartier, pitié !!!		La Métropole ne répond pas en particulier aux sujets majeurs abordés dans cette contribution, elle apporte une réponse globale en précisant les mesures qui vont améliorer, dans les années futures, la situation du quartier. Ces sujets sont : • Cadre de vie • Nuisances sonores • Pollution • Plan de circulation • Demande
J'habite sur le boulevard Berthelot. Un quartier que j'ai adoré. Puisque c'est mon 3em appartement en 13 ans. C'était un quartier calme, facile à vivre chargé d'histoire avec ces belles demeures.. Aujourd'hui c'est le chaos..un enfer pour nos oreilles. Une souffrance pour nos corps. Une prison pour nos âmes. Plus aucune liberté de vivre sereinement. Nos fenêtres sont nos remparts à la violence de ce trafic imposé. Nos murs tremblent à chaque bus qui passe. Sans parler des klaxons, musique et conducteurs en colère..C'est un avant goût de MAD MAX.. La nuit on se fait taguer nos murs et vandaliser nos voitures. Le jour on respire notre mort.. Nous sommes le peuple sacrifié d'un monarque de gauche.. Quelle hérésie.. Tout ce que nous avons bâti, toute une vie de labeur et de sacrifices pour devenir propriétaire. Tout est remis en question. Vous détruisez nos vies, notre santé, nos héritages. Nous sommes poussé à fuir. Vendre nos biens au rabais. Juste pour pouvoir survivre et respirer. Mais que restera t'il de vous, quand nous serons des dizaines sous oxygène. Maladies en tout genre.. Vous êtes nos cancers, nos dépressions et nos morts.		La Métropole ne répond pas en particulier aux sujets majeurs abordés dans cette contribution, elle apporte une réponse globale en précisant les mesures qui vont améliorer, dans les années futures, la situation du quartier. Ces sujets sont : • Cadre de vie • Nuisances sonores • Incivilités • Décote immobilière • Santé

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Le Plan de Mobilité de la mairie de Montpellier est totalement aberrant. Il a dévié le trafic de certains quartiers pour les apaiser, au détriment des 4 boulevards, Vieusens, Berthelot, Rabelais, d'Orient, qui sont maintenant plongés dans l'enfer. La circulation est devenue dangereuse, tant pour les deux roues que pour les piétons. De plus, les Riverains subissent bruit et pollution au dessus des normes, que mettent leur santé en réel danger. Des commerces ont fermé, des locataires on déménagé, mais quid des propriétaires, dont la valeur des biens a chuté ? Une véritable aberration ET véritable injustice. Quel fiasco de la part de la mairie ! Rouvrez Dubout et remettez les boulevard en sens unique !		La Métropole ne répond pas en particulier aux sujets majeurs abordés dans cette contribution, elle apporte une réponse globale en précisant les mesures qui vont améliorer, dans les années futures, la situation du quartier. Ces sujets sont : • Plan de circulation • Sécurité • Nuisances sonores • Santé • Décote immobilière • Demande
Le problème de la voie à gros trafic installé par M. Delafosse allant du boulevard Berthelot jusqu'au boulevard d'Orient, n'est pas réglé et n'est pas solutionné dans le PLU. Aucune aménagement valable n'est proposé aux riverains pour diluer le trafic qui leurs est imposé, afin de réduire le fort niveaux de nuisances (pollution, transit, bruits, dangerosité pour les les piétons).		La Métropole ne répond pas en particulier aux sujets majeurs abordés dans cette contribution, elle apporte une réponse globale en précisant les mesures qui vont améliorer, dans les années futures, la situation du quartier. Ces sujets sont : • Trafic • Cadre de vie • Nuisances
Trop de véhicules sur le boulevard berthelot...Nous sommes asphyxié...		La Métropole ne répond pas en particulier aux sujets majeurs abordés dans cette contribution, elle apporte une réponse globale en précisant les mesures qui vont améliorer, dans les années futures, la situation du quartier. Ces sujets sont : • Trafic • Pollution

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
IL est nécessaire d'améliorer la santé des riverains des 4 boulevards et de réduire la circulation du centre ville. Oui à un apaisement, oui au vélo mais il faut réfléchir à comment de pas pénaliser les riverains.		La Métropole ne répond pas en particulier aux sujets majeurs abordés dans cette contribution, elle apporte une réponse globale en précisant les mesures qui vont améliorer, dans les années futures, la situation du quartier. Ces sujets sont : • Santé • Trafic • Demande
Mon enfant fréquente tous les jours la crèche située sur le boulevard Berthelot. Non seulement je dois longer tous les jours les boulevards pour l'y déposer, mais depuis l'explosion du trafic en 2022 liée aux divers reports de circulation sur l'axe des 4 boulevards, des longues files de bus et de voitures stagnent en permanence devant les 2 crèches de Berthelot toute la journée. La cour de la crèche où jouent nos enfants baigne littéralement dans la pollution. On le sent! Je suis choquée de cette situation, et de ce problème sanitaire évident pour les tous petits, les plus fragiles!! C'est insupportable de constater que rien n'est fait pour eux, et pire, que rien n'est envisagé par le Maire!		La Métropole ne répond pas en particulier aux sujets majeurs abordés dans cette contribution, elle apporte une réponse globale en précisant les mesures qui vont améliorer, dans les années futures, la situation du quartier. Ces sujets sont : • Trafic (dont les bus) • Plan de circulation • Pollution
Un plan de circulation dangereux parcr que générateur d'accidents et de maladies respiratoires.		La Métropole ne répond pas en particulier aux sujets majeurs abordés dans cette contribution, elle apporte une réponse globale en précisant les mesures qui vont améliorer, dans les années futures, la situation du quartier. Ces sujets sont : • Plan de circulation • Sécurité

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
J'ai 74 ans, je me déplace, à pied, en transports en commun et à vélo pour respecter l'environnement et le voisinage. J'ai été conquis par la politique de la municipalité de Montpellier prônant un centre ville où l'on respire, où l'on privilégie les transports collectifs, les mobilités douces, la vie, pour apaiser les quartiers de la pollution et des bruits de tous les véhicules à moteur. Je me suis donc installé dans cette belle ville avec beaucoup d'espoir et d'envie. J'ai trouvé un appartement neuf boulevard Berthelot et j'ai vite déchanté car je vis, comme beaucoup d'autres, un réel enfer... avec une circulation incessante de voitures, de bus, de camions, de motos, de scooters, de mobylettes qui pétaradent et polluent énormément. Ce boulevard, entouré de belles demeures et de beaux arbres, est entrain de mourir... Il s'est transformé en un périphérique dangereux totalement inadapté au centre ville pour les piétons, les enfants, les personnes âgées, les étudiants, les écoliers, les passants... une aberration en pleine contradiction avec la politique annoncée... Pour ma part, j'ai failli me faire renverser plusieurs fois à vélo et j'ai perdu ma voix à cause de la pollution... J'espère vivement que cette insupportable situation, totalement néfaste à la politique de la ville, sera rapidement réglée pour le bien et le respect des citoyens		La Métropole ne répond pas en particulier aux sujets majeurs abordés dans cette contribution, elle apporte une réponse globale en précisant les mesures qui vont améliorer, dans les années futures, la situation du quartier. Ces sujets sont : • Trafic • Nuisances sonores • Sécurité • Pollution • Demande
La suppression d'un sens de circulation sur la partie basse de l'avenue Albert Dubout, le report de fait des véhicules sur les boulevards Rabelais et Vieussens ont rendus la circulation infernale dans ce quartier. La Cité Mion, victime collatérale, voit passer à travers elle tous les véhicules voulant échapper aux bouchons et roulant au delà de la vitesse autorisée de 30km/h (d'ailleurs, cette vitesse n'est pas respectée où que ce soit en ville).98% des voitures y passant (plus les camions et bus) n'ont rien à y faire. Dans certaines rues de ce quartier, la tranquillité et la sécurité ne sont plus qu'un souvenir, cela au nom d'une modification de la circulation existante, sensée répondre à une demande mais sans concertation des habitants.		La Métropole ne répond pas en particulier aux sujets majeurs abordés dans cette contribution, elle apporte une réponse globale en précisant les mesures qui vont améliorer, dans les années futures, la situation du quartier. Ces sujets sont : • Plan de circulation • Sécurité • Cohabitation intermodalité
J'habite à Montpellier, boulevard Rabelais. J'habitais avant boulevard Berthelot. La qualité de vie lorsque l'on habite sur ces boulevards est très fortement impactée par la circulation : nuisances sonores très importantes (même avec du double vitrage, le bruit des voitures / des klaxons / des camions / des motos empêche parfois de dormir), et surtout pollution très importante.		La Métropole ne répond pas en particulier aux sujets majeurs abordés dans cette contribution, elle apporte une réponse globale en précisant les mesures qui vont

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Nous avons dans l'appartement trois balcons, mais impossible d'en profiter : l'air est irrespirable, et on ne s'entend pas penser ou parler. Je circule régulièrement en vélo dans le quartier, et malgré des pistes cyclables, la quantité de voitures fait que se déplacer est dangereux et très peu agréable.		améliorer, dans les années futures, la situation du quartier. Ces sujets sont : • Cadre de vie • Nuisances sonores • Pollution • Santé • Trafic
j habite à proximité du boulevard Rabelais, la situation est catastrophique depuis quelques années: la circulation en voiture n'est pas possible, le temps passé dans des embouteillages est effarant. la circulation en velo est très dangereuse. la pollution est omniprésente, le nombre de personnes malades explose. nos enfants ne sont pas protégés. la circulation pédestre est tout aussi dangereuse. la situation n est plus tenable. il faut faire quelque chose pour désengager ces boulevards sacrifiés.		La Métropole ne répond pas en particulier aux sujets majeurs abordés dans cette contribution, elle apporte une réponse globale en précisant les mesures qui vont améliorer, dans les années futures, la situation du quartier. Ces sujets sont : • Trafic • Sécurité • Pollution • Cohabitation multimodale • Demande
Nous sommes habitants d'une maison cité MION Nous déplorons l'enclavement de notre quartier et notamment les difficultés d'accès à l'autoroute (contraints de passer par le bd Fabre de morlhon surchargé alors qu'avant on passait rue de centrayarargues) Nous déplorons aussi un axe unique de circulation. En sortie d'autoroute avec accès obligatoire en double sens sur le bd Rabelais et vieussens Nous demandons le retour à la situation antérieure		La Métropole ne répond pas en particulier aux sujets majeurs abordés dans cette contribution, elle apporte une réponse globale en précisant les mesures qui vont améliorer, dans les années futures, la situation du quartier. Ces sujets sont : • Plan de circulation • Demande

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Le plan de circulation met en danger la santé des riverains du boulevard berthelot avec une pollution atmosphérique et sonore intense. En plus des riverains, on compte deux crèches avec des nourrissons très sensibles à la pollution. Les usagers en vélo sont en danger du fait d'un boulevard trop étroit pour que les centaines de bus qui y passent chaque jour se croisent sans se déporter sur les voies cyclables. De plus, plusieurs places de parking ne permettent pas aux véhicules de stationner complètement sur la place de parking: les véhicules stationnés débordent donc sur la piste cyclable. Les vélos sont donc en grand danger sur cet axe. Enfin, la concentration irréfléchie du trafic sur cette axe occasionne le blocage de la voie du tram au niveau de l'avenue de maurin.		La Métropole ne répond pas en particulier aux sujets majeurs abordés dans cette contribution, elle apporte une réponse globale en précisant les mesures qui vont améliorer, dans les années futures, la situation du quartier. Ces sujets sont : • Sécurité • Pollution • Cohabitation multimodale • Stationnement • Trafic
Depuis que le nouveau plan de circulation a été mis en place, la vie est un enfer. Joue ET NUIT un flot incessant de véhicules circule dans les 4 boulevards sans respecter la limitation de vitesse ni la limitation de poids autorisée des poids lourds. Il en résulte un bruit incessant qui nous oblige à condamner certaines pièces et à vivre fenêtres fermées. Les doubles vitrages sont inopérants devant l'importance du bruit. La pollution de l'air a aggravé mon asthme et une pellicule noire qui se renouvelle dès qu'on l'essuie recouvre le sol et les escaliers extérieurs de notre maison. La traversée des boulevards est dangereuse pour les piétons et j'ai déjà assisté à plusieurs accidents. Les vélos sont aussi mis en danger, simplement protégés par une trace au sol que la plupart des véhicules ne respectent pas. Nos voisins qui ont mis leur maison en vente ont été obligés de baisser leur prix de façon substantielle pour arriver à vendre leur bien. Personne ne veut vivre dans un tel bruit et une telle pollution. La situation est d'autant plus insupportable que la mairie fait du déplacement des voitures en périphérie son leitmotiv alors qu'elle introduit une voie rapide en plein cœur de ville, que certaines rues sont bloquées par une barrière pour empêcher les voitures de passer, que certaines rues sont fleuries et décorées. On a vraiment l'impression d'être en pleine inégalité entre citoyens qui ont droit à des rues apaisées et d'autres qui sont sacrifiés et qu'il y a une absence complète d'égalité démocratique.		La Métropole ne répond pas en particulier aux sujets majeurs abordés dans cette contribution, elle apporte une réponse globale en précisant les mesures qui vont améliorer, dans les années futures, la situation du quartier. Ces sujets sont : • Cadre de vie (dont iniquité) • Nuisances sonores • Sécurité • Cohabitation multimodale • Décote immobilière • Plan de circulation

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Le Plan de Mobilité Durable (PDM) présente de nombreuses aberrations qui me préoccupent profondément. En ignorant les boulevards, il compromet la fluidité du trafic et augmente la dangerosité pour les piétons, les cyclistes et les usagers de deux-roues. Je constate également que la circulation est devenue chaotique, avec des embouteillages permanents, ce qui entraîne une forte pollution, un bruit incessant et une insécurité accrue. De plus, cette situation impacte négativement les riverains et réduit la valeur de l'immobilier, créant ainsi une perte financière importante. Je pense qu'une révision de ce plan est indispensable pour garantir une mobilité plus sûre et plus efficace.		La Métropole ne répond pas en particulier aux sujets majeurs abordés dans cette contribution, elle apporte une réponse globale en précisant les mesures qui vont améliorer, dans les années futures, la situation du quartier. Ces sujets sont : • Trafic • Sécurité • Pollution • Nuisances sonores • Décote immobilière • Demande
La collectivité propose une enquête publique sur le "Plan de mobilité 2032" qui vise notamment un "cadre de vie apaisé et respirable". Or, la collectivité a décidé, sans nous demander notre avis ni même nous informer préalablement, de passer à double sens de circulation le boulevard d'Orient, où je réside avec ma compagne et mes deux enfants. Depuis, c'est désormais un flot de véhicules qui se déverse sous nos fenêtres, avec des nuisances (bruit, pollution) sans commune mesure avec la situation antérieure. La sécurité, tant pour nos enfants qui doivent traverser le boulevard d'Orient pour se rendre à l'école (groupe scolaire Florian/Simon), que pour nous qui circulons à pied et à vélo, est déplorable. Il n'y a même pas de piste cyclable sur une partie du boulevard, dans le sens est-ouest. Nous souhaiterions pourtant nous aussi, comme c'est le cas désormais sur l'avenue Albert Dubout ou le boulevard de Strasbourg, bénéficier d'un cadre de vie apaisé, sécurisé, et respirable. Force est de constater, pour ce qui nous concerne, que les décisions prises vont radicalement à l'encontre des objectifs affichés. Espérant un retour à une situation respirable pour nous et nos enfants, nous ne pouvons qu'émettre un avis défavorable à ce projet qui ne prend pas en compte la situation invivable des habitants des 4 Boulevards.		La Métropole ne répond pas en particulier aux sujets majeurs abordés dans cette contribution, elle apporte une réponse globale en précisant les mesures qui vont améliorer, dans les années futures, la situation du quartier. Ces sujets sont : • Concertation • Trafic • Sécurité • Cohabitation multimodale • Pistes cyclable • Cadre de vie • Demande

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Les modifications de circulation au sud de St Roch sont ignorées. La mise en double sens des 4 boulevards ,étroits et bordés d'habitations les transformant en périphérique avec la dégradation des conditions de vie des riverains,de leur santé et de leur sécurité est ignorée. Alors qu'Albert Dubout est fermè contre toute rationalité.		La Métropole ne répond pas en particulier aux sujets majeurs abordés dans cette contribution, elle apporte une réponse globale en précisant les mesures qui vont améliorer, dans les années futures, la situation du quartier. Ces sujets sont : • Plan de circulation • Cadre de vie • Santé • Sécurité
Fin août 2022, un nouveau plan de circulation a été mis en place par la Métropole avec notamment la fermeture à la circulation de transit de la rocade Albert Debout et de la rue Frédéric Fabrèges. Sans étude d'impact préalable ni aucune concertation, tout a été mis en œuvre pour rediriger ce trafic routier sur les étroits boulevards d'Orient, Rabelais, Vieussens et Berthelot, bordés d'immeubles d'habitation. En résulte une circulation qui passe de 4 000 véhicules jours à plus de 16 000 véhicules jours (cf data de la Mairie de Montpellier). Depuis, mes enfants et moi subissons quotidiennement, un bouchon permanent sous nos fenêtres, rendant l'air irrespirable. Dormir correctement est également devenu impossible : le bruit nuit et jour du trafic, des klaxons et des sirènes des véhicules de secours est insupportable malgré les fenêtres et volets fermés. La circulation à vélo avec mes enfants est désormais impraticable car beaucoup trop dangereuse sur notre boulevard Rabelais, notamment au niveau du carrefour Rabelais/Peyson/Vieussens/Perruque/Fabrèges. Même en tant que piétons, la traversée du boulevard Rabelais est périlleuse : en allant au collège mon fils de 12 ans a risqué à plusieurs reprises de se faire renverser sur un passage piéton, malgré le respect du « bonhomme vert », par des voitures arrivant rue Frédéric Peyson qui ont également le « feu vert » ... De par cette situation, je suis plus qu'inquiet pour la santé physique et mentale de mes enfants et de moi-même, nous commençons même à présenter des troubles anxio-dépressifs.		La Métropole ne répond pas en particulier aux sujets majeurs abordés dans cette contribution, elle apporte une réponse globale en précisant les mesures qui vont améliorer, dans les années futures, la situation du quartier. Ces sujets sont : • Plan de circulation • Trafic • Pollution • Nuisances sonores • Cohabitation multimodale • Sécurité • Santé • Communication

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Tous ces problèmes ont été clairement et plusieurs fois exposés à la Métropole, mais aucune réponse ou étude sérieuse n'a été mise en œuvre pour « apaiser » cette situation insoutenable que la collectivité a elle-même créée. nous sommes aujourd'hui en 2025, rien n'a changé bien au contraire , plus de pollution, concert de Klaxons avec bus de la TAM et poids lourd toute la journée! Tout cela est une aberration pour un projet censé réduire la place de la voiture en ville.		
Au delà d'une stupéfaction générale (et d'une grande fatigue!) face à la brutalité de ces 4 ans de travaux tous azimuts sans raison évidente si ce n'est des effets de communication, vivre à Montpellier est devenue bien difficile. Des temps de circulation rallongés et donc encore plus polluants, des pistes cyclables trop larges sur les voies rapides alors qu'il n'y a aucun vélo, trop étroites et dangereuses là où elles seraient plus utiles car plus empruntées. Depuis aout 2022 la situation des 4 boulevards est devenue intenable pour les 2000 montpelliérains habitants de cette zone qui, à notre grand étonnement, n'apparaît pas dans la réflexion de ce nouveau PDM. Donc, comment soutenir un tel projet dans lequel on est capable de fermer la rocade Albert Dubout pour en faire une piste cyclable disproportionnée pour presque aucun passage de vélo (taux le plus faible de tout Montpellier : https://compteurs.velocite-montpellier.fr/detail/saint-martin-cite-mion)? Que dire aussi de la mise sous cloche de la Cité Mion, désormais fermée par des barrières rue Frédéric Fabrege, est-ce cela la justice sociale ? Autant de choix injustes qui ont eu pour conséquence de rabattre toute la circulation de la zone Sud Gare sur les 4 boulevards longés d'habitations et dont l'effet canyon avéré les rendent invivables. La pollution au dioxyde d'azote y a explosé, la pollution sonore y est infernale. Ainsi on y déplore un mal-être général et pléthore d'accidents et tant que cette situation ne sera pas corrigée, c'est tout le projet « ville apaisée » ou de « ville à hauteur d'enfant » qui est décrédibilisé. D'ailleurs, ne vient-on pas de construire une école primaire sur les 4 boulevards ? C'est une plaisanterie ? L'invisibilisation de ce problème pointé, depuis maintenant presque 3 ans, par les habitants est inquiétante et révoltante.		La Métropole ne répond pas en particulier aux sujets majeurs abordés dans cette contribution, elle apporte une réponse globale en précisant les mesures qui vont améliorer, dans les années futures, la situation du quartier. Ces sujets sont : • Travaux • Trafic • Plan de circulation • Pollution • Communication • Cadre de vie
BEDOUCHA Monique		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Je suis résidente du quartier de la gare saint Roch et je vais chercher chaque semaine récupérer mes petits enfants par le boulevard vieussens et le boulevard Rabelais. La mise en double sens de ces boulevards depuis 2022 crée une tension entre piétons voitures et cyclistes: étroitesse des voies, bruits, pollution. Je n'arrive pas à discuter avec mes petites filles sur le chemin tellement la circulation est devenue dense ! Cette voie de transit en pleine ville est une aberration. Pourquoi ne pas réouvrir un axe de l'avenue Albert Dubout qui ne dérangeais pas les riverains et remettre les boulevards Rabelais et d'orient en sens unique?		La Métropole ne répond pas en particulier aux sujets majeurs abordés dans cette contribution, elle apporte une réponse globale en précisant les mesures qui vont améliorer, dans les années futures, la situation du quartier. Ces sujets sont : • Plan de circulation • Trafic • Demande
Cette situation sur le Bd Berthelot est ubuesque. J'habite ici depuis 22 ans et j'envisage de partir. La pollution et le bruit ne sont plus supportable. Mr le Maire vous êtes responsable de tout ce bazar et notre santé n'est apparemment pas votre préoccupation ! Nous ne lâcheront rien sachez le.		La Métropole ne répond pas en particulier aux sujets majeurs abordés dans cette contribution, elle apporte une réponse globale en précisant les mesures qui vont améliorer, dans les années futures, la situation du quartier. Ces sujets sont : • Pollution • Nuisances sonores • Santé
CANALES Noémie		
Je souhaite attirer votre attention sur la situation dangereuse qui affecte la sécurité et la santé des habitants du boulevard Berthelot depuis la mise en place des modifications majeures des deux dernières années. Tout d'abord, le boulevard Berthelot a vu l'ajout de quatre lignes de bus, sans aucune concertation, consultation ou étude préalable. Il est important de préciser que cette augmentation du trafic de bus n'est pas liée à la fermeture de l'avenue Clemenceau (seule une des lignes passait par là), mais bien à la fermeture de Gambetta et à l'extension d'autres lignes. Cela représente près de 400 bus par jour sur ma portion de boulevard Berthelot ! Pouvez-vous imaginer les nuisances que cela génère ? Pourquoi le boulevard Berthelot devrait-il supporter l'intégralité de la charge de trafic (bus, voitures, camions) ? Il n'y a aucun autre endroit à Montpellier qui doit supporter un tel volume de bus en plus des voitures et autres nuisances. Compte tenu du fait que		La Métropole ne répond pas en particulier aux sujets majeurs abordés dans cette contribution, elle apporte une réponse globale en précisant les mesures qui vont améliorer, dans les années futures, la situation du quartier. Ces sujets sont : • Sécurité • Trafic (TC • Nuisances sonores • État revêtements chaussée • Plan de circulation • Santé • Études préalables

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
nous avons directement accès à deux, voire trois lignes de tram, cette situation est incompréhensible. La rue n'est clairement pas adaptée pour supporter un tel afflux. Les bus doivent se croiser en empiétant sur la bande cyclable, où circulent quotidiennement près de 1000 vélos. Au niveau de l'intersection avec Ernest Michel, les bus empiètent sur la voie en sens inverse pour tourner (virage en pente), ce qui constitue un réel danger. Le bruit et les vibrations sont insupportables pour les riverains dont les habitations donnent directement sur la route, souvent avec du simple vitrage. Mon logement se fissure, tout comme de nombreuses autres habitations. Il est évident que la chaussée n'est pas dimensionnée pour supporter un tel trafic, mais aucune étude n'ayant été menée, comment le confirmer ? Des trous sont présents un peu partout dans la chaussée, et des fuites importantes dans les canalisations ont dû être réparées, non sans difficultés. Par ailleurs, le boulevard Berthelot se trouve dans la continuité de la rue Rabelais, et le trafic de transit a été redirigé sur notre axe. Avant même qu'une étude ne soit réalisée ou le plan d'ensemble validé, des axes ont été fermés et notre rue a été modifiée pour devenir une sorte de périphérique en plein centre-ville. Mon fils, asthmatique, a dû augmenter son traitement en raison de l'aggravation de la pollution. Nous avons également dû lui ajouter des gouttes pour les yeux en raison des particules en suspension constamment présentes. Nous ne pouvons plus ouvrir nos fenêtres. L'odeur est insupportable et le bruit des bus et des voitures devient de plus en plus intolérable. Le nettoyage de la rue, désormais effectué de nuit pour éviter les embouteillages, nous réveille également la nuit. Le maire nous sacrifie. Lorsque je l'ai rencontré, je lui ai fait part de ma situation, mais jamais il n'a cherché à trouver une solution, comme si la santé de mon fils pouvait attendre. Depuis peu, il évoque un réexamen de la situation dans le cadre du plan de mobilité, mais en consultant les informations, il n'y a aucune mesure concrète concernant notre secteur. Nous ne pouvons pas accepter cette situation. La vie et la santé des habitants du boulevard Berthelot sont en danger. Je vous demande de l'aide pour restaurer un cadre de vie acceptable dans notre quartier et rétablir un équilibre et une justice entre les différents quartiers/axes du sud de Montpellier. Ce qui nous arrive est injuste, et le plan de mobilité est censé protéger les habitants. Il est impératif de revoir la répartition du trafic et d'adapter le plan de bus en conséquence.		• Demande

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
CASSAGNE Jacqueline		
Installée depuis 2018 boulevard Rabelais, dans un appartement avec terrasses donnant sur le boulevard, je suis étonnée pour ne pas dire scandalisée que vos données, établies en 2019, n'aient pas été actualisées sur le PDM 2021-2032, compte tenu des modifications de circulation faites en 2022 sur notre boulevard. D'un sens unique en 2018, il est passé à double sens en juin 2022, de 5 000 véhicules/jour on est passé à 17 000. L'air est devenu irrespirable sur ce boulevard. Le bruit nous oblige à fermer nos fenêtres et à vivre confinés, nous empêchant de profiter de notre terrasse, qui pourtant avait été un élément décisif pour l'achat de cet appartement. Je suis médecin retraitée et je vous affirme que cette situation de trafic intense est non seulement injuste mais délétère pour notre santé : nuisances sonores et risques respiratoires largement majorés (l'exposition au NO2 étant 4 fois supérieure aux seuils de l'OMS). Il est indispensable de modifier le PDM pour prendre en compte la souffrance et les risques sanitaires que cette modification de circulation fait vivre aux riverains.	Le Plan de Mobilité (PDM) est le document qui structure et organise l'ensemble des politiques de mobilité pour les années à venir. Sa vocation est de présenter un système de mobilité global sans rentrer dans les particularités spécifiques inhérentes à chaque quartier. Il est donc normal que le PDM n'apporte pas une réponse précise à la problématique de trafic sur les boulevards Berthelot, Vieussens, Rabelais et d'Orient. Par ailleurs, il porte sur la période 2021-2032, la date de départ étant imposée par la continuité du Plan de Déplacements Urbains (PDU) qui le précède (2010-2020). Les années 2020 et 2021 ayant été fortement impactées par la crise sanitaire, l'état initial du PDM (T zéro) a été établi en 2019. Cependant, il intègre toute la programmation des mobilités en cours de mise en œuvre et/ou réalisée depuis 2021. Un des principaux objectifs du PDM est de limiter le trafic dans les centres-villes densément peuplés, afin d'améliorer les conditions de vie de ses habitants (sécurité, pollution de l'air, bruit...). Le secteur à l'ouest et au sud-ouest de la centralité montpelliéraine va être très prochainement desservi par la ligne 5 de tramway, bénéficiant de la création du Contournement Ouest de Montpellier (COM) et être parcourue par les vélolignes A, 6, 7 et 8. Ainsi, la situation sur ce quartier devrait s'améliorer dans les années à venir grâce au développement de l'offre pour des mobilités alternatives à la "voiture solo". Pour plus de détails et des données chiffrées, se référer à la réponse complète à destination du Collectifs des Riverains des 4 Boulevards Cf réponse à la contribution 229-414. Cf réponse à la contribution 229-414. Cf réponse à la contribution 229-414.	La métropole apporte la même réponse qu'à Ammann Barbara. Elle ne répond pas en particulier aux sujets majeurs abordés dans cette contribution, elle apporte une réponse globale en précisant les mesures qui vont améliorer, dans les années futures, la situation du quartier. Ces sujets sont : • Pollution • Nuisances sonores • Trafic • Santé
CHABEL Josiane		
Le plan de circulation s'il a fermé des rues à la circulation, a tout reporté sur nos boulevards. Nous sommes asphixiés jour et nuit par une circulation incessante. Sur les 4 boulevards Notre vie est devenue un enfer. Nous sommes bld Rabelais, c'est horrible, en plus le vacarme des camions qui sautent avec leur cargaison sur le dos d'âne		La Métropole ne répond pas en particulier aux sujets majeurs abordés dans cette contribution, elle apporte une réponse globale en précisant les mesures qui vont améliorer, dans les années futures, la situation du quartier. Ces sujets sont : • Plan de circulation • Pollution • Trafic • Nuisances sonores
CHEBRAOUI Rachid		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Je souhaite attirer votre attention sur la situation critique du boulevard Rabelais depuis les récents aménagements liés au plan de mobilité. En effet, la circulation y a été multipliée par trois, entraînant de graves nuisances pour les résidents. Tout d'abord, le plateau surélevé, conçu pour ralentir les véhicules, provoque des vibrations considérables lors du passage des bus et des poids lourds. Cela engendre des tremblements perceptibles dans les toitures et les murs des habitations environnantes, ce qui soulève des inquiétudes pour la sécurité et la stabilité des structures. De plus, l'intensification du trafic a conduit à une augmentation significative des taux de particules polluantes dans l'air. Cette pollution a des répercussions directes sur la santé de ma famille, notamment mes enfants et moi-même, car nous avons développé ou aggravé des problèmes respiratoires, comme l'asthme. Je demande instamment que ces problématiques soient prises en compte de manière prioritaire et qu'une étude d'impact environnemental et sanitaire soit réalisée en urgence. Des solutions doivent être trouvées pour réduire le volume de trafic, atténuer les nuisances vibratoires et limiter les émissions de polluants.		La Métropole ne répond pas en particulier aux sujets majeurs abordés dans cette contribution, elle apporte une réponse globale en précisant les mesures qui vont améliorer, dans les années futures, la situation du quartier. Ces sujets sont : • Trafic • Nuisances • Pollution • Santé • Demande
COAT Nathalie Le plan de mobilité ne tient pas compte des changements majeurs intervenus depuis 3 ans sur l'axe des 4 boulevards (Orient / Rabelais / Vieussens / Berthelot) transformé en « périphérique » du fait de la fermeture de l'avenue Albert Dubout et de la réduction massive du trafic sur le boulevard de Strasbourg. Ces transformations ont eu pour impact immédiat d'amener tout le trafic routier sur un même axe non adapté de par la proximité des habitations, l'érosion accélérée du bitume, la pollution extérieure et dans les logements, la dangerosité du passage pour les piétons et les cyclistes et bien sûr le bruit par le passage en continu jour et nuit des véhicules, autobus, motos et poids lourds, rendant la inacceptable la vie des riverains. À court et moyen terme, les biens immobiliers sur cet axe perdent également de leur valeur et le quartier a déjà démarré sa mutation par une dégradation de la propreté des rues, l'augmentation des encombrants sauvages, incivilités, ouverture des commerces de nuit avec son lot de nuisances sonores. À moyen terme ce quartier		La Métropole ne répond pas en particulier aux sujets majeurs abordés dans cette contribution, elle apporte une réponse globale en précisant les mesures qui vont améliorer, dans les années futures, la situation du quartier. Ces sujets sont : • Plan de circulation • Trafic • Sécurité • Cadre de vie • Décote immobilière • Incivilités • Nuisances sonores

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
deviendra très impopulaire et « à éviter ». On est loin de l'apaisement prôné par nos élus.		
DE LAGARRIGUE Yves		
Dés le début de cette mandature j'ai cru aux annonces d'une ville apaisée où les habitants seraient écoutés et respectés... j'ai vite déchanté. Le projet consiste à apaiser certains quartiers en concentrant toutes les pollutions sur d'autres. Le quartier des 4 boulevards est utilisé comme réceptacle de toute la circulation automobile et devient totalement invivable pour ses riverains. Il y a certainement des solutions mais encore faudrait-il que la mairie accepte de parler avec les associations de défense ce qui est loin d'être le cas. Les gens se battent pour leur vie quotidienne, pour leur santé et celle de leurs enfants. L'attitude de la mairie est INADMISSIBLE !	Le Plan de Mobilité (PDM) est le document qui structure et organise l'ensemble des politiques de mobilité pour les années à venir. Sa vocation est de présenter un système de mobilité global sans rentrer dans les particularités spécifiques inhérentes à chaque quartier. Il est donc normal que le PDM n'apporte pas une réponse précise à la problématique de trafic sur les boulevards Berthelot, Vieussens, Rabelais et d'Orient. Un des principaux objectifs du PDM est de limiter le trafic dans les centres-villes densément peuplés, afin d'améliorer les conditions de vie de ses habitants (sécurité, pollution de l'air, bruit...). Le secteur à l'ouest et au sud-ouest de la centralité montpelliéraine va être très prochainement desservi par la ligne 5 de tramway, bénéficier de la création du Contournement Ouest de Montpellier (COM) et être parcourue par les vélolignes A, 6, 7 et 8. Ainsi, la situation sur ce quartier devrait s'améliorer dans les années à venir grâce au développement de l'offre pour des mobilités alternatives à la "voiture solo". Pour plus de détails et des données chiffrées, se référer à la réponse complète à destination du Collectifs des Riverains des 4 Boulevards.	La Métropole ne répond pas en particulier aux sujets majeurs abordés dans cette contribution, elle apporte une réponse globale en précisant les mesures qui vont améliorer, dans les années futures, la situation du quartier. Ces sujets sont : • Cadre de vie • Communication • Santé
DOMBRE Étienne		
Vous trouverez ci-joint les observations de l'Association des Riverains des 4 Boulevards. Merci de les prendre en considération	Le Plan de Mobilité (PDM) est le document qui structure et organise l'ensemble des politiques de mobilité pour les années à venir. Il porte sur la période 2021-2032, la date de départ étant imposée par la continuité du Plan de Déplacements Urbains (PDU) qui le précède (2010-2020). De plus, les années 2020 et 2021 ayant été fortement impactées par la crise sanitaire, l'état initial du PDM (T zéro) a été établi en 2019. Cependant, il intègre toute la programmation des mobilités en cours de mise en œuvre et/ou réalisée depuis	En synthèse, la commission constate que dans sa réponse la Métropole présente le PDM, sa vocation, ses objectifs, son rôle de programmation. Elle rappelle les grands projets et leur rôle dans l'atteinte des objectifs et que le PDM ne traite pas des problématiques particulières des quartiers.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	2021. Sa vocation est de présenter un système de mobilité global sans rentrer dans les particularités spécifiques inhérentes à chaque quartier. Il est donc normal que le PDM n'apporte pas une réponse précise à la problématique de trafic sur les boulevards Berthelot, Vieussens, Rabelais et d'Orient et que ce sujet n'est pas abordé dans le PDM, au contraire d'autres aménagements qui ont une forte dimension stratégique et emblématique (axe piéton Arceaux-Lez par exemple). En effet, le rôle du PDM n'est pas de résoudre des problèmes conjoncturels mais de donner un cap pour mettre en œuvre des projets à horizon 2032. Cependant, certains objectifs du PDM devraient permettre de répondre aux problématiques qui y sont rencontrées. Un des principaux objectifs du PDM est de limiter le trafic en centre-ville afin d'améliorer les conditions de vie de ses habitants (sécurité, pollution de l'air, bruit...). La poursuite du développement important des transports en communs devrait permettre à un nombre non négligeable d'automobilistes d'abandonner leur véhicule au profit de la ligne 5 de tramway qui desservira le quartier. De plus, le secteur à l'ouest et au sud-ouest de la centralité montpelliéraine va être parcourue par les vélolignes A, 6, 7 et 8. Par ailleurs, la mise en service d'axes structurants comme le Contournement Ouest de Montpellier (COM) a aussi pour objectif d'éloigner le trafic de transit du centre-ville en déplaçant la circulation loin des zones habitées. Enfin, c'est l'A709 qui doit prendre le rôle de ceinture et desservir les quartiers sud de Montpellier. C'est à l'échelle de ce cadran sud-ouest que ces mesures sont mises en œuvre, sans se départir d'une observation fine par quartier mais en tenant compte des logiques de rééquilibrage à l'échelle du cadran. D'autre part, il semble important de rappeler qu'il n'y a pas 17 000 véhicules qui circulent chaque jour sur les boulevards. En effet, les comptages officiels montrent qu'il y a entre 10 000 véhicules par jours sur le boulevard Berthelot et jusque 15 000 véhicules sur le boulevard Vieussens, des variations à la marge entre différentes sessions de comptages étant possible. Ces chiffres sont effectivement en augmentation par rapport à 2019, il y avait alors entre 5 000 véhicules chaque	Cependant elle ne nie pas l'impact actuel des mesures prises mais explique qu'il va diminuer. Elle cite différentes actions fortes (limiter le trafic, améliorer les conditions de vie...) et quelques constats. Le suivi de la qualité de l'air a relevé une amélioration sur certains boulevards. Sur les nuisances sonores ont augmenté, par endroits mais elles restent limitées. La modification de sens de circulation dont la fermeture de l'av Dubout règle un sujet de sécurité, et a contribué à diminuer certains flux. Le trafic des voitures et de bus sera moins dense avec la mise en application des mesures de déviation des flux sur les axes structurants. Enfin, 3M rappelle la concertation engagée, puis interrompue, qu'elle est prête à reprendre.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	jour sur le boulevard Rabelais et jusque 12 000 véhicules sur le boulevard Vieussens Par ailleurs, il est nécessaire de rappeler que les situations sont différentes entre les différents boulevards : les boulevards Berthelot et Vieussens sont historiquement à double sens et n'ont donc pas connus de changement de plan de circulation. Seuls les boulevards Rabelais et d'Orient ont connus une mise à double sens courant l'année 2022. En outre, cette mise à double sens a permis de faire ralentir la vitesse des automobilistes qui vont naturellement moins vite que lorsqu'il y a une double voie en sens unique. Concernant le trafic des bus, en dehors de modifications ponctuelles du plan des transports en communs lors de périodes de travaux (apportant des pics de circulation), seul le boulevard Berthelot est concerné. L'offre sur 2024 et 2025 est de 376 bus, qui circulent quotidiennement sur ce boulevard, ce chiffre devant baisser de 15 % lors de la très prochaine mise en service de la ligne 5 de tramway. Les boulevards Rabelais et d'Orient sont eux traversés perpendiculairement par environ une centaine de bus par jours sur les deux intersections impactées. Concernant le problème spécifique de la qualité de l'air, selon Atmo Occitanie, en 2023 sur le territoire de la métropole, entre 1 050 et 3 050 personnes étaient exposées à un dépassement du seuil réglementaire (européen et français) pour le NO₂ (40 µg/m³). En revanche, ce sont entre 75 750 et 134 800 personnes qui sont exposées à un dépassement du seuil de 20 µg/m³ (seuil européen à partir de 2030). Ce chiffre dépasse les 370 000 personnes (75 % de la population métropolitaine) si on considère les recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), c'est-à-dire 10 µg/m³. Ainsi, la question de la qualité de l'air est un enjeu de premier plan bien au-delà de ce quartier qui justifie l'engagement de la Métropole dans cette problématique (mise en place de la ZFE, déploiement de la stratégie mobilité 2025). Par ailleurs, les concentrations en NO₂ ont baissé ces deux dernières années sur le secteur. Les mesures des tubes passifs sont claires. En	

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	2024, seul le boulevard Rabelais a connu des dépassements du seuil réglementaire (européen et français) de 40 µg/m3. Si on regarde les moyennes annuelles de 2024, elles sont de 29 µg/m3 pour les boulevards Berthelot et Vieussens et de 37 µg/m3 pour le boulevard Rabelais, soit systématiquement en dessous de la valeur règlementaire. Concernant le niveau sonore du quartier, s'il a effectivement évolué défavorablement, en parti en lien avec la circulation, ces modifications restent limitées et modérément perceptibles par l'oreille humaine. Cela s'explique aussi par le fait que ce quartier n'a jamais été particulièrement calme, même avant les modifications les plus récentes du plan de circulation. S'agissant des mesures prises sur l'avenue Albert Dubout, ayant notamment conduit, avec le projet de la ligne 5 de tramway, à revoir les plans de circulation des boulevards concernés, il est important de rappeler que l'ensemble des véhicules ne se sont pas intégralement reportés sur les boulevards. On observe à ce propos une forme d'évaporation partielle du trafic. En second lieu, les objectifs poursuivis sur l'avenue Albert Dubout étaient prioritairement des objectifs de sécurité routière. En la matière, la situation sur l'avenue Albert Dubout s'est très nettement améliorée pour ne pas dire résolue, sans aggraver l'accidentologie des itinéraires alternatifs et notamment sur les boulevards Berthelot, Vieussens, Rabelais et d'Orient. Ainsi, l'ensemble des mesures présentes dans le PDM devraient permettre d'améliorer la qualité de vie des habitants du quartier que ce soit vis-à-vis de la qualité de l'air, du bruit ou de la sécurité. Pour terminer, il semble important de préciser que la Métropole de Montpellier a échangé à plusieurs reprises lors des modifications du plan de circulation impactant ce quartier. Cette volonté de dialogue s'est toujours confirmée et c'est à l'initiative du Collectif des Riverains des 4 Boulevards que s'est substituée une procédure judiciaire à l'encontre de la Métropole (actuellement en cours). Ainsi, la Métropole reste convaincue que le dialogue doit être renoué et qu'un nouveau chapitre de la concertation devra prochainement s'ouvrir à l'occasion des aménagements prévus par le PDM.	

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Tout le monde connaît le problème des 4 boulevards où 2000 riverains subissent depuis bientôt 3 ans une pollution au NO2 et des nuisances sonores bien au-delà des seuils recommandés par l'OMS, et où des milliers d'usagers sont coincés quotidiennement dans des bouchons. Le problème a été créé par la municipalité qui a fermé de façon autoritaire l'avenue Albert Dubout, la rue Fabrèges et coupé le boulevard de Strasbourg à l'été 2022. L'annonce de ces modifications radicales a été faite le 9 mars 2022 lors d'une réunion du quartier Carnot-Strasbourg, réunion qui n'avait de concertation que le nom puisque les décisions étaient déjà prises et les travaux ont commencé le mois suivant. Depuis, aucune des demandes légitimes des riverains auprès de la mairie n'a été prise en compte, aucun dialogue constructif n'a été entamé pour rechercher ensemble une solution viable. Aucune des quelques observations faites en septembre 2024 concernant les 4 boulevards sur la plateforme de participation citoyenne mise en place par la métropole (Document Bilan de la concertation, contributions n° 124, 128, 156, 157, 173, 174, 175) n'a été suivie d'effet. Je lis page 9 du document Projet : "L'efficience du projet ne sera garantie que s'il est compris et accepté par les usagers. La concertation sur les projets, la sensibilisation et l'accompagnement des habitants comme des professionnels dans l'évolution des pratiques de mobilité sont essentielles pour assurer un alignement avec les ambitions métropolitaines". Mais je ne vois rien dans le PDM sur la méthode pour ce faire, c'est-à-dire pour mettre en œuvre une co-construction du projet plutôt qu'une gestion autoritaire. Je regrette que ne vaille pas ici ce qui prévaut chez notre grand voisin et ami catalan dans le cadre de son programme Superblocks de transformation urbaine : "Superblocks favorise la transformation urbaine basée sur une participation maximale et une co-responsabilité civique dans toutes les phases du projet. La mairie de Barcelone offre le niveau maximum de dialogue public et de recherche de consensus sur le diagnostic et les propositions, ainsi que sur la mise en œuvre du programme." https://www.c40.org/fr/case-studies/barcelona-superblocks/ FADAT Damien	Le Plan de Mobilité (PDM) est le document qui structure et organise l'ensemble des politiques de mobilité pour les années à venir. Sa vocation est de présenter un système de mobilité global sans rentrer dans les particularités spécifiques inhérentes à chaque quartier. Il est donc normal que le PDM n'apporte pas une réponse précise à la problématique de trafic sur les boulevards Berthelot, Vieussens, Rabelais et d'Orient. Un des principaux objectifs du PDM est de limiter le trafic dans les centres-villes densément peuplés, afin d'améliorer les conditions de vie de ses habitants (sécurité, pollution de l'air, bruit...). Le secteur à l'ouest et au sud-ouest de la centralité montpelliéraine va être très prochainement desservi par la ligne 5 de tramway, bénéficier de la création du Contournement Ouest de Montpellier (COM) et être parcourue par les vélolignes A, 6, 7 et 8. Ainsi, la situation sur ce quartier devrait s'améliorer dans les années à venir grâce au développement de l'offre pour des mobilités alternatives à la "voiture solo". Pour plus de détails et des données chiffrées, se référer à la réponse complète à destination du Collectifs des Riverains des 4 Boulevards.	La Métropole ne répond pas en particulier aux sujets majeurs abordés dans cette contribution, elle apporte une réponse globale en précisant les mesures qui vont améliorer, dans les années futures, la situation du quartier. Ces sujets sont : • Trafic • Nuisance sonore • Pollution • Plan de circulation • Communication (réunion, plateforme)

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Nous avons emménagé il y a deux ans boulevard Berthelot. La circulation est incessante de nuit comme de jour. Beaucoup de bruit, la pollution est intolérable. Nous craignons pour notre santé et celle de nos enfants. Les pistes cyclables sont dangereuses et ne paraissent pas respecter les normes Il est urgent d'apaiser ce quartier comme le reste du centre ville de Montpellier ! Une circulation en pétale ! Pourquoi ne pas couper cet axe pour éviter que les gens passent tous par là ? Il en finir avec le transit sur les boulevards qui ne sont pas fait pour être la voie rapide ou la rocade de notre belle ville.		La Métropole ne répond pas en particulier aux sujets majeurs abordés dans cette contribution, elle apporte une réponse globale en précisant les mesures qui vont améliorer, dans les années futures, la situation du quartier. Ces sujets sont : • Trafic • Pollution • Pistes cyclables • Sécurité • Propositions
GARRIGUES Nelly		
J'habite sur le boulevard Berthelot, grand oublié du PDM. En effet, lorsque j'ai acheté mon appartement le quartier était calme et ce jusqu'à la mise en double sens du boulevard. Depuis maintenant près de 3 ans nous vivons l'enfer : 15000 voitures par jour, un nombre incalculable de camions de plus de 7,5 tonnes (malgré l'interdiction), et surtout 450 bus par jour auxquels s'ajoutent en ce moment les 600 bus de la navette de remplacement de la ligne 3 du tram. Nous respirons un air pollué bien au delà des limites indiquées par l'OMS, nous sommes soumis à un bruit permanent insupportable et avons totalement perdu l'usage de notre terrasse sur laquelle nous prenions nos repas du printemps à l'automne. Aujourd'hui je suis contrainte de vendre mon appartement et les agents immobiliers m'informent du fait que mon appartement a perdu 20% de sa valeur à cause de ce trafic sur le boulevard: (le même appartement situé dans une rue à 30m du mien coûterait 50000€ de plus.		La Métropole ne répond pas en particulier aux sujets majeurs abordés dans cette contribution, elle apporte une réponse globale en précisant les mesures qui vont améliorer, dans les années futures, la situation du quartier. Ces sujets sont : • Trafic (VL et Bus) • Pollution • Nuisances sonores • Décote immobilière
GRIMAUD Claude		
Fermeture tunnel Comédie, fermeture Rue Fabrice, fermeture Avenue Albert Dubout 32 m de large, fermeture partielle Boulevard de Strasbourg.. liste non exhaustive. Résultat? 15000 véhicules, 900 bus sur les 4 Boulevards 15m de large. Double sens + pistes cyclables en discontinu hors normes. Résultat? Pollution 4 fois supérieure aux normes européennes, accidents, bruit. Résultat?		La Métropole ne répond pas en particulier aux sujets majeurs abordés dans cette contribution, elle apporte une réponse globale en précisant les mesures qui vont améliorer, dans les années futures, la situation du quartier.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Dévalorisation des biens. RÉSULTAT? Riverains et gens d'alentours condamnés à souffrir cette injustice dictatoriale.		Ces sujets sont : - Plan de circulation - Trafic - Pollution - Décote immobilière
JACQUET Sandrin		
J ai le malheur d habiter avec mes deux jeunes enfants sur le boulevard Rabelais ce qui fait de moi et de mes enfants des sous citoyens a priori aux yeux de mr le maire qui a décidé seul sans concertation de sacrifier notre santé pour celles des autres qui ont la chance d habiter à des endroits stratégiques. monsieur le maire a bouleversé négativement notre vie depuis août 2022 (pollution, bruit et danger incessants) en créant cette situation tout seul avec aide de Mme Freche qui ne figure même pas dans ce PLU. Il a à de cesse de parler des méfaits de la pollution par ailleurs tout en ignorant copieusement et avec mépris la situation dont il est à l origine sur nos boulevards en refusant tout dialogue constructif. C est honteux.. Croyez bien que s il y avait eu une véritable concertation, personne n aurait validé ce plan de circulation qui a fait triple le nombre de voitures sous nos fenêtres, Je ressens un terrible sentiment d injustice et suis choquée par tant d inégalité vis à vis de certains autres habitants de Montpellier (arceaux, cité mion etc) et de la peur pour la vie de mes enfants. Est ce normal ?		La Métropole ne répond pas en particulier aux sujets majeurs abordés dans cette contribution, elle apporte une réponse globale en précisant les mesures qui vont améliorer, dans les années futures, la situation du quartier. Ces sujets sont : - Concertation - Pollution - Nuisances sonores - Sécurité - Trafic - Equité
LANDAS Hervé		
Dans le cadre de l'enquête publique du Plan des mobilités 2032 de Montpellier Méditerranée Métropole, je tiens à vous faire part des souffrances que nous subissons ma famille et moi journallement ainsi que les 2 000 riverains des quatre boulevards Berthelot, Vioussens, Rabelais et D'orient. La situation vécue par les riverains de ces quatre boulevards est en effet directement en relation avec ce PDM ou plutôt avec la décision intermédiaire de modification de plan de circulation prise en été 2022 par la métropole et la mairie de Montpellier. La mise en double sens des boulevards Rabelais et d'Orient , la création d'une deuxième piste cyclable a engendré une voie de transit de deux km en centre ville sur les quatre boulevards à la dimension non adaptée. Les conséquences sur la santé des riverains est désastreuses et vérifiée par des rapports d'expertise.	Le Plan de Mobilité (PDM) est le document qui structure et organise l'ensemble des politiques de mobilité pour les années à venir. Sa vocation est de présenter un système de mobilité global sans rentrer dans les particularités spécifiques inhérentes à chaque quartier. Il est donc normal que le PDM n'apporte pas une réponse précise à la problématique de trafic sur les boulevards Berthelot, Vioussens, Rabelais et d'Orient. Un des principaux objectifs du PDM est de limiter le trafic dans les centres-villes densément peuplés, afin d'améliorer les conditions de vie de ses habitants (sécurité, pollution de l'air, bruit...). Le secteur à l'ouest et au sud-ouest de la centralité montpellieraine va être très prochainement desservi par la ligne 5 de tramway, bénéficier de la création du	

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Aussi je souhaite que dans le cadre de cette enquête il soit enfin mis en place une réflexion au plus haut niveau local afin de mettre un terme aux conséquences de la décision prise en été 2022 en opposition complète aux objectifs de ce PDM. Vous pouvez constater qu'il n'est nullement question dans ce PDM des risques encourus par les riverains. Donc Oui aux objectifs de ce PDM mais Non à la décision de mobilité antinomique concernant la voie de transit créée sur les quatre boulevards prise par la Métropole et la Mairie en été 2022. Voir développement ci-joint.	Contournement Ouest de Montpellier (COM) et être parcourue par les vélolignes A, 6, 7 et 8. Ainsi, la situation sur ce quartier devrait s'améliorer dans les années à venir grâce au développement de l'offre pour des mobilités alternatives à la "voiture solo". Concernant le réseau routier hiérarchisé, le PDM se base sur le système routier pour asseoir son système multimodal de déplacement. Il inscrit dans son projet stratégique et son plan d'action une hiérarchisation du réseau routier (réseau structurant, réseau primaire, réseau secondaire) qui permettra d'apaiser les quartiers de Montpellier et les centres-villes des communes de la métropole. Ce système se base notamment sur un contournement intercommunal composé de la RM65, de la DEM, de l'A709 et du COM. Cet anneau devra permettre de distribuer le trafic et de réduire la congestion. En complément de ce maillage, la finalisation du LIEN permettra également de soulager une partie du trafic en entrée de métropole. Pour plus de détails et des données chiffrées, se référer à la réponse complète à destination du Collectifs des Riverains des 4 Boulevards	
LAROUÉ Hervé Le pdm ne tient pas compte des contraintes de circulation sur le Bd Berthelot. Pour rappel avant juin 2022 le Bd supportait environ 5000 voitures/jour. En 03/2025 ce Bd est devenu un axe de transit et voit passer désormais environ 15000 voitures/jour auxquels s'ajoutent des poids lourds (dont beaucoup de plus de 7,5T malgré l'interdiction) et 400 bus TAM /jour (lignes 11, 17, 33, 38) auxquels se rajoutent (chaque fois que des travaux induisent une fermeture de lignes de tramway) 600 bus supplémentaires. Pour rappel en 2022 il y avait 0 (zero) bus, actuellement 1000 bus chaque jour (500 dans chaque sens de circulation). L'impact est une forte nuisance : du bruit (>70dB), de la pollution (>40microgrammes/m3 pour le NO2). Ugrand danger pour les citoyens du fait de maladies cardio-vasculaires et respiratoires. Nous demandons un retour à un trafic "normal" en rapport avec un Bd étroit (15m de largeur), bordé d'immeubles donnant sur le Bd et ayant de fortes contraintes concernant l'impossibilité de permettre de dégager la pollution du fait de l'effet Canopée des platanes. De	Le Plan de Mobilité (PDM) est le document qui structure et organise l'ensemble des politiques de mobilité pour les années à venir. Sa vocation est de présenter un système de mobilité global sans rentrer dans les particularités spécifiques inhérentes à chaque quartier. Il est donc normal que le PDM n'apporte pas une réponse précise à la problématique de trafic sur les boulevards Berthelot, Vieussens, Rabelais et d'Orient. Un des principaux objectifs du PDM est de limiter le trafic dans les centres-villes densément peuplés, afin d'améliorer les conditions de vie de ses habitants (sécurité, pollution de l'air, bruit...). Le secteur à l'ouest et au sud-ouest de la centralité montpelliéraine va être très prochainement desservi par la ligne 5 de tramway, bénéficier de la création du Contournement Ouest de	La Métropole ne répond pas en particulier aux sujets majeurs abordés dans cette contribution, elle apporte une réponse globale en précisant les mesures qui vont améliorer, dans les années futures, la situation du quartier. Ces sujets sont : • Trafic (VL et Bus) • Plan de circulation • Nuisances sonores • Pollution • Demande • Propositions

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
plus le trafic est très souvent bloqué du fait de feux rouges régulant le passage de la voie de tram (lignes 2 et 4) Des solutions existent mais elles nécessitent une volonté politique : report des véhicules au delà de la zone centre ville (rappel : le Bd Berthelot est situé dans Montpellier Grand Coeur). Il est nécessaire de réfléchir à un report vers le rond point des Prés d'arènes, à une réouverture de l'avenue Dubout dans un sens et accessible directement depuis l'avenue de la Liberté (comme avant juin 2022), à une réouverture de la rue Fabrège. Ces actions doivent être étudiées et mise en œuvre pour que le Pdm prenne en compte la qualité de vie des riverains.	Montpellier (COM) et être parcourue par les vélolignes A, 6, 7 et 8. Ainsi, la situation sur ce quartier devrait s'améliorer dans les années à venir grâce au développement de l'offre pour des mobilités alternatives à la "voiture solo". Pour plus de détails et des données chiffrées, se référer à la réponse complète à destination du Collectifs des Riverains des 4 Boulevards.	
MAKINSON Alain J'ai lu avec grande attention le plan de mobilité. Riverain du boulevard Rabelais je subis depuis l'été 2022 les nuisances sonores et de pollution suite à la mise en double circulation des boulevards d'Orient, Rabelais, Vieussens, et Berthelot, et l'augmentation du trafic de transit sur cet axe non coupé, suite au report de dizaine de milliers de voitures après la fermeture d'Albert Dubout, ancienne voie rapide. Il s'avère donc que l'application des premières mesures du plan de mobilité, 4 ans avant sa concertation (pour quelle raison d'ailleurs ?) engendre des effets négatifs qui ne sont pas mentionnés dans le plan de mobilité, dont les diagnostics de zones à problèmes datent de 2018-2020, avec quelques réactualisations ne nous mentionnant pas. Ces dg sont donc inexistantes à savoir : - la pollution en NO2, le nombre de véhicules par jour, sur un bvd sursaturé, et les accidents, heureusement non mortels. Pourtant la ville/métropole possède maintenant les mêmes compte rendu d'expertise judiciaire qui attestent de la véracité de notre situation. - Le plan de mobilité ne mentionne en aucun moment une circulation en pétale au sud de la gare Saint Roch, comme réalisée au nord de l'écusson, alors que cette circulation en pétale est un des éléments central de la politique de Mr Delafosse. La coupure de l'axe de transit ici pourrait engendrer une baisse notable de la circulation, ce qui engendrerait un assainissement de notre environnement et une sécurisation des piétons et des cyclistes. - En l'état donc, et même après application de l'ensemble des mesures du plan de mobilité, la situation en bas de chez moi ne va donc pas s'améliorer, et moi et ma famille resteront exposés à la		La Métropole ne répond pas en particulier aux sujets majeurs abordés dans cette contribution, elle apporte une réponse globale en précisant les mesures qui vont améliorer, dans les années futures, la situation du quartier. Ces sujets sont : • Nuisances sonores • Pollution • Trafic La Métropole ne répond pas en particulier aux sujets majeurs abordés dans cette contribution, elle apporte une réponse globale en précisant les mesures qui vont améliorer, dans les années futures, la situation du quartier. • Ces sujets sont : • Sécurité • Plan de circulation • Propositions • Dégradation du quartier

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
pollution, au bruit et à une dégradation sociale de notre quartier. - je propose donc une coupure de l'axe, seul élément pouvant rendre vivable les 4 boulevards, tout en permettant aux gens de se rendre en centres ville pour les courses et les loisirs, et pour rejoindre leurs habitations. MATHIEU Alexandre Bonjour, je souhaite vous faire part de mon ressenti. J'ai beaucoup de mal à comprendre les changements de circulation mis en place par la mairie, sensés apaiser la ville. Ma 'petite' rue (Bd de la Perruque) est devenue un haut lieu de circulation. Les automobilistes, frustrés par les difficultés de circulation roulent très vite et laissent peu la priorité aux passages piéton. Maintenant nous avons droit à la présence de mendiants au feu rouge, à des poubelles débordantes, à l'absence de respect des limitations de vitesse... De plus, amener mes enfants à leur école, de l'autre côté du boulevard Rabelais, tous les matins à vélo (en vélo car c'est ce que souhaite la mairie, et cela est respectable : nous ne nous déplaçons plus qu'en vélo) est une affaire d'insécurité et de risque permanent. L'avenue Albert Dubout, axe sécurisé, pourrait permettre de diminuer grandement ce trafic en étant réouverte dans le sens mairie/avenue de la Liberté, et soulager ainsi nos petites rues qui étaient si calmes et agréables il y a encore 2,5 ans. La mise en place de radars pédagogiques et de plusieurs panneaux rappelant la limitation de vitesse de 30km/h serait également d'une grande aide. MONET Sophie Le PDM parle beaucoup de quartiers apaisés en centre-ville. Pourtant, avenue Jean Mermoz là où j'habite, on est loin de l'apaisement. Le flux de voiture est quasi-constant, avec le bruit qui va avec (klaxons en particuliers). Ça me fait surtout mal pour tous ces lycéens qui respirent la pollution. Je n'ai pas compris dans le PDM comment ce secteur évoluera et à quelle échéance.		La Métropole ne répond pas en particulier aux sujets majeurs abordés dans cette contribution, elle apporte une réponse globale en précisant les mesures qui vont améliorer, dans les années futures, la situation du quartier. Ces sujets sont : • Trafic • Plan de circulation • Incivilités • Sécurité • Demandes La commission prend note des réponses de la Métropole.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
MOUYSET Katia		
Inivable, monstrueux, horrible ... je n'ai plus d'adjectifs pour décrire ce qu'est devenue notre vie sur le boulevard Berthelot 30 ans durant nous y avons vécu avec bonheur mais depuis plus de 2 ans c'est devenu l'enfer. Si je n'ouvre pas mes fenêtres à 5h du matin ... aucune chance de pouvoir aérer notre logement sans souffrir des odeurs nauséabondes, de la pollution et du bruit. La fibrose pulmonaire dont souffre mon époux s'est aggravée et dégradée depuis juin 2022 et le déferlement de plus de 15.000 voitures et 500 bus par jour sur cette voie de transit plus connue sous le nom de 4 boulevards. Reconvertis par la municipalité en périphérie urbain sur des boulevard étroits et en rien adaptés pour un tel report de circulation, nos conditions de vie sont épouvantables. Elles nous ont même conduit à devoir prendre des anxiolytiques et antidépresseurs afin de pouvoir supporter le balai incessant de tous ces véhicules sous nos fenêtres. Sans compter les nombreux accidents, dus à un plan de circulation, que l'on qualifiera de « pensé à la va vite ». Pourtant, lesdits accidents pourraient pourtant être évités si, seule la possibilité de tourner à droite, était mise en place. Cela éviterait beaucoup de bouchons, d'accrochages et accidents graves. Que ne s'est-on inspiré du plan de circulation comme pour les voies sur berges à Paris ??? Plan tellement logique au demeurant ! Mais bon, je n'écris pas ici pour donner des idées ou des solutions (les équipes d'ingénieurs et techniques en tous genres sont censées le faire pour les administrés montpelliérains)! Je voudrais seulement témoigner de nos souffrances quotidiennes, de nos inquiétudes pour notre santé physique et mentale, de notre stress et de nos angoisses qui « polluent » nos vies jour après jour dans mon quartier que j'aime tant : SAUVEZ LES 4 BOULEVARDS ET SES HABITANTS S'IL VOUS PLAÎT !!!	Le Plan de Mobilité (PDM) est le document qui structure et organise l'ensemble des politiques de mobilité pour les années à venir. Sa vocation est de présenter un système de mobilité global sans rentrer dans les particularités spécifiques inhérentes à chaque quartier. Il est donc normal que le PDM n'apporte pas une réponse précise à la problématique de trafic sur les boulevards Berthelot, Vieussens, Rabelais et d'Orient. Un des principaux objectifs du PDM est de limiter le trafic dans les centres-villes densément peuplés, afin d'améliorer les conditions de vie de ses habitants (sécurité, pollution de l'air, bruit...). Le secteur à l'ouest et au sud-ouest de la centralité montpelliéraine va être très prochainement desservi par la ligne 5 de tramway, bénéficier de la création du Contournement Ouest de Montpellier (COM) et être parcourue par les vélolignes A, 6, 7 et 8. Ainsi, la situation sur ce quartier devrait s'améliorer dans les années à venir grâce au développement de l'offre pour des mobilités alternatives à la "voiture solo". Pour plus de détails et des données chiffrées, se référer à la réponse complète à destination du Collectifs des Riverains des 4 Boulevards.	La Métropole ne répond pas en particulier aux sujets majeurs abordés dans cette contribution, elle apporte une réponse globale en précisant les mesures qui vont améliorer, dans les années futures, la situation du quartier. Ces sujets sont : • Nuisances sonores • Pollution • Santé • Trafic (vl et tc) • Sécurité • Plan de circulation • Cadre de vie • Propositions
POUJOL Françoise		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Cela fera 38 ans cette année que nous habitons près du Bd d'Orient. L'évolution de la ville n'a jamais eu un tel impact sur notre quotidien que depuis juin 2022. Depuis cette date notre cadre de vie et nos conditions de vie ont été considérablement dégradé par la modification du plan de circulation mis en place par le maire. L'augmentation considérable du trafic routier génère des nuisances sonores permanentes, de jour, de nuit, semaine et week-end. Impossible d'ouvrir les fenêtres aux beaux jours pour rafraîchir la maison, nous avons dû nous résigner l'an passé à faire poser une clim dans 2 chambres alors que nous dormions sans depuis 35 ans ! Camions, voitures, motos qui pétaradent, fenêtres fermées avec double vitrage, le bruit est présent et le sommeil très altéré. Et que dire de l'air que nous respirons quotidiennement, quand on voit le dépôt sur les rebords des fenêtres notamment !! Notre santé se dégrade (asthme, bronchite). Sortir en voiture de notre rue est un stress à chaque fois tant la visibilité est nulle, il faut couper la piste cyclable à l'aveugle pour voir si la voie de circulation est libre ! Rien n'a été pensé dans ce secteur pour la sécurité des cyclistes nombreux et des riverains qui subissent, quotidiennement, un plan de circulation dénué de bon sens !!! Mr le maire a choisi d'apaiser les uns au détriment des autres. De la même manière il privilégie la santé et la sécurité de certains enfants au détriment d'autres qui semblent avoir moins d'intérêt à ses yeux. Voilà la réalité sur les Boulevards d'Orient, Rabelais, Vieussens, Berthelot.		La Métropole ne répond pas en particulier aux sujets majeurs abordés dans cette contribution, elle apporte une réponse globale en précisant les mesures qui vont améliorer, dans les années futures, la situation du quartier. Ces sujets sont : • Plan de circulation • Trafic • Nuisances sonores • Pollution • Santé • Sécurité • Pistes cyclables • Équité
PRIVAT Alain, Professeur		
La circulation sur les 4 boulevards, et en particulier sur le Boulevard Berthelot a été accrue de façon insupportable, pls de 15.000 véhicules et 800 bus quotidiens. La pollution sonore, et surtout atmosphérique est insupportable avec des signes de souffrance respiratoire que j'ai pu apprécier professionnellement parmi les riverains		La Métropole ne répond pas en particulier aux sujets majeurs abordés dans cette contribution, elle apporte une réponse globale en précisant les mesures qui vont améliorer, dans les années futures, la situation du quartier. Ces sujets sont : • Trafic • Pollution • Santé • Nuisances sonores
QUARTIER Francine		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Pour le bien être , la santé, l'apaisement des riverains des 4 boulevards, il serait opportun d'ouvrir le boulevard Albert Dubout, avec circulation régulée au niveau de la vitesse. Depuis sa fermeture , j'emprunte les 4 boulevards et j'aggrave les nuisances !!!!		La Métropole ne répond pas en particulier aux sujets majeurs abordés dans cette contribution, elle apporte une réponse globale en précisant les mesures qui vont améliorer, dans les années futures, la situation du quartier. Ces sujets sont : - Plan de circulation Demande
QUARTIER Patrice		
Je suis obligé régulièrement d'emprunter les 4 boulevards dans les 2 sens, et j'en suis désolé pour ses résidants ; ce plan de circulation est aberrant ; il faut absolument rouvrir le boulevard Albert Dubout et rendre ces trajets en sens unique . Il faut savoir reconnaître quand on a fait une erreur de jugement . Ignorer le désarroi des habitants n'est pas tolérable .		La Métropole ne répond pas en particulier aux sujets majeurs abordés dans cette contribution, elle apporte une réponse globale en précisant les mesures qui vont améliorer, dans les années futures, la situation du quartier. Ces sujets sont : - Plan de circulation - Proposition
RAJABALY Nazir		
J'habite depuis 2 ans à 50 m du Bd Berthelot et je m'aperçois que depuis le moment où le Bd Berthelot est passée à double voie et que le nombre de bus à plus de 400 par jour, la pollution a augmenté ,les bouchons dans les 2 sens de toute la journée et de plus la pollution sonore s'est amplifiée. Les 2 pistes cyclables sont très dangereuses,les voitures les empiètent régulièrement à vive allure .Le seul ralentisseur n'est pas assez dissuasif entre les 2 carrefours :place du 8 Mai et la rue Ernest Michel. Les 50 km/heure préconisé est rarement respecté le soir .		La Métropole ne répond pas en particulier aux sujets majeurs abordés dans cette contribution, elle apporte une réponse globale en précisant les mesures qui vont améliorer, dans les années futures, la situation du quartier. Ces sujets sont : - Plan de circulation - Trafic (vl et bus) - Pollution - Pistes cyclables - Sécurité - Incivilités

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
SAN MIGUEL Laura		
Je me suis installée en 2022 avec ma famille sur une résidence au boulevard d'orient et j'ai vu ma qualité de vie se dégrader petit à petit avec les réformes urbanistiques prévues par la mairie. La mise en double sens du boulevard a augmenté la pollution, les nuisances et surtout la dangerosité pour les jeunes enfants. Les feux durent tellement peu que les enfants n'ont pas le temps de traverser, les voitures vont très vite et nous ne sommes pas sereins pour aller à l'école. Notre santé s'est vu affecté par ce choix de la mairie et la valeur de notre logement est baissé énormément, qui nous empêche de déménager.		La Métropole ne répond pas en particulier aux sujets majeurs abordés dans cette contribution, elle apporte une réponse globale en précisant les mesures qui vont améliorer, dans les années futures, la situation du quartier. Ces sujets sont : • Cadre de vie • Plan de circulation • Nuisances • Sécurité • Incivilités • Santé • Décote immobilière
SERON Paul		
Vous laissez des riverains dans la pollution sur les 4 boulevards (et ailleurs) sans avoir eu de concertation et vous imposez vos choix. Merci, mon appartement T3 est maintenant devenu un T2 car je ne peux pas utiliser une pièce. Je n'ai pas non plus réussi à le vendre pour déménager. J'ai peur de la pollution pour mon enfant de 2 ans		La Métropole ne répond pas en particulier aux sujets majeurs abordés dans cette contribution, elle apporte une réponse globale en précisant les mesures qui vont améliorer, dans les années futures, la situation du quartier. Ces sujets sont : • Pollution • Concertation • Décote immobilière • Pollution • Santé
SOUFFLET Samuel		
Il n'est en aucun cas pris en considération l'augmentation massive du trafic sur les 4 boulevards depuis la fermeture d'Albert Dubout! Une folie, au vu de l'augmentation folle de voiture et poids lourds et bus sous mes fenêtres		La Métropole ne répond pas en particulier aux sujets majeurs abordés dans cette contribution, elle apporte une réponse globale en précisant les mesures qui vont

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
		améliorer, dans les années futures, la situation du quartier. Ces sujets sont : • Plan de circulation • Trafic
TENDERO Alain		
Je vis depuis 10 ans sur le boulevard Rabelais à Montpellier, au sud de la gare St Roch, j'ai grandi dans ce quartier où j'ai été scolarisé et suis revenu m'y installer parce qu'il plaisait beaucoup. Aujourd'hui et depuis bientôt 3 ans ce n'est plus du tout le cas, mon quotidien est devenu un enfer avec en moyenne 15000 véhicules par jour qui circulent sous mes fenêtres (data Mairie de Montpellier). Auparavant c'était en moyenne moins de 5000 véhicules par jour. (idem data Mairie de Montpellier). Dans ce contexte de nuisances majeures en contradiction totale avec les politiques de mobilités prônées par la majorité métropolitaine, je m'étonne fortement que la situation et l'évolution de cet axe de transit, dit des 4 Boulevards, créé en centre ville n'apparaissent pas dans la réflexion et les perspectives de ce nouveau plan de mobilité. La multiplication par 3, voir 4, de la présence de la voiture en centre ville sur un axe de transit horizontal aurait dû mobiliser à minima une réflexion afin que des solutions globales soient étudiées et mises en œuvre pour remédier rapidement à cette situation. C'est à l'évidence avec une réflexion sur la globalité des mobilités du sud de la ville de Montpellier qu'une solution acceptable pour tous et durable pourrait voir le jour. Apparemment il n'en est rien malheureusement et je vous demande donc de bien vouloir inclure dans votre Plan de mobilité cette démarche d'une totale évidence pour les 2000 résidents riverains de cet axe de transit récemment mis en place.		La Métropole ne répond pas en particulier aux sujets majeurs abordés dans cette contribution, elle apporte une réponse globale en précisant les mesures qui vont améliorer, dans les années futures, la situation du quartier. Ces sujets sont : • Trafic • Cadre de vie • Nuisances • Etudes • Demande
VIDAL Michel		
Les conséquences du plan de circulation actuel est dramatique, pour le commerce, la mobilité, la pollution, la perte de temps , l'accroissement des accidents , exclusion des nouvelles entreprises , l'économie en général et finalement faire de Montpellier une ville excédée ...	Depuis le début du mandat, la Métropole est engagée dans une profonde refonte du système de mobilité afin de rattraper le retard du mandat précédent, sur la ligne 5 par exemple. Aussi, les nombreux chantiers engagés sur plusieurs voies pénétrantes de la ville centre ou des autres villes participent à de la congestion de manière conjoncturelle, sans offrir les	L'observation reprend les sujets abordés ci-dessus, mais traite aussi du problème des difficultés des commerces. La Métropole y répond avec les mêmes arguments que ci-dessus.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	alternatives qui existeront une fois les aménagements livrés (vélolignes, bustram, Ligne 5, extension ligne 1). Parallèlement, certains axes ont déjà connu des baisses de capacités routières afin d'amorcer l'apaisement de la centralité urbaine et dense (Tunnel de la Comédie, avenue Léon Blum, avenue Dubout). En effet, depuis trop longtemps, des flux routiers participent à la mise en insécurité (accidentologie) et participent à des nuisances sonores ou atmosphériques dans plusieurs quartiers. Aussi, effectivement, actuellement, pendant que la ville est en "chantier", certaines nuisances existent. Toutefois, depuis la mise en service de la première ligne de tramway en 2000, la Métropole a toujours connu des travaux pour accompagner sa croissance économique, démographique et offrir des moyens de se déplacer alternatifs à la voiture solo. Les 4 lignes de tramway sont aujourd'hui une signature de l'identité du territoire. De nombreux habitants en sont très fiers et ont plaisir à les utiliser pour rejoindre les commerces ou leurs emplois	Mais complète en expliquant la congestion inévitable liée aux travaux, montrant qu'elle comprend les nuisances et la gêne temporaire pour l'activité économique. Mais elle met en balance la croissance économique et l'accompagnement qu'elle y apporte par l'amélioration des mobilités.
WYART Marilyn		
Plan de mobilité très mal pensé en regard des boulevards Berthelot Vieussens perruque Rabelais et orient.	Le Plan de Mobilité (PDM) est le document qui structure et organise l'ensemble des politiques de mobilité pour les années à venir. Sa vocation est de présenter un système de mobilité global sans rentrer dans les particularités spécifiques inhérentes à chaque quartier. Il est donc normal que le PDM n'apporte pas une réponse précise à la problématique de trafic sur les boulevards Berthelot, Vieussens, Rabelais et d'Orient. Un des principaux objectifs du PDM est de limiter le trafic dans les centres-villes densément peuplés, afin d'améliorer les conditions de vie de ses habitants (sécurité, pollution de l'air, bruit...). Le secteur à l'ouest et au sud-ouest de la centralité montpelliéraine va être très prochainement desservi par la ligne 5 de tramway, bénéficier de la création du Contournement Ouest de Montpellier (COM) et être parcourue par les vélolignes A, 6, 7 et 8. Ainsi, la situation sur ce quartier devrait s'améliorer dans	Sujet général évoqué : Plan de mobilité
YRIARTE Anne		
L'air est saturé de particules fines, les plantes, sur ma terrasse ne poussent plus, les feuilles sont toutes noires. Je respire donc le même air. Il est impossible d'avoir une conversation à certaines heures et, en soirée les motards s'en donnent à cœur joie car personne ne vient verbaliser pour le bruit. J'ai des photos de camions énormes qui bloquent la circulation en faisant des manœuvres pour essayer de faire demi tour. Ce boulevard est devenu invivable. Je ne sais pas mettre les photos en ligne mais si quelqu'un peut m'aider !!!		- La Métropole ne répond pas en particulier aux sujets majeurs abordés dans cette contribution, elle apporte une réponse globale en précisant les mesures qui vont améliorer, dans les années futures, la situation du quartier. - Ces sujets sont : - Pollution - Santé - Nuisances sonores - Trafic
Santé		Santé

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	les années à venir grâce au développement de l'offre pour des mobilités alternatives à la "voiture solo". Pour plus de détails et des données chiffrées, se référer à la réponse complète à destination du Collectifs des Riverains des 4 Boulevards.	
VIDAL Michel		
la pollution n'a fait que croître à cause des embouteillages créés et fait fuir les visiteurs des villes et villages voisins, sauf ceux qui sont obligés d'y rentrer	La lutte contre la dégradation de la qualité de l'air et les nuisances sonores sont des objectifs majeurs du projet de PDM. Rappelons que celui-ci planifie et programme les actions en matière de transport des personnes et des marchandises, en présentant une stratégie organisant les déplacements du quotidien, en limitant les impacts sur le changement climatique et l'environnement, en cherchant à offrir à la fois un cadre de vie apaisé et respirable et des alternatives à l'usage individuel de la voiture.	. La Métropole ne répond pas en particulier aux sujets majeurs abordés dans cette contribution, elle apporte une réponse globale en précisant les mesures qui vont améliorer, dans les années futures, la situation du quartier. Ces sujets sont : • Trafic • Pollution
13. SAUSSAN		
Cohabitation		
FERNANDEZ Laurent		
beaucoup de point noir sur la commune de Saussan. - les croisements entre les bus et les voitures sont difficiles voir dangereux vu l'étroitesse des rues du village. - les pistes cyclables sont inexistantes pour sortir du village en toute sécurité. surtout pour rejoindre la piste de Pignan. entre la chaussée déformée, les vitesses excessives des voitures et la présence du bus, bon courage à nos amis cycliste.	La commune de Saussan a fait l'objet de plusieurs contributions concernant son accessibilité tout mode (piétons, vélos, voiture, bus), la sécurité des déplacements et sa connexion avec les communes ou équipements limitrophes. Le PDM 2032 propose un système de déplacement permettant de mettre en cohérence tous ces modes, adapté aux 1 800 habitants de la commune. Ce système se base sur différents axes d'interventions complémentaires :	Nous considérons que 3M apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été transmises en matière de sécurisation des pistes cyclables. Nous prenons acte de son engagement à faire réaliser un
FERNANDEZ Nathalie		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Ma contribution concerne la commune de Saussan. Cela fait plus de 20 ans que nous y habitons et nous ne pouvons toujours pas circuler en vélo ou sortir de Saussan en vélo de façon sécurisée. Nos enfants n'ont jamais pu se rendre au collège en vélo car trop dangereux. Une piste cyclable est apparemment prévue pour aller jusqu'à Fabrègues mais rien n'est prévu pour aller jusqu'à Pignan. Pour me rendre à mon travail je prends très souvent mon vélo afin de rejoindre la piste cyclable en direction de Montbazin et je risque ma vie à chaque fois. Cette route entre Saussan et Pignan bien que courte est très étroite et extrêmement dangereuse. Les voitures, de plus en plus larges, ne freinent pas pour me doubler et que dire des cars...? Le matin avant 8 heures il y en a dans les 2 sens, je tremble quand je les vois et je n'exagère pas... Certains me diront que je n'ai qu'à faire comme tout le monde et y aller en voiture. C'est bien dommage alors que partout on nous parle de mobilité douce, à Saussan nous n'y avons pas accès. Et nos lycéens pourquoi n'auraient pas le droit d'aller à leur lycée (bientôt celui de Cournonterral) en vélo en toute sécurité? Il faut absolument prévoir la création d'une piste cyclable sécurisée pour sortir de Saussan côté Pignan et aller rejoindre les voies cyclables existantes ou accéder au arrêt de car et bientôt de tram! Car la ville du 1/4 d'heure comme présentée à la concertation publique du Plui climat n'est pour le moment qu'une utopie...	- La ville du quart d'heure, ou des courtes distances, qui consiste à offrir dans les villes, villages et quartiers des services du quotidien, permettant de limiter la longueur des déplacements; - La mise en réseau des différents villes, villages et pôles générateurs de mobilités, grâce aux réseaux de vélo, de voirie et de transport en commun hiérarchisés, les Pôles d'Echanges Multimodaux pour mettre en relation les modes. - L'accompagnement comportementale de la transition écologique avec des système d'information, des incitations financières et la mobilisation de moyens humains au plus près de la population. Sur Saussan, ce système se traduit par plusieurs projets structurants : - Le projet bustram à haut niveau de service, avec une station à moins d'un 1,5 km du cœur de village, permettra un rabattement aisé en voiture et à vélo. Le projet prévoit ainsi à ce stade un parking d'une cinquantaine de places et un box d'une vingtaine d'emplacements vélo. - Le contournement Ouest de Montpellier participera à limiter les effets de shunt par les voiries de la Plaine Ouest, aujourd'hui non adaptées à du transit. - Les voiries au nord et au sud de la commune seront progressivement adaptées à l'amélioration de la cohabitation des modes à l'image de l'aménagement cyclable réalisé sur la RM27E7 pour rejoindre Fabrègues. Dans la continuité de ce premier segment de véloligne,C (à terme, 25 km entre Juvignac et Carnon), un aménagement cyclable sera réalisé pour rejoindre Pignan et pour rejoindre le lycée de Cournonterral - La taille réduite de la commune permet aisément de se déplacer à pied ou à vélo vers les différents équipements (école, presse, mairie). La volonté de la commune de mettre en place une réglementation de zone 30 et l'exiguïté des rues historiques participent à la réduction de la vitesse. La civilité des automobilistes est un réel sujet à prendre en compte dans l'accompagnement au changement des comportements.	aménagement cyclable pour rejoindre Pignan et le lycée de Cournonterral, dans la continuité du premier segment de véloligne C (à terme, 25 km entre Juvignac et Carnon),

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	- Les projets cyclables sont notamment calqués sur le chemin des écoliers du collège, vers Fabregues, et du futur lycée de Cournonterral	
Concertation		
BARRAULT Laurence		
Beaucoup de mesures simples et parfois peu couteuses pourraient améliorer la vie des gens et aller dans le sens des préoccupations citoyennes actuelles. Pourquoi ne pas le faire ? Pourquoi construire à outrance sans réfléchir aux conséquences humaines et écologiques ? Juste pour le profit de quelques-uns en toute impunité ? J'ai encore l'espoir qu'avec cette concertation publique, la voie des habitants peut être entendue et utilisée à bonne fin. Je regrette que cette concertation publique ait été tellement opaque de la part de notre mairie de Saussan et qu'elle ait cherché à censurer les tentatives citoyennes d'information et de concertation avec les habitants concernant le projet immobilier qu'elle porte en lieu et place des installations sportives actuelles près de l'école du village. De plus le délais court durant la période des vacances a réduit encore les possibilités à ce que les gens puissent s'exprimer. C'est nos valeurs démocratiques qui sont touchées.	Cette observation relève du programme immobilier au Sud de la commune et ne concerne pas le PDM.	Nous considérons que ces observations ne relèvent pas du PDM.
Covoiturage & autopartage		
CHALUMEAU Pierre		
4)intensifier l'idée de covoiturage		Nous constatons que 3M n'apporte pas de réponse à cette observation. Mais, à travers la lecture du dossier, nous considérons que le PDM2032

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
		est élaboré dans l'objectif d'intensifier les recours au covoiturage.
Développement		
Anonyme		
Je souhaite une amélioration des infrastructures du village qui ne sont pas assez sécurisés, un parking plus accessible au niveau des écoles et une mobilité des transports	La commune de Saussan, comme de nombreux village, se caractérise par un tissu urbain ancien assez étroit, participant à son charme, mais ayant également des impacts sur la place disponible pour faire des grands parkings. L'école étant centrale dans la commune, son accessibilité en 10 minutes à pied ou 5 minutes en vélo pour les maisons les plus éloignées. Aménager un grand parking participera à faire venir plus de voiture et donc plus d'insécurité lors de la dépose des enfants.	Nous notons que 3M apporte une réponse au moins partielle aux observations qui lui ont été transmises. Nous considérons toutefois que la sécurisation des voies d'accès à l'école, à pied ou à vélo, est un des éléments importants de la mobilité.
De ce fait, nombreux sont ceux qui n'ont d'autre choix que d'utiliser leur voiture pour arriver à l'heure à leur travail ou à l'université, lycée qui impose de commencer à 8h en raison du manque de transports en commun adaptés. Prenons quelques exemples concrets :Essayez de trouver un transport qui permette d'arriver à 7h45 à STAPS depuis SAUSSAN,	Le PDM ne porte pas une stratégie anti-voiture, mais positionne la voiture à sa "juste place", pour desservir les petites communes sans prendre sa voiture solo, le covoiturage ou le transport à la demande peut être une bonne option. Les habitants de Saussan pourront dès décembre 2025 rejoindre le giratoire de Gennevaux pour prendre la Ligne 5 de tramway et s'arrêter sur la route de Mende, à 700m de STAP. Le tramway commence son service avant 6h du matin, permettant d'être à l'heure à STAP avec un temps de parcours garantie.	La commission considère que 3M apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été transmises.
En conclusion, bien que l'objectif de limiter l'impact sur le climat, l'environnement et la qualité de l'air soit positif, il est crucial de repenser les solutions de mobilité en tenant compte des besoins réels des habitants. Cela inclut l'augmentation de la fréquence des bus et des trams à Saint-Jean-de-Védas, l'ajout d'une voie sur l'autoroute à Fabrègues, dont on entend parler depuis plus de 20 ans, et le développement de pistes cyclables sécurisées pour accéder aux stations de tram. Il serait également pertinent d'envisager la possibilité pour les cyclistes de monter avec leurs vélos dans les trams, afin de favoriser des modes de transport plus écologiques et pratiques.	L'offre de transport en commun sur Saussan est adaptée à une commune de 2000 habitants. En complément de la capacité déjà existante de rejoindre le réseau urbain de tramway via St Jean de Védas. Les habitants pourront aussi rejoindre le tram via la ligne 5. Il y aura donc 2 options pour se connecter au réseau de tramway Des pistes cyclables relieront les deux terminus, des parkings à vélo sécurisés y seront installés. Il est possible d'installer des vélos dans le tramway quand ils sont pliés, de cette manière cela permet aux personnes à mobilités réduites de conserver les espaces nécessaires pour circuler dans la rame. La création d'une nouvelle voie sur l'autoroute relève d'une décision ministérielle au niveau de l'Etat pour une mise en œuvre via son concessionnaire ASF. Cet aménagement n'est pas considéré comme prioritaire dans le PDM.	La commission considère que 3M apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été transmises.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
BARRAULT Laurence		
Favoriser, développer, entretenir, sécuriser, relier, cartographier les chemins pour les dédier au cheminement des marcheurs et des cyclistes. Créer des voies vertes.	La création de voies vertes pour favoriser les modes actifs est programmée dans le PDM, cette démarche doit s'accompagner d'une concertation appuyée avec la profession agricole.	La commission considère que 3M apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été transmises.
ESSERMEANT Sandrine		
Je détaille, dans mon courrier, notre suggestion de navette intercommunales (Pignan-Saussan-Fabrègues).	La commune est desservie par la ligne 43 qui relie Pignan à Fabrègues en passant par Saussan, elle assume cette fonction de liaison intercommunale, tout en permettant également de rejoindre la ligne 2 de tramway et demain la Bustram4 puis la ligne 5 de tramway Cette desserte est cohérente avec la taille de la commune (moins de 2000 habitants). Les usagers peuvent rejoindre le réseau urbain de tramway en se dirigeant en voiture ou en vélos vers les parkings relais. Ils peuvent également rejoindre les communes limitrophes en vélo de manière sécurisée pour Fabrègues et demain vers Pignan (aménagement de la véloligne C à terme. Le covoiturage est également une solution alternative à la voiture solo à saisir.	La commission considère que 3M apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été transmises.
Pour faire suite à ma contribution n°98, veuillez trouver ci-joint l'itinéraire pour notre suggestion de navettes intercommunales (Pignan-Saussan-Fabrègues).		
Résumé objectifs des navettes intercommunales (Pignan-Saussan-Fabrègues)		
GIRARD Vincent		
Mise en place d'une navette intercommunale pignan / Saussan / Fabregues. Mise en place de moyens suffisants de transport en commun pour l'accès à la future ligne 5 du tram.		
MAGHIAOUI Amel		
La circulation dense à Saussan, notamment rue du Colombier, où le trafic est devenu si intense qu'il nécessite une attention particulière. "L'augmentation de la circulation, auxquelles s'ajoutent la pollution atmosphérique et sonore, ainsi qu'à la possible destruction d'arbres pour élargir les routes, est vue comme nuisible pour l'environnement et représente un risque pour les résidents. En effet, cet élargissement pourrait accentuer des problèmes comme le non-respect des limitations de vitesse, déjà très peu respectées, d'autant plus que cette route mène directement aux infrastructures scolaires et périscolaires. Le flux important de véhicules accroît également le risque d'accidents, particulièrement pour les piétons et cyclistes et les infrastructures actuelles ne sont pas conçues pour gérer un tel volume. Malgré l'augmentation de la population, Saussan reste un village dont le calme a été grandement perturbé par le manque de	La commune de Saussan a fait l'objet de plusieurs contributions concernant son accessibilité tout mode (piétons, vélos, voiture, bus), la sécurité des déplacements et sa connexion avec les communes ou équipements limitrophes. Le PDM 2032 propose un système de déplacement permettant de mettre en cohérence tous ces modes, adapté aux 1 800 habitants de la commune. Ce système se base sur différents axes d'interventions complémentaires : - La ville du quart d'heure, ou des courtes distances, qui consiste à offrir dans les villes, villages et quartiers des services du quotidien, permettant de limiter la longueur des déplacements; - La mise en réseau des différents villes, villages et pôles générateurs de mobilités, grâce aux réseaux de vélo, de voirie et de transport en commun hiérarchisés, les Pôles	La commission considère que 3M apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été transmises en matière de sécurisation des voies piétonnes et des pistes cyclables.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
solutions adaptées. Un contournement du village pourrait constituer une solution durable et pérenne, tandis que l'extension des pistes cyclables facilitant l'accès aux transports en commun ou la circulation entre villages est aussi une option à considérer."	d'Echanges Multimodaux pour mettre en relation les modes. - L'accompagnement comportementale de la transition écologique avec des système d'information, des incitations financières et la mobilisation de moyens humains au plus près de la population. Sur Saussan, ce système se traduit par plusieurs projets structurants : - Le projet bustram à haut niveau de service, avec une station à moins d'un 1,5 km du cœur de village, permettra un rabattement aisé en voiture et à vélo. Le projet prévoit ainsi à ce stade un parking d'une cinquantaine de places et un box d'une vingtaine d'emplacements vélo. - Le contournement Ouest de Montpellier participera à limiter les effets de shunt par les voiries de la Plaine Ouest, aujourd'hui non adaptées à du transit. - Les voiries au nord et au sud de la commune seront progressivement adaptées à l'amélioration de la cohabitation des modes à l'image de l'aménagement cyclable réalisé sur la RM27E7 pour rejoindre Fabrègues. Dans la continuité de ce premier segment de véloligne,C (à terme, 25 km entre Juvignac et Carnon), un aménagement cyclable sera réalisé pour rejoindre Pignan et pour rejoindre le lycée de Cournonterral - La taille réduite de la commune permet aisément de se déplacer à pied ou à vélo vers les différents équipements (école, presse, mairie). La volonté de la commune de mettre en place une réglementation de zone 30 et l'exiguïté des rues historiques participent à la réduction de la vitesse. La civilité des automobilistes est un réel sujet à prendre en compte dans l'accompagnement au changement des comportements. - Les projets cyclables sont notamment calqués sur le chemin des écoliers du collège, vers Fabregues, et du futur lycée de Cournonterral.	
PUGLIESE Cyril		
Il serait également souhaitable que les transports en commun soient développés, notamment pour rejoindre la future ligne 5 du tramway ainsi que le futur lycée de Cournonterral.		
ROUX Jacques		
Bonjour , J'habite à Saussan est on est les oubliés . Quand on est cycliste : pour aller à Pignan ou bien a la mer là c'est un peu plus compliqué. La solution c'est pour quand ? Quand on est automobiliste il y en a qui sont payés pour avoir des idées sogrenus par exemple la rue de valautres « cet espèce de s anxiogène » la M27e est la rue de l'Aurore . Il y a aussi l'arrêt de bus des aires, quand on vient de la rue des aires il faut se tordre en deux pour pouvoir faire le Stop. C'est pas tout de faire des plans il dans un bureau il faut aller sur le site pour voir le résultat . Il y'en a d'autres , vos réalisations c'est pour des décennies alors faites les bien car c'est pas vous qui payez		
DECLERCK SAINT CLAIR Marie		
Famille de 3 personnes, nous avons fait le choix de quitter Montpellier pour nous installer à Saussan en 2020	Concerne la PLUi	Nous considérons que ces observations ne concernent pas le PDM

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
École		
NANNINI Audrey		
Notre commune a un flux de plus en plus important de passage traversants de véhicules et sans que la sécurité soit renforcée. Ce serait bien que nous ayons plus de transports en communs et plus de sécurité. Je suis assistante maternelle et se déplacer avec des enfants en bas âge devient de plus en plus problématique.	La sécurité des déplacements relève des aménagements de voirie et de la réglementation associée, ainsi que des comportements individuels qui doivent respecter cette réglementation. La Métropole agit sur le volet de la sensibilisation (savoir rouler à vélo avec les écoliers, édition d'un Guide de la rue), ensuite, chaque Maire est responsable des modalités de mise en œuvre du "pouvoir de police du Maire" pour contrôler le respect de la réglementation. Concernant l'offre de transport en commun, voir la réponse aux contributions d'Amel MAGHIAOUI, ci-dessus.	La commission considère que 3M apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été transmises.
Équité territoriale		
AGULHON Pierre		
La plaine ouest souffre d'un manque flagrant d'équipements. Si elle est traversée par une des plus anciennes pistes cyclables du territoire, on a l'impression qu'il n'y a rien eu depuis. Faubourg Figuerolles, les travaux de la route de Lavérune...) l'ont coupé du centre de Montpellier. Les transports en commun ne peuvent pas remplacer l'accès automobile (horaires, fréquence, simplicité...). La ligne 5 a été prévue pour arranger les déplacements des citoyens de la commune de Montpellier et aucunement pour les usagers de l'ouest, sinon comment expliquer les détours de la ligne à travers le quartier Ovalie qui allonge les distances et le temps de trajet alors qu'il y avait du temps (et de l'argent) à gagner en tirant droit par les cuisines centrales et la route de Lavérune. La mise en service du BHNS a été repoussée (à la rigueur on peut le comprendre considérant qu'aucuns travaux n'avaient été engagés pour lui permettre de circuler). La population a fortement augmenté ces dernières années et les aménagements sont restés les mêmes. Par exemple, la sortie de Pignan, coté Super U, est dangereuse ; le projet de rondpoint est à l'arrêt depuis des années. Je n'ai pas trouvé de fiche action sur le LICOM. Je n'évoque là que l'axe M5. Je pourrais aussi faire un focus sur le village de Saussan. Complètement enclavé, ne disposant pour y entrer ou en sortir que de routes très étroites sur lesquelles les conducteurs de la TAM sont mes héros du quotidien et les	La commune de Saussan a fait l'objet de plusieurs contributions concernant son accessibilité tout mode (piétons, vélos, voiture, bus), la sécurité des déplacements et sa connexion avec les communes ou équipements limitrophes. Le PDM 2032 propose un système de déplacement permettant de mettre en cohérence tous ces modes, adapté aux 1 800 habitants de la commune. Ce système se base sur différents axes d'interventions complémentaires : - La ville du quart d'heure, ou des courtes distances, qui consiste à offrir dans les villes, villages et quartiers des services du quotidien, permettant de limiter la longueur des déplacements; - La mise en réseau des différents villes, villages et pôles générateurs de mobilités, grâce aux réseaux de vélo, de voirie et de transport en commun hiérarchisés, les Pôles d'Echanges Multimodaux pour mettre en relation les modes. - L'accompagnement comportementale de la transition écologique avec des systèmes d'information, des incitations financières et la mobilisation de moyens humains au plus près de la population. Sur Saussan, ce système se traduit par plusieurs projets structurants :	La commission considère que 3M apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été transmises.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
quelques cyclistes des super-héros sans peur, des accotements instables, pas de pistes cyclables. La « Ville du quart d'heure » pour les habitants de Saussan, ça se traduit par « restez chez vous ». Je culpabilise parfois d'être un mauvais citoyen, un affreux pollueur, parce que je vais travailler tous les jours en voiture. Puis je me souviens que je ne peux pas sortir de mon village en vélo en toute sécurité et que je mettrais entre 70 et 90 minutes en transport en commun (là où il me faut en moyenne 35 mn actuellement pour faire 12km). Un tramway pas adapté. Un BHNS absent et sans voirie pour l'accueillir. Des bus basse fréquence et des trajets interminables. Des routes étroites et dangereuses. Des pistes cyclables manquantes. Pas de fiches actions propres au territoire. Les citoyens de l'ouest sont, de mon point de vue, méprisés par 3M. Plus largement, le PDM métropolitain est au service de la commune de Montpellier qui veut sa « ville du quart d'heure » en laissant aux autres la « métropole des 2 heures ». Peut-être peut-on même supposer que c'est est voulu. N'a-t-on pas entendu un élu montpelliérain clamer, en plein conseil municipal en février 2023, « le centre-ville n'a pas vocation à devenir une aire de récréation pour les habitants de la Métropole ». En clair : ne venez pas !	- Le projet bustram à haut niveau de service, avec une station à moins d'un 1,5 km du cœur de village, permettra un rabattement aisé en voiture et à vélo. Le projet prévoit ainsi à ce stade un parking d'une cinquantaine de places et un box d'une vingtaine d'emplacements vélo. - Le contournement Ouest de Montpellier participera à limiter les effets de shunt par les voiries de la Plaine Ouest, aujourd'hui non adaptées à du transit. - Les voiries au nord et au sud de la commune seront progressivement adaptées à l'amélioration de la cohabitation des modes à l'image de l'aménagement cyclable réalisé sur la RM27E7 pour rejoindre Fabrègues. Dans la continuité de ce premier segment de véloligne,C (à terme, 25 km entre Juvignac et Carnon), un aménagement cyclable sera réalisé pour rejoindre Pignan et pour rejoindre le lycée de Courmonterral - La taille réduite de la commune permet aisément de se déplacer à pied ou à vélo vers les différents équipements (école, presse, mairie). La volonté de la commune de mettre en place une réglementation de zone 30 et l'exiguïté des rues historiques participent à la réduction de la vitesse. La civilité des automobilistes est un réel sujet à prendre en compte dans l'accompagnement au changement des comportements. - Les projets cyclables sont notamment calqués sur le chemin des écoliers du collège, vers Fabregues, et du futur lycée de Courmonterral.	
Anonyme		
Dans le plan de mobilité 2032 il serait bien que les déplacements dans les petits villages proches de Montpellier soient améliorés. En effet, par exemple, pour les habitants de Saussan il serait apprécié de mettre en place une navette plus directe et plus régulière pour se rendre à Montpellier où se rapprocher de l'arrêt de tramway le plus proche. Cela servirait aux salariés mais aussi à nos lycéens qui, toujours en attente de l'ouverture du futur lycée de Courmonterral, doivent aller au lycée à Montpellier. Le matin la durée de trajet est à peu près correcte. Le soir par contre, il n'est	La commune de Saussan est desservie par la ligne 43 qui relie Pignan à Fabrègues en passant par Saussan, elle assume cette fonction de liaison intercommunale, tout en permettant également de rejoindre la ligne 2 de tramway et demain la Bustram4 puis la ligne 5 de tramway Cette desserte est cohérente avec la taille de la commune (moins de 2000 habitants). Les usagers peuvent rejoindre le réseau urbain de tramway en se dirigeant en voiture ou en vélos vers les parkings relais. Ils peuvent également rejoindre les communes limitrophes en vélo de manière sécurisée pour	La commission considère que 3M apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été transmises en matière de sécurisation des voies piétonnes et des pistes cyclables.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
pas rare qu'ils mettent plus de 1h30 pour réaliser les 10 km qui nous séparent de Montpellier.	Fabrègues et demain vers Pignan (aménagement de la véloligne C à terme.) Le covoiturage est également une solution alternative à la voiture solo à saisir.	
Anonyme		
En commençant à lire votre brochure sur le « PDM plan de mobilité », l'objectif de limiter les impacts sur le changement climatique, l'environnement et la qualité de l'air pour offrir un cadre de vie apaisé et respirable m'a fait doucement sourire. Je souhaite partager mon expérience personnelle. Cela fait maintenant plus de 15 ans que je vis à SAUSSAN, un petit village situé entre Pignan et Fabrègues, où l'environnement, autrefois agréable, est devenu aujourd'hui invivable. La construction excessive de biens immobiliers, visant à exploiter chaque mètre carré pour maximiser le béton, a complètement négligé les espaces verts et contribué à une dégradation de la qualité de vie, avec l'augmentation des véhicules, de l'insécurité, des incivilités, des dégradations, et bien d'autres problèmes. Cependant, il est important de rester ouvert et d'accueillir tout le monde dans un espace qui pour mémoire ne nous appartient pas. En revanche, face à ces constructions excessives, mais également autour du village (Cournonterral, Cournonsec, Pignan, Fabregues), je souhaiterais savoir si vous avez une idée : du temps de transport de cette population (pour un départ de 7h du matin) En bus, pour se rendre à la première gare TAM de Saint-Jean-de-Védas ?	La commune de Saussan est desservie par la ligne 43 qui relie Pignan à Fabrègues en passant par Saussan, elle assume une fonction de liaison intercommunale, tout en permettant également de rejoindre la ligne 2 de tramway et demain la Bustram4 puis la ligne 5 de tramway Cette desserte est cohérente avec la taille de la commune (moins de 2000 habitants). Les usagers peuvent rejoindre le réseau urbain de tramway en se dirigeant en voiture ou en vélos vers les parkings relais. Ils peuvent également rejoindre les communes limitrophes en vélo de manière sécurisée pour Fabrègues et demain vers Pignan (aménagement de la véloligne C à terme.) Le covoiturage est également une solution alternative à la voiture solo à saisir.	La commission considère que 3M apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été transmises.
En voiture, pour se rendre au parking de Saint-Jean-de-Védas afin de prendre le tram ? ou accéder à l'autoroute ?	Sur des courtes distances (6km entre Saussan et le parking TAM de St Jean de védas), le vélo assure un temps de parcours garanti (moins de 20 minutes) tandis que la voiture est soumise à la congestion.	
· Combien de temps un habitant de Saussan mettrait-il pour rejoindre son lieu de travail ou son lycée, situé soit à l'arrêt Lapeyronie, soit à Moulères, afin d'y arriver à 8h30, en utilisant les transports en commun ou son véhicule ?	La ligne 5 de tramway améliorera significativement l'accès à tous les équipements hospitaliers, de recherche et universitaire du nord de Montpellier.	
La mobilité sur Saussan est problématique. peu de bus, pas de piste cyclables pour sortir de notre village en toute sécurité. Des routes sont aussi étroites aussi bien pour aller sur Pignan que Fabrègues. Qu'est il prévu et surtout pour quand?	La commune de Saussan est desservie par la ligne 43 qui relie Pignan à Fabrègues en passant par Saussan, elle assume une fonction de liaison intercommunale, tout en permettant également de rejoindre la ligne 2 de tramway et demain la Bustram4 puis la ligne 5 de tramway	Nous considérons que le maître d'ouvrage répond, de façon au moins partielle, aux observations qui lui sont adressées.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	Cette desserte est cohérente avec la taille de la commune (moins de 2000 habitants). Les usagers peuvent rejoindre le réseau urbain de tramway en se dirigeant en voiture ou en vélos vers les parkings relais. Ils peuvent également rejoindre les communes limitrophes en vélo de manière sécurisée pour Fabrègues et demain vers Pignan (aménagement de la véloligne C à terme.) Le covoiturage est également une solution alternative à la voiture solo à saisir.	Nous pensons cependant qu'il serait souhaitable de vérifier l'adaptation, en fréquence et horaires, des passages à Saussan de la ligne 43, au besoin de la population.
AUBISPAN Pascal		
Se déplacer hors de Saussan est de plus en plus difficile et dangereux. Tant en voiture, à pied que à vélo. Les lignes de transports en commun qui desservent la commune ne sont pas adaptés au public concerné. (enfants, ados et personnes âgées ou sans voiture). Il serait judicieux que nos élus consultent plus régulièrement la population du village pour apporter des réponses à leurs questions.	La commune de Saussan est desservie par la ligne 43 qui relie Pignan à Fabrègues en passant par Saussan, elle assume une fonction de liaison intercommunale, tout en permettant également de rejoindre la ligne 2 de tramway et demain la Bustram4 puis la ligne 5 de tramway Cette desserte est cohérente avec la taille de la commune (moins de 2000 habitants). Les usagers peuvent rejoindre le réseau urbain de tramway en se dirigeant en voiture ou en vélos vers les parkings relais. Ils peuvent également rejoindre les communes limitrophes en vélo de manière sécurisée pour Fabrègues et demain vers Pignan (aménagement de la véloligne C à terme.)	La commission considère que 3M apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été transmises.
BOUCOMONT Arnaud		
La fréquence des bus est insuffisante. Le tram n'arrivera pas jusqu'à nous : nous avons les inconvénients de l'urbanisation à outrance, sans les avantages de la ville (transport, cinémas, salles de spectacles, commerces...). On avait choisi le village de Saussan pour sa tranquillité, que nous avons perdue. Sans rien en échange.	Saussan est la deuxième commune la plus faible en poids de population après Montaud. L'investissement pour faire un tramway est à hauteur de 25M€ / km (ratio). Aussi, ce type d'équipement lourd ne peut desservir que des zones denses en habitants, emplois et équipements. La commune de Saussan bénéficiera de l'accès à deux lignes de tramway dans un rayon de 6 km (20 minutes de vélo ou 10 minutes de voiture hors congestion). Le covoiturage est également une solution alternative à la voiture solo à saisir.	Nous considérons que le maître d'ouvrage répond, de façon au moins partielle, aux observations qui lui sont adressées. Nous pensons cependant qu'il serait souhaitable de vérifier l'adaptation, en fréquence et horaires, des passages à Saussan de la ligne 43, au besoin de la population.
CHALUMEAU Pierre		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
5) proposition d'une mini navette intervillage saussan pignan pour les personnes sans voitures ou handicapées entre les centres et supermarchés, à étudier	La commune de Saussan est desservie par la ligne 43 qui relie Pignan à Fabrègues en passant par Saussan, elle assume une fonction de liaison intercommunale, tout en permettant également de rejoindre la ligne 2 de tramway et demain la Bustram4 puis la ligne 5 de tramway) Les personnes en situation de handicap ont d'autres moyens pour se déplacer lorsqu'elles ne sont plus en capacité de prendre leur voiture : taxi conventionné avec la CPAM pour se rendre aux rdv médicaux ou bien navettes GIHP qui offrent un service de substitution quand le réseau de transport en commun ne couvre pas pour certaines destinations ou que les lignes ne sont pas accessibles aux PMR. Ce service est indépendant du réseau TAM, il est subventionné par la Métropole.	La commission considère que 3M apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été transmises.
COUILLAULT Pascale		
les transports en commun sont insuffisants dans la perspective de l'arrivée de la ligne 5. Les habitants réclament des navettes intercommunales entre Saussan, Fabregues et Pignan. dans la perspective d'une ouverture du futur lycée de Cournonterral en 2026, il est indispensable de mettre en place un transport scolaire à partir de Saussan	La commune de Saussan est desservie par la ligne 43 qui relie Pignan à Fabrègues en passant par Saussan, elle assume une fonction de liaison intercommunale, tout en permettant également de rejoindre la ligne 2 de tramway et demain la Bustram4 puis la ligne 5 de tramway Cette desserte est cohérente avec la taille de la commune (moins de 2000 habitants). Les usagers peuvent rejoindre le réseau urbain de tramway en se dirigeant en voiture ou en vélos vers les parkings relais. Ils peuvent également rejoindre les communes limitrophes en vélo de manière sécurisée pour Fabrègues et demain vers Pignan (aménagement de la véloligne C à terme.) Comme pour toute création d'équipement scolaire, la desserte sera étudiée, en partenariat avec Hérault transport, pour établir l'offre la plus adaptée. Par ailleurs, une piste cyclable permettra de relier facilement et directement le Lycée.	Nous considérons que le maître d'ouvrage répond, de façon au moins partielle, aux observations qui lui sont adressées. Nous prenons acte de son engagement à mettre en place une piste cyclable, permettant de relier facilement et directement le Lycée, et d'étudier la desserte vers les établissements scolaires, en partenariat avec Hérault transport, pour établir l'offre la plus adaptée.
ESSERMEANT Sandrine		
Suite à notre entrevue en mairie de Cournonterral, le jeudi 20 février 2025, je vous fais parvenir mes courriers au nom de l'association Bien Vivre A Saussan. Le plan de mobilité pour Saussan est incomplet, je ne peux donc pas émettre un avis en l'état. Seules des pistes cyclables sont envisagées, ce qui est bien mais très insuffisant pour permettre un changement dans la pratique ancrée du tout voiture pour notre commune.	Saussan est la deuxième commune la plus faible en poids de population après Montaud, logiquement l'offre de transport alternatif à la voiture solo est adaptée à la taille de la commune. Le choix résidentiel de s'installer dans une petite commune induit des avantages et des inconvénients (proximité de la nature, cadre de vie paysager, commerces et services limités,	Nous considérons que cette observation n'appelle pas de réponse particulière.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	besoin de la voiture individuelle pour gérer ses déplacements...)	
Fluidité circulation		
BARRAULT Laurence		
Nous avons besoin ; D'un contournement du cœur de village pour le gros du trafic qui va à Pignan etc... Depuis la D27E7, seule l'ancien chemin des romains ou l'avenue de l'aurore puis la D27 sont possibles. Passer par la Rue de l'Abreuvoir et rue des Aires c'est un vrai entonnoir sans trottoir pour les riverains ou quand il y a des trottoirs c'est pour des voitures s'y gare illégalement. Mais qui s'en soucie...	Le contournement Ouest de Montpellier participera à limiter les effets de shunt par les voiries de la Plaine Ouest, aujourd'hui non adaptées à du transit. L'ancien projet de LICOM n'est pas considéré comme opportun dans le système de déplacement projeté par le PDM.	La commission considère que 3M apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été transmises.
Liaison		
CHALUMEAU Pierre		
3) améliorer la correspondance bus 43 avec le départ du tram 2 (important pour aller à la gare de Montpellier et centre) le problème réside que le bus n'a pas de voie prioritaire sur la D613, comment améliorer la durée du trajet car l'arrivée aléatoire fait que le tram n'attend pas le bus même avec 1 mn de retard.	Le projet de Car express inscrit dans le projet de PDM devrait permettre de créer des aménagements en site propre pour rejoindre plus efficacement le terminus de tramway à St Jean de Védas.	Nous considérons que le maître d'ouvrage répond, de façon au moins partielle, aux observations qui lui sont adressées. Nous pensons cependant qu'il serait souhaitable de vérifier l'adaptation, en fréquence et horaires, des passages à Saussan de la ligne 43, au besoin de la population.
ESSERMEANT Sandrine		
L'accent doit également porté sur une meilleure connectique aux futurs transports en commun programmés (ligne 5 via bustram 4 à Pignan et au futur bustram à Fabrègues).	Les projets de Ligne 5 et de Bustram 4 sont conçus de manière à être efficacement connectés.	
Mobilité douce		
Anonyme		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Habitante de Saussan la commune est la grande oubliée des mobilités douces. Ces modes de déplacement n'étant pas la priorité de la municipalité actuelle, il est impossible de se déplacer à l'intérieur ou de sortir de la commune à pied ou à vélo de manière sécurisée. A 11 km de Montpellier et au cœur de la métropole... pas de pistes cyclables, pas de trottoirs sécurisés partout, pas de voies vertes. si les adultes prennent leur courage à 2 mains pour se déplacer à vélo, les moindres déplacements avec des enfants se font en voiture y compris pour aller acheter une baguette de pain (dans le village voisin) ou tout autre achat de proximité (dans les villages voisins également). C'est donc tout une éducation aux déplacements doux pour nos enfants qui est impossible, ce qui est très frustrant à l'heure où nous devons tous nous engager dans des déplacements alternatifs. D'autant plus dommage que le climat de notre région est propice à ces déplacements en plein air. L'engagement des élus sur ces sujets ne peut plus être un choix, mais doit faire partie du contrat social de base dont chaque citoyen doit pouvoir bénéficier.	La taille réduite de la commune permet aisément de se déplacer à pied ou à vélo vers les différents équipements (école, presse, mairie). La volonté de la commune de mettre en place une réglementation de zone 30 et l'exiguïté des rues historiques participent à la réduction de la vitesse. La civilité des automobilistes est un réel sujet à prendre en compte dans l'accompagnement au changement des comportements.	Nous considérons que le maître d'ouvrage répond, de façon au moins partielle, aux observations qui lui sont adressées, et qu'un aménagement de la véloligne C devrait, à terme, permettre de rejoindre les communes limitrophes en vélo de manière sécurisée.
COUILLAULT Pascale		
traverser Saussan à pied est extrêmement dangereux. Les cheminements piétons sont insuffisants et le nombre de voitures traversantes trop important. De plus il n'y a quasiment pas de secteur piéton dans le centre de Saussan. afin de développer les transports doux dont le vélo, il est nécessaire de créer des pistes cyclables adaptées. Saussan n'en possède pas et les chemins ruraux sont devenues des voies de délestage pour les voitures traversantes (Waze) et pour la population de Saussan qui ne cesse de s'accroître.		
Organisation		
Anonyme		
du nombre de fréquentations sur la ligne 2 qui dessert Saint-Jean-de-Védas aux heures de pointe ? Je vous invite à emprunter cette ligne le matin dès 7 heures et le soir dès 16 h.	Le terminus de la ligne 2 de tramway est effectivement très chargé. L'arrivée de la ligne 5 devrait permettre de l'alléger en créant un autre point d'accès au réseau urbaine de tramway.	La commission considère que 3M apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été transmises.
ESSERMEANT Sandrine		
De plus, il est essentiel de dissocier du réseau TAM, le transport scolaire vers le futur lycée de Courdonterral	Comme pour toute création d'équipement scolaire, la desserte sera étudiée, en partenariat avec Hérault transport, pour établir	La commission considère que 3M apporte une réponse adaptée aux

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	l'offre la plus adaptée. Par ailleurs, une piste cyclable permettra de relier facilement et directement le Lycée.	observations qui lui ont été transmises.
Plan de circulation		
CHALUMEAU Pierre		
voici quelques points autour de SAUSSAN auxquels je propose des observations : 1) réduire le transit voiture par le centre de saussan pour traverser depuis la D 613(montpellier fabrègues)vers la M5 (montpellier pignan) ne pourrait on pas passer à l'est de saussan, de la D27E7 vers la D185E1 puis à gauche pour joindre la D5EA vers la M5. inverser le sens unique de la rue des Aires (une partie de la rue du commerce?), une partie de la rue du colombier(dans le centre) serait en sens unique cela dissuaderait le transit, les bus et vélos auraient une vois prioritaire dans le sens unique d'une partie de la rue colombier. à paufiner voir avec les spécialistes.A présent le transit par la petite rue doit avoisiner jusqu'à 4000 voitures /jour (faire une étude) et rue du colombier certainement autour des 10 000 voitures /jour, pollution, bruit croissant en 10 ans.	Le contournement Ouest de Montpellier participera à limiter les effets de shunt par les voiries de la Plaine Ouest, aujourd'hui non adaptées à du transit. Le PDM identifie l'objectif d'apaiser la centralité villageoise. La mise en place d'une réglementation « ville en zone 30 » va participer à cet objectif. L'évolution du plan de circulation est un autre levier. Les comptages sur la rue du colombier évaluent environ 6 000 v/jour.	La commission considère que 3M apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été transmises.
Renforcement		
AGHION Élisabeth		
Transports en commun. Un système de navettes continu entre les 3 communes Fabrègues, Saussan et Pignan, ce qui permettrait de relier à une fréquence optimisée les habitants de Saussan : - aux collèges, écoles, futur lycée de Cournonterral, - aux lignes de tramways n° 2 et 5 et aux zones mieux desservies par le bus, bus-tram... - aux zones commerciales et de service de Pignan et Fabrègues (pharmacies, médecins, boulangerie, grandes surfaces...) plutôt que de multiplier des petits commerces à Saussan qui ont déjà du mal à survivre...	La commune est desservie par la ligne 43 qui relie Pignan à Fabrègues en passant par Saussan, elle assume cette fonction de liaison intercommunale, tout en permettant également de rejoindre la ligne 2 de tramway et demain la Bustram4 puis la ligne 5 de tramway Cette desserte est cohérente avec la taille de la commune (moins de 2000 habitants). Les usagers peuvent rejoindre le réseau urbain de tramway en se dirigeant en voiture ou en vélos vers les parkings relais. Ils peuvent également rejoindre les communes limitrophes en vélo de manière sécurisée pour Fabrègues et demain vers Pignan (aménagement de la véloligne C à terme.)	Nous considérons que le maître d'ouvrage répond, de façon au moins partielle, aux observations qui lui sont adressées. Nous pensons cependant qu'il serait souhaitable de vérifier l'adaptation, en fréquence et horaires, des passages à Saussan de la ligne 43, au besoin de la population.
Anonyme		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
La construction d'une seule voie entre Sabine et Saint-Jean-de-Védas entraîne une réduction de la fréquence des passages, alors qu'il est essentiel de souligner la forte augmentation de la population dans cette zone. Il serait peut-être pertinent de se questionner sur le choix d'une seule voie et sur le manque de transports en commun, malgré cette forte croissance démographique.	Le terminus de la ligne 2 de tramway est effectivement très chargé. L'arrivée de la ligne 5 devrait permettre de l'alléger en créant un autre point d'accès au réseau urbaine de tramway.	La commission considère que 3M apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été transmises.
BARRAULT Laurence		
Plus de bus pour se rendre à l'hôpital, la gare ou à l'aéroports, aux collèges pour les enfants.	La commune est desservie par la ligne 43 qui relie Pignan à Fabrègues en passant par Saussan, elle assume cette fonction de liaison intercommunale, tout en permettant également de rejoindre la ligne 2 de tramway et demain la Bustram4 puis la ligne 5 de tramway Cette desserte est cohérente avec la taille de la commune (moins de 2000 habitants). Les usagers peuvent rejoindre le réseau urbain de tramway en se dirigeant en voiture ou en vélos vers les parkings relais. Ils peuvent également rejoindre les communes limitrophes en vélo de manière sécurisée pour Fabrègues et demain vers Pignan (aménagement de la véloligne C à terme.	Nous considérons que le maître d'ouvrage répond, de façon au moins partielle, aux observations qui lui sont adressées. Nous pensons cependant qu'il serait souhaitable de vérifier l'adaptation, en fréquence et horaires, des passages à Saussan de la ligne 43, au besoin de la population.
ESSERMEANT Luc		
les transports en commun sont trop rares: seulement 3 bus pour tout le dimanche après-midi. Il faut aller sur Fabrègues ou Pignan, et en vélo, c'est très risqué étant donnée l'état des routes. Il ne faudra pas oublier Saussan lors de la mise en place du bustram, avec par exemple une navette intercommunale soit à haut débit, soit à la demande - Peut être que la mairie a des projets en ce sens mais en l'absence de réunion publique/communication, on ne sait pas...	La commune est desservie par la ligne 43 qui relie Pignan à Fabrègues en passant par Saussan, elle assume cette fonction de liaison intercommunale, tout en permettant également de rejoindre la ligne 2 de tramway et demain la Bustram4 puis la ligne 5 de tramway Cette desserte est cohérente avec la taille de la commune (moins de 2000 habitants). Les usagers peuvent rejoindre le réseau urbain de tramway en se dirigeant en voiture ou en vélos vers les parkings relais. Ils peuvent également rejoindre les communes limitrophes en vélo de manière sécurisée pour Fabrègues et demain vers Pignan (aménagement de la véloligne C à terme). Le dimanche après-midi, les motifs individuels sont très variés et sur des destinations diffuses (loisirs, randonnées, visites familiales...) ne permettent pas de construire une offre de transport en commun adaptée à une commune de moins de 2000 habitants (ceux-ci pourraient reprocher de faire rouler des bus à vide).	

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
PEREZ Alexia		
De plus les navettes qui amèneront à la ligne 5 doivent arriver au moins à l'entrée du village.	La commune est desservie par la ligne 43 qui relie Pignan à Fabrègues en passant par Saussan, elle assume une fonction de liaison intercommunale, tout en permettant également de rejoindre la ligne 2 de tramway et demain la Bustram4 puis la ligne 5 de tramway Cette desserte est cohérente avec la taille de la commune (moins de 2000 habitants). Les usagers peuvent rejoindre le réseau urbain de tramway en se dirigeant en voiture ou en vélos vers les parkings relais. Ils peuvent également rejoindre les communes limitrophes en vélo de manière sécurisée pour Fabrègues et demain vers Pignan (aménagement de la véloligne C à terme).	
Routes		
BARRAULT Laurence		
Je vis à Saussan qui dépend de la Métropole pour ses impôts fonciers mais certainement pas de la qualité de ses services. Mobilité, propreté, sécurité, nous sommes les grands oubliés de la toute puissante ville de Montpellier. Pourtant les constructions incessantes de logements d'ortoirs vont bon train et le flux traversant est intense sans aménagements adaptés si on en croit les gros véhicules coincés aux croisements dans notre cœur de village, les voitures dans les fossés, le nombre de rétroviseurs explosés au vol, les routes trop étroites et défoncées, l'absence de marquage au sol, les transports en commun quasi inexistantes et l'obligation du tout voiture sinon rien. Même en voiture c'est dangereux, alors que dire des piétons et des cyclistes, c'est juste du suicide de vouloir sortir du village sans gaz à effet de serre et un trou dans le porte-monnaie.	La commune de Saussan a fait l'objet de plusieurs contributions concernant son accessibilité tout mode (piétons, vélos, voiture, bus), la sécurité des déplacements et sa connexion avec les communes ou équipements limitrophes. Le PDM 2032 propose un système de déplacement permettant de mettre en cohérence tous ces modes, adapté aux 1 800 habitants de la commune. Ce système se base sur différents axes d'interventions complémentaires : - La ville du quart d'heure, ou des courtes distances, qui consiste à offrir dans les villes, villages et quartiers des services du quotidien, permettant de limiter la longueur des déplacements; - La mise en réseau des différents villes, villages et pôles générateurs de mobilités, grâce aux réseaux de vélo, de voirie et de transport en commun hiérarchisés, les Pôles d'Echanges Multimodaux pour mettre en relation les modes.	La commission considère que 3M apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été transmises.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	- L'accompagnement comportemental de la transition écologique avec des système d'information, des incitations financières et la mobilisation de moyens humains au plus près de la population. Sur Saussan, ce système se traduit par plusieurs projets structurants : - Le projet bustram à haut niveau de service, avec une station à moins d'un 1,5 km du cœur de village, permettra un rabattement aisé en voiture et à vélo. Le projet prévoit ainsi à ce stade un parking d'une cinquantaine de places et un box d'une vingtaine d'emplacements vélo. - Le contournement Ouest de Montpellier participera à limiter les effets de shunt par les voiries de la Plaine Ouest, aujourd'hui non adaptées à du transit. - Les voiries au nord et au sud de la commune seront progressivement adaptées à l'amélioration de la cohabitation des modes à l'image de l'aménagement cyclable réalisé sur la RM27E7 pour rejoindre Fabrègues. Dans la continuité de ce premier segment de véloligne,C (à terme, 25 km entre Juvignac et Carnon), un aménagement cyclable sera réalisé pour rejoindre Pignan et pour rejoindre le lycée de Cournonterral - La taille réduite de la commune permet aisément de se déplacer à pied ou à vélo vers les différents équipements (école, presse, mairie). La volonté de la commune de mettre en place une réglementation de zone 30 et l'exiguïté des rues historiques participent à la réduction de la vitesse. La civilité des automobilistes est un réel sujet à prendre en compte dans l'accompagnement au changement des comportements. - Les projets cyclables sont notamment calqués sur le chemin des écoliers du collège, vers Fabregues, et du futur lycée de Cournonterral.	
Nous avons besoin ; - D'amélioration de la D5E4 Route de Lavérune pour pouvoir se rendre au cimetière à pied ou en vélo depuis le village.	La programmation de ce type d'aménagement précis n'est pas à l'échelle de conception du PDM.	Ces observations ne sont pas du ressort du PDM et n'appellent pas de réponse particulière.
Nous avons besoin ; Mettre en sens unique le chemin Salinier et dans l'autre sens chemin de Tourtourel pour favoriser l'usage d'une piste cyclable et piétonne. S'y croiser en voiture y est impossible.	Ce type de changement du plan de circulation n'est pas à l'échelle de conception du PDM.	

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
CHALUMEAU Pierre		
2) faciliter l'accès vers le futur bus tram cournonteral arret tram 5. à la sortie de saussan vers pignan , la route rue du colombier est très étroite et dangereuse pour les vélos et piétons, serait il possible de faire une passerelle le long de cette route afin de joindre facilement l'arrêt du bus tram à pignan sur la M5.	Les voiries au nord et au sud de la commune seront progressivement adaptées à l'amélioration de la cohabitation des modes à l'image de l'aménagement cyclable réalisé sur la RM27E7 pour rejoindre Fabrègues. Dans la continuité de ce premier segment de véloline,C (à terme, 25 km entre Juvignac et Carnon), un aménagement cyclable sera réalisé pour rejoindre Pignan et pour rejoindre le lycée de Cournonterral	Nous prenons acte de l'engagement du maître d'ouvrage à adapter les voiries au nord et au sud de la commune, à l'amélioration de la cohabitation entre les modes de mobilité.
COUILLAULT Pascale		
J'habite à Saussan depuis 35 ans. Je constate que Saussan est l'une des communes les moins bien dotées de la Métropole en terme de mobilités. Le retard accumulé en ce domaine est considérable. - le nombre de voitures traversant Saussan pour rejoindre les villes de Pignan, Cournonsec, Cournonterral et la D5 est en augmentation constante, engendrant pollution et insécurité pour les habitants. Il est incroyable qu'aucune mesure n'ait été prise pour contourner le village depuis toutes ces années.	Le contournement Ouest de Montpellier participera à limiter les effets de shunt par les voiries de la Plaine Ouest, aujourd'hui non adaptées à du transit. Le PDM identifie l'objectif d'apaiser la centralité villageoise. La mise en place d'une réglementation « ville en zone 30 » va participer à cet objectif. L'évolution du plan de circulation est un autre levier. Les comptages sur la rue du colombier évaluent 6 000 véhicules par jour, cette valeur reste raisonnable.	La commission considère que 3M apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été transmises.
ESSERMEANT Luc		
Pour le village de Saussan: Voiries inadaptées: la circulation sur nos chemins ruraux est en constante augmentation - Le flux traversant le centre du village est quasi incessant, causant des désagréments aux riverains		
ESSERMEANT Sandrine		
Pour permettre ces liaisons et absorber les flux traversants que Saussan subit depuis ces dernières années, le réseau des voiries est à réadapter. L'expansion démographique sur notre secteur n'ayant absolument pas été anticipé du point de vue des mobilités. Des solutions de contournement du village et de réduction de vitesse doivent rapidement être mises en place. Les déplacements sont un problème majeur pour notre commune. IL est vraiment temps de le régler. Merci pour votre écoute. En espérant une analyse complète de nos besoins et un plan d'action efficace rapidement.		
FERNANDEZ Laurent		
- le contournement du village serait il la solution pour éviter le flux constant de voitures?		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
GRIBAUVAL Pascale		
Concernant le village de Saussan toutes les routes qui y accèdent de Lavérune D 185e D52 de Fabrègues D 27e D27 de Pignan D 27 et chemin de la fleur de sel sont toutes étroites dangereuses et mal entretenues (difficiles de se croiser en voiture sans ralentir ou s'arrêter et donc aussi de circuler à vélo) Ces routes débouchent sur les départementales D5 et D163 qui ramènent à Montpellier sont engorgées dès tôt le matin. Une augmentation de la fréquence des transports en commun, une augmentation du nombre des pistes cyclables, une politique de ralentissement de la traversée de Saussan (peut être un contournement) seraient les bienvenus Notre village n'a quasiment pas de trottoirs même dans les nouveaux lotissements, une aberration à l'heure actuelle !!!! les seuls existants sont infranchissables à cause des voitures qui s'y garent et de la végétation qui déborde des clôtures . Merci de prendre en considération toutes ces remarques et sachant que la population de Saussan a augmenté de 40% en 5 ans il me semble que cela devient urgent !!!	La commune de Saussan a fait l'objet de plusieurs contributions concernant son accessibilité tout mode (piétons, vélos, voiture, bus), la sécurité des déplacements et sa connexion avec les communes ou équipements limitrophes. Le PDM 2032 propose un système de déplacement permettant de mettre en cohérence tous ces modes, adapté aux 1 800 habitants de la commune. Ce système se base sur différents axes d'interventions complémentaires : - La ville du quart d'heure, ou des courtes distances, qui consiste à offrir dans les villes, villages et quartiers des services du quotidien, permettant de limiter la longueur des déplacements; - La mise en réseau des différents villes, villages et pôles générateurs de mobilités, grâce aux réseaux de vélo, de voirie et de transport en commun hiérarchisés, les Pôles d'Echanges Multimodaux pour mettre en relation les modes. - L'accompagnement comportemental de la transition écologique avec des système d'information, des incitations financières et la mobilisation de moyens humains au plus près de la population. Sur Saussan, ce système se traduit par plusieurs projets structurants : - Le projet bustram à haut niveau de service, avec une station à moins d'un 1,5 km du cœur de village, permettra un rabattement aisé en voiture et à vélo. Le projet prévoit ainsi à ce stade un parking d'une cinquantaine de places et un box d'une vingtaine d'emplacements vélo. - Le contournement Ouest de Montpellier participera à limiter les effets de shunt par les voiries de la Plaine Ouest, aujourd'hui non adaptées à du transit. - Les voiries au nord et au sud de la commune seront progressivement adaptées à l'amélioration de la cohabitation des modes à l'image de l'aménagement cyclable réalisé sur la RM27E7 pour rejoindre Fabrègues. Dans la continuité de ce premier segment de véloligne,C (à terme, 25 km entre Juvignac et Carnon),	La commission considère que 3M apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été transmises.
MELIS Julien La circulation est très chargée à Saussan, surtout rue du Colombier, le passage de voitures, de motos et camion est devenu incessant, amenant avec lui un réel désagrément sonore pour toutes les maisons au bord de cette longue rue ainsi qu'un danger évident pour les écoliers et piétons en général. L'augmentation du trafic, avec la pollution de l'air et du bruit, ainsi que l'évocation de couper des arbres pour élargir les routes semble être non-sens absolus sur tous les volets, sécurité, pollution, écologie. Élargir la route pourrait aggraver des problèmes comme le non-respect des limites de vitesse, surtout que cette route mène aux écoles. Bien que la population de Saussan ait augmenté, le village a perdu son calme et bientôt le charme qui nous a amené à emménager ici, en raison du manque de solutions appropriées. Construire un contournement du village pourrait être la meilleure solution à long terme. Il serait aussi utile d'étendre les pistes cyclables pour améliorer l'accès aux transports en commun et faciliter les déplacements entre villages. Enfin, il serait important de penser à un projet durable plutôt qu'à une solution temporaire.		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	un aménagement cyclable sera réalisé pour rejoindre Pignan et pour rejoindre le lycée de Cournonterral - La taille réduite de la commune permet aisément de se déplacer à pied ou à vélo vers les différents équipements (école, presse, mairie). La volonté de la commune de mettre en place une réglementation de zone 30 et l'exiguïté des rues historiques participent à la réduction de la vitesse. La civilité des automobilistes est un réel sujet à prendre en compte dans l'accompagnement au changement des comportements. - Les projets cyclables sont notamment calqués sur le chemin des écoliers du collège, vers Fabregues, et du futur lycée de Cournonterral.	
PEREZ Alexia		
J'habite Saussan et les modifications de voirie de ces 3 dernières années dans le village(fermeture rue des troènes) , aux entrées (D 27 , D18, ouverture du rond point sur l'avenue de l'Aurore) et à proximité (route de Lavérune à sens unique) ont accentué la traversée de notre village par les habitants des villages alentours en concentrant la circulation sur la rue du Colombier et l'avenue de l'aurore. Des milliers de voitures y passent désormais chaque jour pour rejoindre la N113 depuis Pignan et Cournonterral. Une décentralisation du trafic dans le village doit être envisagée . Un contournement qui relierait le rond point de Pignan à la 113 à proximité de la route du chemin de sel pourrait à minima être envisagé	Le contournement Ouest de Montpellier participera à limiter les effets de shunt par les voiries de la Plaine Ouest, aujourd'hui non adaptées à du transit. L'ancien projet de LICOM n'est pas considéré comme opportun dans le système de déplacement projeté par le PDM. Le PDM identifie l'objectif d'apaiser la centralité villageoise. La mise en place d'une réglementation « ville en zone 30 » va participer à cet objectif. L'évolution du plan de circulation est un autre levier. Les comptages sur la rue du colombier évaluent 6 000 véhicules par jour, cette valeur reste raisonnable.	La commission considère que 3M apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été transmises.
PUGLIESE Cyril		
L'accès à Saussan par les routes a besoin de davantage d'aménagements pour être plus sécurisé. Trop de voies à la sortie du village n'ont ni trottoir, ni pistes cyclables, notamment entre Pignan et Saussan. "Le centre du village est traversé en permanence, par un nombre de véhicules toujours croissant, et entre autres de nombreux poids lourds qui restent régulièrement bloqués dans les rues et provoquent un affaissement de la voirie qui n'est pas prévue pour supporter plus de 3,5tonnes. Un réel contournement et une meilleure signalisation deviennent donc plus que nécessaires. "		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Santé		
Anonyme		
En ce qui concerne l'utilisation des voitures électriques et la régulation des véhicules dits "polluants" en centre-ville, permettez-moi de sourire à nouveau. En effet, si l'on examine la pollution et les impacts environnementaux liés à la fabrication de ces voitures, on peut légitimement se demander si leur véritable impact sur l'environnement est aussi positif qu'on nous le fait croire, ou si cela ne relève pas simplement d'une manière de collecter davantage de taxes auprès des contribuables.	Cette observation n'est pas à l'échelle du projet du PDM qui n'a pas vocation à questionner l'impact écologique des motorisations électriques et hybrides des véhicules proposées actuellement sur le marché, cependant, rappelons que les Zones à Faible Emission sont avant tout motivées pour des raisons sanitaires, en effet, la pollution de l'air participe à 40 000 morts prématurés en France (après le tabac et l'alcool qui sont des consommations individuelles et volontaires). La ZFE portée par la Métropole autorise les voitures crit'air 2, c'est-à-dire des diesels postérieurs à 2011 et des voitures essence postérieurs à 2006, donc il n'y a pas d'obligation d'acheter des voitures neuves.	La commission considère que les observations qui ont été formulées ne sont pas du ressort du PDM.
Vélo		
AGHION Elisabeth		
Poursuivre l'aménagement déjà engagé de pistes cyclables sécurisées et reliées entre elles pour relier le village aux communes avoisinantes et à Montpellier par les deux axes possibles, via Fabrègues et via Pignan.	Les voiries au nord et au sud de la commune seront progressivement adaptées à l'amélioration de la cohabitation des modes à l'image de l'aménagement cyclable réalisé sur la RM27E7 pour rejoindre Fabrègues. Dans la continuité de ce premier segment de véloline, C (à terme, 25 km entre Juvignac et Carnon), un aménagement cyclable sera réalisé pour rejoindre Pignan et pour rejoindre le lycée de Courmonterral	Nous prenons acte de l'engagement du maître d'ouvrage à faire réaliser un aménagement cyclable pour rejoindre les communes voisines, dans la continuité du premier segment de véloline C.
Anonyme		
Concernant la commune de Saussan, il me paraît urgent de créer des accès sécurisé. Que ce soit pour se rendre vers Fabregues ou Pignan à pieds ou à vélo. D'autre part dans notre commune la circulation est de plus en plus dense, et les trottoirs pas toujours présents.		
BARRAULT Laurence		
L'amélioration avec la piste cyclable reliant Saussan à Fabrègue est une avancée mais encore trop insuffisante.		
Nous avons besoin ; D'une piste cyclable et piétonne dédiée pour relier Saussan à Pignan ; Le chemin de Valautres a Pignan / d'empignous serait parfait et quasi sans frais au lieu d'être un centre de dépôts sauvage et une poubelle à canettes de bières pour chauffards écervelés. Parallèle à la D27 rte du Colombier qui est difficile à élargir à cause du pont qui peut rester tout voiture		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
mais avec marquage au sol pour sécuriser la conduite de nuit. Pour l'accès aux habitations / camp des gens du voyage, limiter l'accès au chemin de la fleur de sel depuis le rond-point et laisser le reste aux piétons et aux cycliste ainsi que les cultivateurs bien sur.		
Nous avons besoin ; - Et en indispensable, faire le raccordement piste cyclable sur la D185 entre Fabrègues et Villeneuve Les Maguelone pour donner à toutes les communes environnantes l'accès sécurisé indispensable pour l'accès à Villeneuve, Palavas, plages, Montpellier depuis les 3 ponts de Fabrègues jusqu'après la prison de Villeneuve Les Maguelone sans quoi tous les blabla sur la transition écologique resteraient du Green Washing. Subventionner l'achat de vélo etc... c'est bien beau mais si on peut pas l'utiliser sans risquer sa vie, c'est du gaspi.	Les voiries au nord et au sud de la commune seront progressivement adaptées à l'amélioration de la cohabitation des modes à l'image de l'aménagement cyclable réalisé sur la RM27E7 pour rejoindre Fabrègues. Dans la continuité de ce premier segment de vélodrome, C (à terme, 25 km entre Juvignac et Carnon), un aménagement cyclable sera réalisé pour rejoindre Pignan et pour rejoindre le lycée de Cournonterral. Les contraintes techniques pour réaliser la section vers Villeneuve-lès-Maguelone sont particulièrement importantes, plusieurs options sont à l'étude.	Nous prenons acte de l'engagement du maître d'ouvrage à faire réaliser un aménagement cyclable pour rejoindre les communes voisines, dans la continuité du premier segment de vélodrome C, et à soumettre à l'étude les contraintes techniques présentant actuellement un frein à la réalisation d'une section vers Villeneuve-lès-Maguelone.
- Enfin besoin de pouvoir garer et sécuriser son vélo un peu partout sans se le faire voler dans l'heure...	Le stationnement sécurisé des vélos est identifié dans le PDM comme nécessaire au développement de la pratique du vélo. Différentes solutions seront proposées selon l'environnement urbain (stationnement en parking en ouvrage, vélobox...).	Nous prenons acte de l'engagement du maître d'ouvrage à proposer des solutions pour sécuriser le stationnement des vélos.
BOUCOMONT Arnaud		
La route entre Saussan et Lavérune est très étroite, évidemment sans aucune voie cyclable. C'est encore plus flagrant entre Saussan et Pignan : à peine quelques centaines de mètres entre les deux communes mais une route sur laquelle on peine à se croiser, un pont dangereux, l'impossibilité de la fréquenter à vélo ou à pied sans risquer de se faire tuer. Quand une voie piétonne et cyclable sera-t-elle enfin prévue ?	La programmation de ce type d'aménagement précis n'est pas à l'échelle de conception du PDM.	Nous prenons acte de la réponse du maître, d'ouvrage, indiquant que la programmation de ce type d'aménagement précis n'est pas à l'échelle de conception du PDM. Nous considérons cependant que les questions de sécurité doivent faire l'objet de mesures particulières pour favoriser les modes actifs.
FERNANDEZ Nathalie		
Ma contribution concerne la commune de Saussan. Cela fait plus de 20 ans que nous y habitons et nous ne pouvons toujours pas circuler en vélo ou sortir de Saussan en vélo de façon sécurisée. Nos enfants n'ont jamais pu se rendre au collège en vélo car trop dangereux. Une piste cyclable est apparemment prévue pour aller jusqu'à Fabrègues mais rien n'est prévu pour aller jusqu'à Pignan. Pour me rendre à mon travail je prends très souvent mon vélo afin de rejoindre la piste cyclable en direction de Montbazin et je risque ma vie à chaque fois. Cette route entre Saussan et Pignan bien	Les voiries au nord et au sud de la commune seront progressivement adaptées à l'amélioration de la cohabitation des modes à l'image de l'aménagement cyclable réalisé sur la RM27E7 pour rejoindre Fabrègues. Dans la continuité de ce premier segment de vélodrome, C (à terme, 25 km entre Juvignac et Carnon), un aménagement cyclable sera réalisé pour rejoindre Pignan et pour rejoindre le lycée de Cournonterral.	Nous considérons que 3M apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été transmises en matière de sécurisation des pistes cyclables. Nous prenons acte de son engagement à faire réaliser un aménagement cyclable pour rejoindre

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
que courte est très étroite et extrêmement dangereuse. Les voitures, de plus en plus larges, ne freinent pas pour me doubler et que dire des cars...? Le matin avant 8 heures il y en a dans les 2 sens, je tremble quand je les vois et je n'exagère pas... Certains me diront que je n'ai qu'à faire comme tout le monde et y aller en voiture. C'est bien dommage alors que partout on nous parle de mobilité douce, à Saussan nous n'y avons pas accès. Et nos lycéens pourquoi n'auraient pas le droit d'aller à leur lycée (bientôt celui de Cournonterral) en vélo en toute sécurité? Il faut absolument prévoir la création d'une piste cyclable sécurisée pour sortir de Saussan côté Pignan et aller rejoindre les voies cyclables existantes ou accéder au arrêt de car et bientôt de tram! Car la ville du 1/4 d'heure comme présentée à la concertation publique du Plui climat n'est pour le moment qu'une utopie... MOÛISSE Christophe Les pistes cyclables sont inexistantes: Les collégiens saussannais ont attendus plus de 20 ans pour qu'une piste cyclable sécurisée soit construite entre Saussan et le collège de Fabrègues. (Le nouvel enrobage de la route qui longe cette piste cyclable est une catastrophe. Comment peut-on accepter un travail aussi mal réalisé?) Je vais travailler en vélo et je tremble tous les matins et tous les soirs pour rejoindre la piste cyclable de Pignan. Je souhaiterais que les élus cherchent Saussan sur une carte pour qu'ils se rendent enfin compte que cette commune est bien dans la Métropole!		Pignan et le lycée de Cournonterral, dans la continuité du premier segment de véloline C (à terme, 25 km entre Juvignac et Carnon),
Voirie		
AGHION Élisabeth		
Je souhaite attirer l'attention de Monsieur le Commissaire enquêteur sur la situation particulière de la commune de Saussan, qui située entre deux grands axes routiers, Lavérune-Pignan/RM5 et Saint-Jean-de-Védas-Fabrègues/RM613, connaît actuellement des difficultés de mobilité que ce soit pour les automobilistes, les piétons ou les cyclistes et d'accès au village : voiries étroites et dangereuses non adaptées aux nouveaux flux, absence de pistes cyclables sécurisées, saturation du trafic vers Montpellier rendant pénibles et polluants les trajets domicile-travail, transports en commun insuffisants tant pour la fréquence que pour l'offre de	Les voiries au nord et au sud de la commune seront progressivement adaptées à l'amélioration de la cohabitation des modes à l'image de l'aménagement cyclable réalisé sur la RM27E7 pour rejoindre Fabrègues. Dans la continuité de ce premier segment de véloline C (à terme, 25 km entre Juvignac et Carnon), un aménagement cyclable sera réalisé pour rejoindre Pignan et pour rejoindre le lycée de Cournonterral.	Nous considérons que 3M apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été transmises en matière de cohabitation et de sécurisation des pistes cyclables. Nous prenons acte de son engagement à faire réaliser un aménagement cyclable pour rejoindre

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
trajets et les liaisons avec les lignes de tramway 2 et bientôt 5 (il faut environ une heure pour se rendre de Saussan à Montpellier par le bus + tram).		Pignan et le lycée de Cournonterral, dans la continuité du premier segment de véloligne C (à terme, 25 km entre Juvignac et Carnon),
Automobile Réaménager et sécuriser les voiries existantes qui donnent accès au village. Améliorer la traversée de Saussan Le village est traversé actuellement par un flux important de véhicules concentré rue du Colombier devenue dangereuse car étroite, sans trottoir pour les piétons et PMR. Des contournements seraient bienvenus par la rue des Combes ou la rue de la Gardiole par exemple Anonyme Habitante de Saussan, ma maison est voisine de l'axe principal du village. Ce sont chaque jour des milliers de voitures qui passent sur cet axe, dès 6h du matin. Des milliers de personnes qui ne font que le traverser, le plus vite possible!! Comme on prend un raccourci, les "stop" et autres ralentisseurs d'une zone soit disant limitée à 30km/h leur semblent invisibles. Nous subissons chaque jour des nuisances sonores, de la pollution. En tant que piétons, Nous devons imposer notre présence sur la chaussée devant ces véhicules trop pressés de regagner leur propre village pour pouvoir traverser. C'est dangereux. Je pense qu'une déviation devrait être envisagée plutôt que d'élargir les routes. Ainsi que des créations de pistes cyclables pour rejoindre celle de Pignan. BARRAULT Laurence	Le contournement Ouest de Montpellier participera à limiter les effets de shunt par les voiries de la Plaine Ouest, aujourd'hui non adaptées à du transit. L'ancien projet de LICOM n'est pas considéré comme opportun dans le système de déplacement projeté par le PDM. Le PDM identifie l'objectif d'apaiser la centralité villageoise. La mise en place d'une réglementation « ville en zone 30 » va participer à cet objectif. L'évolution du plan de circulation est un autre levier. Les comptages sur la rue du colombier évaluent 6 000 véhicules par jour, cette valeur reste raisonnable.	La commission considère que 3M apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été transmises.
Nous avons besoin ; - D'amélioration de la D185E1 ancien chemin des romains entre Saussan et Lavèrune avec élargissement pour pouvoir doubler un cycliste, marcher en bord de route ou se croiser sans risquer l'accrochage et sans être obligé de s'arrêter à certains endroits et faire un renfort des fossés et un marquage au sol pour la conduite de nuit. BOUCOMONT Arnaud	Le PDM identifie l'objectif d'apaiser la centralité villageoise. La mise en place d'une réglementation « ville en zone 30 » va participer à cet objectif. L'évolution du plan de circulation est un autre levier. Les comptages sur la rue du colombier évaluent 6 000 véhicules par jour, cette valeur reste raisonnable.	La commission considère que 3M apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été transmises.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Habitant de Saussan, je considère que ma commune est la grande oubliée de la métropole. Pas oubliée en ce qui concerne la contribution à la construction de logements (une explosion délirante en quelques années et un projet de construction immobilière, appartements et commerces, au coeur du village en déplaçant le complexe sportif en bordure d'un lotissement !) mais en matière de transports. La commune de Saussan est accessible par des petites routes de campagne accidentogènes avec l'explosion du trafic, beaucoup trop étroites, qu'il s'agisse de rejoindre Lavérune ou Pignan. Vouloir développer l'urbanisation pour mieux repousser le flot de population à l'extérieur de Montpellier touche désormais à ses limites : les routes n'ont pas du tout été dimensionnées pour cela. GIRARD Vincent	Cette observation concerne le projet urbain de la commune et non le PDM.	Nous considérons que ces observations ne concernent pas le PDM.
Pour la commune de Saussan. réduire la circulation automobile de transit au centre du village. Pollution et danger pour les piétons et les enfants se rendant à l'école. Je signale au passage la complète ignorance du piéton et du cycliste dans notre commune. Nombreux secteurs où le piéton doit marcher sur la chaussée, faute de trottoirs. MOUISSE Christophe	Le PDM identifie l'objectif d'apaiser la centralité villageoise. La mise en place d'une réglementation « ville en zone 30 » va participer à cet objectif. L'évolution du plan de circulation est un autre levier.	La commission considère que 3M apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été transmises.
Ma contribution concerne la commune de Saussan. La voirie est en piteux état: Des trous partout, des dos d'âne surdimensionnés et des routes surfréquentées. Toutes les voies desservant Saussan sont trop étroites que ce soit pour aller vers Pignan, Fabrègues, Courbonterral ou Lavérune. La largeur des voies est adaptée à des charrettes alors que la plupart des conducteurs possèdent des SUV de plus en plus larges. Les chauffeurs de bus sont obligés de s'arrêter en permanence et beaucoup de véhicules finissent dans les fossés des bas côtés de la route. Nous sommes obligés de rentrer nos rétroviseurs quand on arrive ou quand on sort de Saussan. ROUVIE Danielle J'habite saussan depuis de nombreuses années,nous étions à peine 700 hab et la circulation ne posait aucun problème,sur les petites routes allant à Fabrègues,Lavérune,mais la population de	La taille réduite de la commune permet aisément de se déplacer à pied ou à vélo vers les différents équipements (école, presse, mairie). La volonté de la commune de mettre en place une réglementation de zone 30 et l'exiguïté des rues historiques participent à la réduction de la vitesse. La civilité des automobilistes est un réel sujet à prendre en compte dans l'accompagnement au changement des comportements.	La commission considère que 3M apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été transmises.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
saussan a triple les routes sont tjs les mêmes, la circulation est infernale et le risque d'accident très présent. C'est primordial de gérer la croissance du village et d'assurer la sécurité de tous.		
14. SECURITE		
Cohabitation		
LEFORT GERMANAZ Agnès		
5/ Problème de cohabitation piéton/trotinette/vélo et voiture ! Accident m'étant arrivé en tant que piéton sur un trottoir non partagé ,dans un quartier de Montpellier :percutée par une trotinette électrique chevauchée par 2 jeunes filles qui arrivaient dans mon dos à toute vitesse.Alors le véhicule ,quel qu'il soit (diesel ,électrique ,éthanol etc...),si il n' y a pas de respect du code de la route mais on ne ne refera pas le monde .	Le respect du code de la route relève du pouvoir de police du Maire de chaque commune ainsi que des forces de l'ordre nationale (Gendarmerie et Police Nationale). Le PDM accompagne l'évolution des nouveaux usages de mobilité en programmant des actions de sensibilisation de la population aux bonnes pratiques : savoir rouler à vélo pour les plus jeunes, édition d'un Guide de la rue, remise en selle, etc	La commission note que la Métropole indique que le respect du code de la route concernant les piétons / vélo / trotinette relève des pouvoirs de police du maire, tandis que le PDM accompagne l'évolution des nouveaux usages par la programmation d'actions de sensibilisation
Anonyme		
On parle beaucoup d'interdictions et de limitations pour les voitures alors que les deux roues, en particulier des trottinettes électriques semblent pouvoir rouler impunément et à grande vitesse sur les trottoirs comme dans les zones piétonne ; en tant que piéton je trouve cela très désagréable et dangereux, qu'est il prévu à ce sujet ?	L'aire piétonne est une zone réglementaire où les cycles, VAE, EDPM (engins de déplacement personnel à moteur dont trottinettes) sont autorisés au pas (5 à 6 km/h) et en respectant la priorité des piétons et assimilés (Article R110-2 du Code de la Route). Des alternatives sont en cours de création pour permettre une alternative de contournement de l'aire piétonnes aux vélos, VAE et EDPM : l'anneau vélo et la galerie cyclable sous la comédie. Le respect du code de la route relève du pouvoir de police du Maire de chaque commune ainsi que des forces de l'ordre nationale (Gendarmerie et Police Nationale). Le PDM accompagne l'évolution des nouveaux usages de mobilité en programmant des actions de sensibilisation de la population aux bonnes pratiques : savoir rouler à vélo pour les plus jeunes, édition d'un Guide de la rue, remise en selle, etc	
Ce projet presente une dangerosité pour nos enfants, sur les plans de la circulation (volume de passage de vehicules, risque d'accident poeton, cycliste et vehicule), que sur le plan respiratoire (pollution).	Cette observation n'est pas localisée géographiquement. Si elle concerne l'ensemble du projet de PDM, il s'agit de noter que les actions listées dans le projet s'attachent également à la sensibilisation des enfants (Savoir Rouler à Vélo) et la réalisation d'aménagement favorable à la circulation en modes actifs pour tous les usagers (le plus vulnérables comme les plus chevronés). Enfin, des actions spécifiques sur les abords des écoles (rue au écoliers), permettent de pacifier	La commission prend note de la mise en place par la Métropole du projet de rue aux écoliers qui se poursuit dans le but de sécuriser les parvis d'écoles et d'améliorer l'accessibilité par les modes actifs.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	le cheminement vers les équipements scolaires. Sur le plan de la pollution, l'évaluation environnementale du PDM note une réduction des émissions de polluants atmosphériques grâce aux actions mises en œuvre.	
BELIN Guillaume		
La réglementation qui en découlera donnera priorité aux usagers des voies vertes lié au code de la route, au détriment des propriétaires et utilisateurs des espaces ruraux, il est déjà courant de se voir vilipender dans les vignes lorsqu'on répand de la simple bouillie bordelaise, voir caillasser le tracteur, les incivilités augmenteront mécaniquement avec le nombre d'usagers... Ces voies vertes vont réduire considérablement le territoire de chasse et par conséquent créer des remises à sangliers déjà trop nombreux sur notre territoire avec toutes les conséquences qui en découleront (accident de la route, destruction des cultures, sangliers dans les villes ...)	Le PDM s'appuie sur une réseau vélo de 3 niveaux : véloligne, réseau de liaison, réseau de proximité. Pour chaque type de réseau des études et analyses seront menées afin de définir la meilleure solution d'aménagement cyclable en analysant les impacts environnementaux, agricoles, hydrauliques et fonctionnels pour les vélos. Une voie verte correspond à un outil réglementaire permettant de partager la voirie entre les modes actifs et d'autoriser des modes motorisés par dérogation (engins agricoles par exemple). Celle-ci ne nécessite pas nécessairement d'imperméabilisation des sols. Par exemple, lorsque la plateforme routière est suffisamment qualitative pour accueillir de la circulation en modes actifs, celle-ci ne sera pas forcément reprise avec un nouvel enrobé.	
Accroissement des dangers liés à la chasse : L'implantation de voies vertes à proximité de zones de chasse augmentera les risques d'accidents entre chasseurs et usagers de ces voies déjà bien présents. Bien que des initiatives, telles que la géolocalisation des battues en temps réel sur le massif de la Gardiole et les collines de la Moure, aient été mises en place pour améliorer la sécurité, la cohabitation entre chasseurs et promeneurs reste délicate. L'augmentation de la fréquentation humaine dans des zones auparavant peu accessibles peut perturber les activités cynégétiques et accroître les risques d'accidents.	Le PDM s'appuie sur une réseau vélo de 3 niveaux : véloligne, réseau de liaison, réseau de proximité. Pour chaque type de réseau des études et analyses seront menées afin de définir la meilleure solution d'aménagement cyclable en analysant les impacts environnementaux, agricoles, hydrauliques et fonctionnels pour les vélos. Une voie verte correspond à un outil réglementaire permettant de partager la voirie entre les modes actifs et d'autoriser des modes motorisés par dérogation (engins agricoles par exemple). Celle-ci ne nécessite pas nécessairement d'imperméabilisation des sols. Par exemple, lorsque la plateforme routière est suffisamment qualitative pour accueillir de la circulation en modes actifs, celle-ci ne sera pas forcément reprise avec un nouvel enrobé. Concernant la cohabitation avec les chasseurs, les chemins ruraux relèvent déjà aujourd'hui de la domanialité publique, ils ne sont pas fermés à la population et réservés aux chasseurs. Aussi, cette pratique nécessite aujourd'hui comme demain une grande	La commission observe que la Métropole ne répond pas à la question concernant la cohabitation des voies vertes avec le monde rural et les activités agricoles et cynégétiques.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	vigilance à tout moment vu le matériel manipulé. A noter que le cas particulier de la Gardiole ne relève pas du lieu privilégier pour implanter le réseau express vélo, en effet, cet espace naturel patrimonial accueille des activités de loisirs et de détente essentiellement	
La prise de conscience collective et une application rigoureuse du code de la route pour tous est un véritable échec. Face à cette montée des comportements à risque et en l'absence de toute sanction efficace, la cohabitation entre tous les modes de transport est impossible sur des espaces communs. Seule la séparation des espaces permettra à chacun de circuler en sécurité.	L'espace public est limité et de ce fait, la séparation systématique pour chaque mode n'est pas possible. Dans le cas d'emprises très contraintes, des choix doivent être fait sur la priorisation des modes.	La commission prend note
CATARINO Manuel		
Pour finir, il faudrait que des élus de la métropole m'expliquent comment l'on peut sortir à vélo (ou à pied) de Castries en sécurité pour aller soit sur Baillargues (gare SNCF) soit sur Vendargues (commune limitrophe). Une possibilité pour aller à Vendargues à Vélo serait de traverser la zone Artisanale Castries/ Vendargues mais la route est étroite et défoncée, et aux heures de pointes il faut en plus gérer les automobilistes stressés.	Pour Castries, deux vélolignes sont identifiées dans le réseau express vélo, il s'agit de la véloligne D, qui rejoint Castries à la Gares Sud de France en passant par le PEM de Baillargues, celle-ci sera aménagée à terme. La deuxième véloligne identifiée est a numéro 1 qui relie St Génès des Mourgues au Quorum. Elle sera aménagée en même temps que la bustram1 entre Castries et Sablassou.	La commission prend note que des aménagements de modes actifs sont prévus dans le secteur de Castries.
MISS Alexis		
Je souhaite aussi une qu'on s'intéresse aux zones où les cyclistes côtoient les tramways ainsi que les voies de tramway, il y a parfois un vrai danger, de la sensibilisation voir de l'aménagement est à réfléchir.	Les interfaces entre les aménagements cyclables et le tramway font l'objet d'une procédure spécifique puisque les projets doivent être validés par un organisme de l'Etat, le STRMTG. Dans la conception de l'aménagement, le référentiel aménagements cyclables 3M donne des premières orientations, mais les recommandations techniques sont données par les fiches du CEREMA et du STRMTG. Il faut comprendre que la reprise d'aménagements existants en interface tramway nécessite donc des délais assez longs. En ce qui concerne la sensibilisation, la Métropole a diffusé un "guide du partage de la rue" qui rappelle les grands principes, à savoir que le tramway reste prioritaire sur tous les autres usagers, que la circulation des cyclistes sur la plateforme est en principe interdite (hors site banal), et que le franchissement de la plateforme est en principe conçu pour qu'il soit le plus orthogonal possible	La commission considère que 3M apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été transmises.
PACAULT Julien		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Je ne sais pas si ma remarque relève du PDM. Je constate régulièrement que les deux-roues motorisés bénéficient d'un certain "passe droit". On les voit emprunter des voies piétonnes, souvent à contre sens. C'est une sorte de prime aux deux-roues. C'est dommage car cela nuit à la qualité de ces espaces apaisés (qui sont les bienvenus).	Le respect du code de la route relève du pouvoir de police du Maire de chaque commune ainsi que des forces de l'ordre nationale (Gendarmerie et Police Nationale). Le PDM accompagne l'évolution des nouveaux usages de mobilité en programmant des actions de sensibilisation de la population aux bonnes pratiques : savoir rouler à vélo pour les plus jeunes, édition d'un Guide de la rue, remise en selle, etc	La commission note que la Métropole indique que le respect du code de la route concernant les piétons / vélo / trottinette relève des pouvoirs de police du maire,
École		
Anonyme		
L'accès aux écoles est extrêmement dangereux ; l'accès aux routes passant devant des écoles devraient être interdit aux voitures. Les agents municipaux ont du mal à se faire respecter, du fait de l'agressivité des conducteurs.	Concernant l'accès aux écoles, à travers la démarche de ville apaisée et de ville du quart d'heure, toutes les communes sont concernées par cet objectif de rendre agréable et sécurisé les trajets du quotidien. Parallèlement à l'aménagement de l'espace public, les communes mettent aussi en place de la surveillance par des agents de sécurité de la voirie publique pour éviter tout débordement. Enfin, plus localement, les communes peuvent développer des "rues aux écoliers" en fermant l'accès à l'école à la circulation.	La commission prend note de la mise en place par la Métropole du projet de rue aux écoliers qui se poursuit dans le but de sécuriser les parvis d'écoles et d'améliorer l'accessibilité par les modes actifs.
Mixité vélos piétons		
Anonyme		
. Nombre d'aménagements cyclables représentent un danger significatif pour les cyclistes et les piétons (les bordures de séparation franchissables - boudins- en sont un exemple criant), d'autres laissent les usagers face à une impasse (par exemple avenue de Lodève à Montpellier pour les vélos où après un décès, un coma et d'innombrables chutes rien n'a été fait, et les exemples sont nombreux).	Le réseau vélo repose sur 5 grands objectifs pour tout itinéraire cyclable : sécurisé, direct, cohérent, attractif et confortable. Cette dynamique de réseau doit permettre traiter les discontinuités et les intersections, qui constituent souvent les points noirs des réseaux cyclables. Les choix d'aménagement sont envisageables en fonction de trois critères principaux : La vitesse du trafic motorisé constatée et désirée, le trafic motorisé constaté et désiré et le débit cycliste constaté et désiré. Autres données pouvant affiner le choix de la configuration préférentielle ou requestionner d'autres paramètres permettant d'envisager un projet favorable au vélo - y compris sans infrastructure dédiée (mixité) : emprise disponible, pentes, trafic poids lourds, heures de pointe, flux piéton, présence d'équipements scolaires, etc.	La commission considère que 3M apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été transmises.
Anonyme		
trop de trottoirs et de pistes cyclables sont voisines, et de ce fait les piétons marchent sur "la route des vélos" sans aucun problème, ce qui est dangereux. A l'avenir il faudrait bien différencier ces deux voies		
Je suis bien désolée de voir que les vélos et trottinattes pourront circuler sans aucune règles de circulation ! Ils sont dvenus plus dangereux que les voitures.	Les usagers des vélos comme des trottinettes doivent respecter le Code de la Route comme tous les autres	La commission note que la Métropole indique que le respect du code de la route concernant les piétons / vélo /

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	usagers Le respect du code de la route relève du pouvoir de police du Maire de chaque commune ainsi que des forces de l'ordre nationale (Gendarmerie et Police Nationale). Le PDM accompagne l'évolution des nouveaux usages de mobilité en programmant des actions de sensibilisation de la population aux bonnes pratiques : savoir rouler à vélo pour les plus jeunes, édition d'un Guide de la rue, remise en selle, etc	trottinette relève des pouvoirs de police du maire, tandis que le PDM accompagne l'évolution des nouveaux usages par la programmation d'actions de sensibilisation
Passage à niveau		
Anonyme		
Je reconnais la qualité du plan des mobilités sur l'aspect diagnostic. Par contre quel manque d'ambition sur les projets ! pas de grand plan vélo et surtout pas de suppression du PN39, le plus accidentogène d'occitanie! Supprimez ce PN39, c'est un chantier prioritaire, urgent, à force de reculer la facture s'annonce de plus en plus salée !	Le sujet de la sécurisation des passages à niveau est abordé dans le document "Projet" (page 33). L'ensemble des partenaires locaux et la SNCF travaillent à la programmation de cet ouvrage. Dans la mesure où l'avenue Marcel Dassault relie les nouveaux quartiers de Castelnau-le-Lez, au centre historique et au tramway, il est en effet indispensable que la porosité existe de part et d'autres pour le plus grand nombre de mode de déplacement (piétons, cycles, voitures, bus). Aussi, le tour de table financier est à finaliser au regard de cette programmation avant de poursuivre les études de conception de l'ouvrage.	La commission note que l'ensemble des partenaires locaux et la SNCF travaillent à la programmation de la suppression du PN 39 mais que le tour de table financier est à finaliser avant de poursuivre les études de conception de l'ouvrage.
Anonyme		
Attention au développement des transports sur l'axe ferroviaire traditionnel. Le passage à niveau de Castelanu fait parti des plus dangereux de france, toute augmentation du trafic ferroviaire augmentera les risques (et les embouteillages). N'oublions pas les nuisances sonores pour les habitants qui sont le long de l'avenue de l'europe.		
BROTHIER François		
L'importance du PN39 situé sur la commune de Castelnau-le-Lez sans calendrier dans le PDM, et nécessite une clarification des partenariats et financements ; à cet égard, l'avis du Préfet fait remarquer que la suppression du PN39 n'est pas prévue dans le PDM et ne présente pas un calendrier de réalisation.		
BURGUIÈRE Jacques		
Ma contribution concerne la commune de Castelnau-le-Lez Et notamment la suppression du passage à niveau ferroviaire PN39 au croisement de l'avenue Marcel-Dassault avec la ligne de train Nîmes-Montpellier. Aux heures de pointe l'avenue de l'Europe et ses ronds-points sont congestionnés par les remontées de files d'attente de véhicules. Cette situation est principalement liée à la fermeture régulière de la barrière du passage à niveau 39, mais aussi, au passage régulier du tram, prioritaire à chaque carrefour.		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
L'augmentation continue de la population de Castelnau-le-Lez induira une augmentation du trafic automobile et cycliste et de la fréquence du tram, donc une aggravation des blocages de carrefours. Cela aura aussi un impact direct sur la qualité de l'air pour les habitants et usagers de l'avenue de l'Europe et ses rues adjacentes. Je suis totalement favorable à la suppression du passage à niveau PN39 Ce PN gère le passage de 150 trains par jour, et impacte le transit des 11 000 véhicules et de plus de 1 000 piétons, cyclistes et trottinettes qui rejoignent ou quittent l'avenue de l'Europe. Il provoque, aux heures de pointe, des remontées de files d'attente de véhicules qui bloquent régulièrement le fonctionnement du carrefour de la Galine.		
Ma contribution concerne la commune de Castelnau-le-Lez Et notamment le passage à niveau ferroviaire PN39 au croisement de l'avenue Marcel-Dassault avec la ligne de train Nîmes-Montpellier. M. le préfet de l'Hérault dans son avis rappelle que ce PN est le plus accidentogène d'Occitanie et s'étonne que sa suppression ne soit pas inscrite au PDM. Il demande que sa suppression soit y inscrite avec un calendrier de réalisation. A la question, quelle suite allez-vous donner à cet avis, la réponse de la Métropole est : Aucune. Pour mémoire : M. le préfet de l'Hérault a décoré le 11 février 2025, 2 policiers municipaux, intervenus avant le passage d'un train pour sauver un piéton entré par le PN 39 et qui circulait sur la voie ferrée.		
CORVAISIER Richard		
4. Une nécessité absolue : la suppression du passage à niveau n°39. La sécurisation du passage à niveau n°39 est une urgence. Pourtant, les études sont toujours bloquées. Il est inacceptable qu'aucune solution concrète n'ait été mise en œuvre alors que ce point constitue un risque majeur pour la sécurité des usagers. Quel drame faudra-t-il pour que ce dossier avance enfin		
FERTE Jean-Marie		
Le projet de PDM soumis à l'enquête publique souhaite «réduire la place de la voiture individuelle dans les centralités urbaines au profit des modes alternatifs». Parmi les actions à envisager, celle d'améliorer les conditions de franchissement des passages à niveau (PN). Qu'en est il pour le PN39 situé sur la commune de Castelnau le Lez ? Le PN39 situé sur la commune de Castelnau le		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Lez est un des points noirs de la mobilité dans Castelnau le Lez. En effet, ce PN est à moins de 100 mètres du rond point de la Galine, situé sur l'Avenue de l'Europe qui reçoit le trafic pendulaire des communes de l'Est de la Métropole ainsi que le passage du tram. Ce secteur est fréquemment l'objet d'embouteillages liés à la priorité du tram et au passage de trains. Or, le projet si il évoque le sujet : « Comme pointé dans le diagnostic, la métropole en compte encore de 3 sur son territoire (un 4ème, situé sur la commune du Crès a été fermé fin 2019). Parmi ces 3 PN, c'est celui sur la commune de Castelnau-le-Lez, le PN39 de la ligne Tarascon-Sète, qui concentre les plus forts enjeux. Inscrit dans le programme de sécurisation national, ce PN a une fréquentation quotidienne de 140 trains, environ 11 000 véhicules légers et poids lourds et environ 1 100 passages modes actifs et engins de déplacement personnel (piétons 73% / vélos 23% / 4% Engins de Déplacement Personnel – trottinette par exemple), données de 2023. Il fera l'objet d'une suppression par la création d'un ouvrage souterrain. » n'apporte aucune solution concrète à un sujet qui est au cœur du PDM.		
GAERTNER Daniel		
Je m'interroge sur l'absence de mesures concernant la suppression du passage a niveau sur l'avenue Marcel Dassault; passage a niveau dont la dangerosité est reconnue. S'agit-il d'un oubli ou de la volonté de ne pas solutionner ce problème dans le prochain PDM ? Est-il concevable d'avoir un passage a niveau dangereux au sein d'une ville de l'agglomération ?		
LAFFORGUE Frédéric		
Je souhaite par la présente attirer votre attention sur le point 9 de l'article L1214-2 du code des transports. Selon cet article, le Plan De Mobilité doit en effet notamment traiter de l'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau. Hors le projet de Plan De Mobilité arrêté le 8 octobre 2024 par Montpellier Métropole ne traite pas du cas du PN39 à Castelnau-le-Lez, passage à niveau pourtant considéré comme l'un des plus dangereux de France, comme étant le plus dangereux de la Région Occitanie et à ce titre figurant dans la liste des passages à niveau devant être supprimés prioritairement. Il n'y a par ailleurs pas		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
d'avantage d'éléments sur la sécurisation des autres passages à niveau ferroviaires du territoire. Au moment où Montpellier Métropole arrête sa stratégie jusqu'en 2032, alors qu'avec M. le Préfet nous n'avons de cesse de vouloir faire avancer ce dossier du PN39 et de boucler le plan de financement de ses études, il me paraît fort dommageable et assez incompréhensible que le sujet de la suppression de cet équipement et du financement des travaux ne figure, sauf erreur, dans aucun document de ce Plan De Mobilité alors même qu'il est également le support d'une voirie de compétence Métropolitaine. PHAM Jean-Louis A quand la sécurisation/suppression du passage à niveau ferroviaire PN 39 ? Il est dangereux et source d'embouteillages Son seul intérêt est, quand il est fermé et donc que les voitures sont à l'arrêt, de faciliter la traversée de l'avenue Marcel Dassault par les piétons, trottinettistes et cyclistes entre deux tronçons de pistes cyclables (Chemin du Clos de l'Armet et du Chemin de Verchant). On peut penser que d'autres solutions sont envisageables pour sécuriser cette traversée RENDU Christophe Enfin, il est incompréhensible qu'aucune solution ne soit proposée s'agissant du passage à niveau, avenue Marcel-Dassault. Il entrave considérablement la circulation entre le sud et le nord de la commune, et en cas d'incident bloque également la circulation sur l'avenue de l'Europe. Son franchissement pour aller rejoindre la piste cyclable parallèle à la voie ferrée (qui est l'itinéraire d'évitement de l'avenue Marcel-Dassault, où plusieurs catégories d'usagers ne sont pas les bienvenues) n'a rien d'évident en fauteuil roulant. ROUILLEAULT Henri Ma contribution ci-joint vise à attirer l'attention sur la nécessité de mieux articuler, au delà de leur différence de statut, deux documents majeurs en préparation quasi-simultanément, le futur PLUI qui réglera l'usage du sol, et le futur Plan Mobilité de la Métropole qui définira des orientations à horizon 2032. Elle est centrée sur Castelnau-le-Lez, seconde commune de la Métropole, et sur son lien avec Montpellier et les autres communes du secteur vallée du Lez .		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Elle s'appuie sur mon expérience d'habitant de Castelnau depuis 2012, de conseiller métropolitain et de conseiller municipal d'opposition entre 2014 et 2020, et de participant toujours actif à la vie de la commune. Les contributions des citoyens, à l'enquête PLUI et à celle en cours sur la Mobilité, comme les avis des personnes publiques figurant au dossier, notamment des services de l'Etat, appellent cependant à améliorer ces deux documents, notamment en leur portant des modifications sur les trois points qui suivent : la suppression du passage à niveau de Castelnau doit être une priorité SERRANO Célia Le passage à niveau de Castelnau le Lez est un des plus dangereux de la région. Le problème étant que la Ville a permis l'urbanisation excessive aux abords de ce passage à niveaux, ce qui rend difficile l'aménagement de ce passage. Mais il faudrait avoir une vraie réflexion et proposer une solution concrète, avec un calendrier. VIART Frédéric De gros efforts relatifs à la mobilité ont été entrepris au niveau de la métropole depuis des années et l'ensemble de ce plan prévoit à nouveau de nombreuses améliorations. Cependant, alors que le thème de la sécurité est bien exposé / analysé, il semble manquer au moins 2 éléments : le passage à niveau de Castelnau-le-Lez est bien identifié comme contributeur d'accidents graves / mortels (cf document Diagnostic page 102 dernier §), mais il semble que ce PDM ne prévoit, ni travaux, ni même étude de suppression future de ce passage à niveau. Il est vrai que l'urbanisation entre la 113 et le passage à niveau qui a été autorisée depuis plusieurs années, a rendu difficile et sans doute extrêmement coûteuse une telle suppression. Il est aussi exact que ceci ne peut se faire qu'en coopération avec la SNCF. Cela signifie-t-il que rien ne sera étudié ou fait avant 2032 ?		
Piétons		
Anonyme		
Bonjour. Pourquoi ne pas interdire comme à Lille ou Agen l'usage des velos, trottinettes... dans les zones piétonnes en journée, à Agen c'est de 10h du matin à 8h du soir ? Les piétons vivent dangereusement dans le centre. Finalement les voitures sont moins	L'aire piétonne est une zone réglementaire où les cycles, VAE, EDPM (engins de déplacement personnel à moteur dont trottinettes) sont autorisés au pas (5 à 6 km/h) et en respectant	La commission considère que 3M apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été transmises.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
dangereuses ! Sans compter l'utilisation des trottoirs comme ceux du Bd du Jeu de Paume par les vélos, les vélos cargo avec parfois plusieurs enfants dans la cariole ! Les piétons vivent un enfer ! On frôle des drames tous les jours. Merci. Cordialement. Quant à l'usage des trottinettes et vélos dans les rues piétonnes il faut mettre en place une réglementation sérieuse car les piétons sont en danger constant, les incivilités permanentes. Dans l'ensemble je suis très satisfaite de l'évolution de ces dernières années mais il reste beaucoup de travail ! l'usage des vélos et trottinettes doit être interdit dans l'écusson, car trop dangereux pour tout le monde. Suffisamment de stationnements ont été mis en place pour garer ces véhicules	la priorité des piétons et assimilés (Article R110-2 du Code de la Route). Des alternatives sont en cours de création pour offrir des trajets sécurisés et efficaces pour les cyclistes qui ont besoin d'aller plus vite : l'anneau vélo permettra de faire le tour de l'aire piétonne tandis que la galerie cyclable sous la place de la comédie permettra de traverser du Nord au Sud.	
BOUTONNET Jean-Pierre		
Organisation : comité de quartier La Martelle Porter la plus grande attention au confort et à la sécurité de la circulation pédestre, notamment dans un rayon de 500 mètres de chaque station de bus ou de tram, pour éviter ou réduire l'usage de la voiture (plus sûre et plus confortable même si plus coûteuse) : si le parcours pour rejoindre le bus ou le tram est dangereux, mal éclairé la nuit, étroit, encombré, ... l'usager prendra sa voiture même pour un trajet court.	cette observation est tout à fait pertinente et fait partie des mesures d'accompagnement des infrastructures de tramway. Elle n'est pas explicitement citée dans le PDM et sera donc ajoutée au document soumis à l'approbation.	La commission prend note de la réponse de la Métropole
FIANDINO Franck		
Un plan "trottoir" et un itinéraire piétons sont également essentiels à mettre en place.	La fiche action B3 a comme principale mesure l'élaboration d'un plan piéton, avec l'explication de son contenu : • <i>identification des polarités à desservir par des axes piétons structurants</i> • <i>Identification des principales coupures aux cheminements piétons : axes routiers majeurs, faisceaux ferroviaires, cours d'eau, mais aussi continuités du bâti et enclosures</i> • <i>Définition de la stratégie piétonne : valoriser les itinéraires piétons sur les tronçons où les transports sont engorgés, valoriser les itinéraires entre des parkings avec des réserves de capacité et les polarités, résorption des coupures</i> • <i>Prise en compte des besoins spécifiques (personnes à mobilité réduite, personnes chargées ou bien à</i>	La commission prend note de la réponse de la Métropole

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	<i>proximité des EHPAD, gares, crèches, ...)</i> • Communication sur ce plan piéton et jalonnement, incluant les temps de marche entre les polarités, les gains (parking moins cher, temps plus court, etc.)	
BELIN Guillaume		
Les Mobilités Douces : Un Danger Sous-Estimé au Quotidien : Les mobilités douces, longtemps perçues comme une alternative écologique et sûre aux véhicules motorisés, sont aujourd'hui au cœur d'une problématique préoccupante que chacun constate au quotidien, leur dangerosité croissante et le non-respect flagrant des règles de circulation. Chaque jour, piétons et automobilistes sont confrontés à des comportements irresponsables de la part de certains usagers de trottinettes électriques, vélos et autres engins de déplacement personnel, sans parler des scooters qui circulent sur les pistes cyclables entre 2 rodéos. Feux rouges grillés, circulation sur les trottoirs, dépassements dangereux... autant de situations qui mettent en péril la sécurité de tous. L'absence de contrôle et de sanctions efficaces aggrave cette situation. Contrairement aux automobilistes, soumis à des règles strictes et facilement identifiables par les plaques d'immatriculation et à des verbalisations régulières, de nombreux adeptes des mobilités douces (non identifiables) s'affranchissent des règles élémentaires de prudence, mettant en danger aussi bien eux-mêmes que les autres usagers de la route.	Le respect du code de la route relève du pouvoir de police du Maire de chaque commune ainsi que des forces de l'ordre nationale (Gendarmerie et Police Nationale). Le PDM accompagne l'évolution des nouveaux usages de mobilité en programmant des actions de sensibilisation de la population aux bonnes pratiques : savoir rouler à vélo pour les plus jeunes, édition d'un Guide de la rue, remise en selle, etc	La commission note que la Métropole indique que le respect du code de la route concernant les piétons / vélo / trottinette relève des pouvoirs de police du maire, tandis que le PDM accompagne l'évolution des nouveaux usages par la programmation d'actions de sensibilisation
Véhicule électrique		
LEFORT GERMANAZ Agnès		
2/ Question concernant la sécurité des véhicules nouveaux : batterie électrique Lithium et le feu ? Dans un garage fermé ,un sous sol d'immeuble?	Cette observation ne relève pas du PDM.	Pas de commentaire
Voirie		
ABLITZER Paule		
Le vélo a toute sa place dans la ville de demain, et le Plan de Mobilité 2032 lui donne un vrai coup d'accélérateur ! Avec 235 kilomètres de pistes cyclables sécurisées en projet et un soutien financier à l'achat de vélos à assistance électrique, tout est mis en œuvre pour faciliter et encourager son usage au quotidien. Mais pour que cette dynamique prenne pleinement son envol, la sécurité	Observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	La commission note l'avis favorable au PDM

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
doit être au rendez-vous. Aux intersections notamment, il est essentiel de renforcer les aménagements pour garantir des trajets fluides et sans accroc. Et parce qu'un vélo a besoin d'un endroit sûr où se garer, le développement de stationnements sécurisés est un incontournable. Plus de pistes, plus de sécurité, plus de stationnements : autant d'atouts pour faire du vélo un mode de transport pratique, agréable et accessible à tous ! Je suis donc favorable au PDM proposé.		
Anonyme		
Concernant le projet de bustram et piste cyclable, le risque d'embouteillage et d'engorgement des automobilistes va être accru à cause de l'aménagement de voies réservées au bustram et à la piste cyclable. Par conséquent, l'accès des secours utilisant de gros véhicules (ex : fourgon pompe tonne, camion-citerne-feu, véhicule de secours, camion-échelle...) en cas d'incendie sera automatiquement réduit et mis à mal. Les concepteurs du projet de Plan Des Mobilités 2032 n'ont manifestement pas envisagé les scénarios d'intervention pour la sécurité des concitoyens. Bien que la Métropole souhaite améliorer les mobilités, le projet est donc plutôt dangereux et inquiétant en l'état.	Tout projet de conception d'infrastructure est réalisé en concertation avec les services de secours et les services Préfectoraux. Ces services donnent leur avis lors de l'élaboration des plans d'aménagement et de la définition des modalités d'exploitation du tramway ou des bustram. Un projet ne serait pas autorisé si les services de secours ne donnaient pas leur aval.	La commission considère que 3M apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été transmises.
Anonyme		
Habitant Vendargues depuis 15 ans, il est impossible de sortir du village ni à vélo car trop dangereux, ni en voiture car toutes les routes entourant Vendargues sont saturées toute la journée!!		Pas de commentaire
DESPINEY Philem		
La rue Marcel Pagnol est une rue dangereuse qui doit être traitée dans le cadre du plan de mobilités Pacifier le centre ville, cela signifie rendre les mobilités douces (piétons, vélos) le plus sécurisées possible. Ce n'est pas toujours le cas y compris dans des axes proches de collèges et d'écoles. La rue Marcel Pagnol est une petite voie privée et en sens interdit. Cette rue permet pour de très nombreux piétons de rejoindre le quartier Saint Martin et la maison pour tous de l'Escoutaire vers l'avenue de Palavas et le collège Gérard Philippe. Mais cette voie est utilisée par de très nombreux automobilistes au mépris du Code de la route et de la sécurité des piétons. En effet, en plus d'être interdite à la circulation motorisée, cette rue n'a aucun trottoir et est très étroite. Le passage de piétons et de	Le respect du code de la route relève du pouvoir de police du Maire de chaque commune ainsi que des forces de l'ordre nationale (Gendarmerie et Police Nationale). Le PDM accompagne l'évolution des nouveaux usages de mobilité en programmant des actions de sensibilisation de la population aux bonnes pratiques : savoir rouler à vélo pour les plus jeunes, édition d'un Guide de la rue, remise en selle, etc.	La commission note que la Métropole indique que le respect du code de la route concernant les piétons / vélo / trottinette relève des pouvoirs de police du maire, tandis que le PDM accompagne l'évolution des nouveaux usages par la programmation d'actions de sensibilisation. La commission relève cependant que la Métropole ne répond pas à l'observation concernant

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
voitures dans le même temps met gravement en danger les collégiens et autres personnes se déplaçant à pied. Nombreuses sont les mamans avec des poussettes ou des PMR qui l'utilisent également pour accéder à la station de bus "Frédéric Fabrège" située à son extrémité sur l'avenue de Palavas. La rue Marcel Pagnol devrait être un tracé "havre de paix" pour permettre un lien entre les quartiers saint Martin et Cité Mion pour les piétons et vélos sans vivre le danger des voitures à quelques centimètres d'eux. Cette voie doit devenir un parcours pacifié permettant pour les mobilités douces de l'utiliser en toute tranquillité. Depuis plusieurs mois le nombre de voitures l'empruntant en progression continue et les travaux actuels sur la rue de Centrayrargues ont accentués le flot des automobilistes qui prennent la rue Marcel Pagnol comme alternative (interdite) pour aller d'un quartier à un autre. Compte tenu du contexte géographique de cette rue qui permet aux élèves de saint Martin d'accéder au Collège et aux écoles il est impératif de penser très rapidement à un aménagement particulier. Il en va de la sécurité des enfants car un accident pourrait se produire à chaque instant, particulièrement aux heures d'entrées et de sorties des écoles..		l'aménagement de la rue Marcel Pagnol qui est une voie privée.
FOURCADE Mathieu		
La fermeture de dubout et le report de trafic sur les 4 blvds est une hérésie absolue, démagogique la aussi (des solutions pour sécuriser dubout existent), et un accident grave se produira tot ou tard sur les 4 blvds, je ne parle même pas des nuisances pour les usagers et les riverains, dont la métropole n'a visiblement rien à faire. Aucune étude d'impact n'a été faite.		Pas de commentaire
HILAIRE Dominique		
Habitante de ST DREZERY depuis 28 ans, voici l'évolution que je constate: de plus en plus de voitures, de plus en plus grosses et de moins en moins de vélos dans le village (particulièrement d'enfants). Et cela se comprend, c'est devenu très dangereux! Y compris sur les routes alentour. Le pompon c'est la D21 jusqu'à Teyran pour rallier Montpellier. Elle est étroite et avec une circulation intense. Souvent en ligne droite, les automobilistes y vont très vite et ne se déportent pas tous, loin s'en faut, pour laisser les 1,5m prévu par le code de la route. Aller à Montpellier à vélo	La connexion cyclable au prolongement de la Véloligne 1a depuis Jacou sera inscrite au projet de SERM sur la partie vélo (le tronçon via Teyran est en dehors du périmètre de la Métropole). Il est cohérent de prolonger cette véloligne jusqu'à St Drezy qui est aujourd'hui enclavée pour les modes actifs, et assurer cette continuité métropolitaine. Ce constat est partagé par la communauté de communes du Grand Pic Saint Loup.	La commission prend note de l'engagement de la Métropole de prolonger la Véloligne 1a jusqu'à Saint-Drézéry dans le cadre du projet de SERM

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
revient à risquer sa vie. Une piste cyclable sécurisée est urgente. Elle serait tout à fait réalisable car pour l'instant aucun bâtiment n'est construit le long de ce trajet.		
15. TRANSPORT EN COMMUN		
Accessibilité cycles		
Anonyme		
Je regrette d'insister mais je voudrais revenir sur l'interdiction de monter à bord du tram avec les vélos. J'entends bien que cela pose des problèmes évidents dans certaines zones extrêmement fréquentées et aux heures de pointe. Mais en limiter l'accès me paraîtrait plus judicieux que l'interdire. J'habite à Jacou (donc en bout de ligne) et je vous garantis qu'un ou deux vélos dans une rame en fin de journée ou de soirée -autrement dit en horaires creux- ne sont nullement dérangeants et qu'il y a assez de place pour plus encore. Alors que les trois dernières stations en direction du terminus, vélo dans le tram, sont vraiment très arrangeantes...! Un peu de souplesse pour les extrémités de lignes à des horaires réfléchis rendrait service tant au niveau des kilomètres que des dénivelés pour certains parcours.	Il est possible d'installer des vélos dans le tramway quand ils sont pliés, de cette manière cela permet aux personnes à mobilités réduites de conserver les espaces nécessaires pour circuler dans la rame. L'intermodalité transport collectif - vélo est traitée avec le renforcement du stationnement vélo (y compris sécurisé) aux pôles d'échanges multimodaux, points stratégiques dans la chaîne de déplacement.	3M répond qu'il est seulement autorisé aux vélos pliables d'emprunter le tram, mais ne traite pas la proposition de simplement limiter leur accès au lieu de les interdire.
L'impossibilité de stationner un vélo de manière sécurisée, l'interdiction d'emporter son vélo dans le tramway, l'impossibilité d'emporter son vélo à assistance électrique sur les cars LIO (absence de racks spécifiques), sont autant d'exemples de freins directs à la multimodalité des déplacements, et autant d'incitations à continuer à utiliser une automobile (les futurs bus à haut niveau de service disposeront-ils d'emplacements vélo ?).		La Métropole apporte la même réponse que ci-dessus et en complément explique que le sujet des stationnements des vélos est prévu dans la fiche action B2 dont elle rappelle l'essentiel.
BACQUET Claire		
Il serait intéressant de re-autoriser, hors des heures de pointe bien sûr, les vélos non pliables dans le tram. En effet, la météo est parfois capricieuse et partir à vélo le matin travailler en sachant qu'en cas d'orage, on peut rentrer au sec en tram éviterait probablement beaucoup de prendre leur voiture les jours de pluie. Le vélo pliant ne permet pas, sauf s'il est électrique (et cher) de faire de grandes distances et donc de faire la jonction entre tram et bureau ou domicile si on est éloigné.		3M répond qu'il est seulement autorisé aux vélos pliables d'emprunter le tram, sans aborder les limites de la solution vélo pliables.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
HOCDÉ Régis		
Concernant l'intermodalité complète au sein de la Métropole, l'association la salue mais note que l'interdiction d'emport du vélo dans le tramway va à l'encontre de cette politique, privant les cyclistes d'une solution de dépannage.		3M répond qu'il est seulement autorisé aux vélos pliables d'emprunter le tram, mais n'argumente pas sur le frein à l'intermodalité qu'est cette interdiction.
MARTROU Claude		
Il faudrait prévoir de faire en sorte que les cyclistes puissent prendre le TRAM avec leur vélo. Par exemple prévoir un wagon supplémentaire dans chaque rame dédié à la dépose des vélos. Ce wagon pourrait être aménagé de manière à ce que les vélos puissent être rangés en prenant le moins de place possible.		3M répond qu'il est seulement autorisé aux vélos pliables d'emprunter le tram, sans reprendre la proposition.
SALOM Michel		
Ne pas permettre aux vélos de monter dans le Tram hors de heures de pointes est une aberration		L'interdiction, qualifiée « d'aberration », de rendre le tram accessible aux vélos hors heures de pointe n'est pas relevée. Elle est argumentée sur la seule possibilité pour les vélos pliables.
Délais réalisation		
PETIT Bernard		
25		
54		
Les citoyens de l'ouest de la Métropole de Montpellier ne sont pas prêt de laisser leurs véhicules au garage. Nous nous réjouissons de la mise en service de la ligne 5 de tramway en décembre 2025 mais pour la future ligne bustram 4 il faudra attendre entre 5 et 10 ans.	Le PDM s'appuie sur plusieurs actions pour atteindre ses objectifs. Les actions doivent être analysées de manière systémique et non de manière isolée. Ainsi, le système de mobilité proposée permettra de reporter le trafic en dehors des centres urbains (ou de le limiter), et il permettra de reporter 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". Concernant la partie ouest du territoire, des actions en cohérence avec le poids de population et les pôles générateurs de mobilités sont identifiées :	La métropole ne répond pas sur le sujet des délais pour la réalisation de la ligne 4 du bustram, mais par le rappel de toutes les réalisations de TC prévues pour l'ouest de Montpellier.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	Transport en commun: - 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 : *8 de Cournonsec à Montpellier *7 de Fabrègues à Montpellier *C de Carnon à Juvignac <u>Apaisement des centre-villes et villages :</u> toutes les communes de la Métropole sont concernées	
Développement		
Anonyme		
Nouveau propriétaire sur Murviel les Montpellier depuis plus de 3 ans, et parent de 3 enfants, nous sommes surpris qu'aucun transport en commun ne soient prévus sur la ligne Pignan voir plus s'agissant d'une commune limitrophe.	Le PDM s'appuie sur plusieurs actions pour atteindre ses objectifs. Les actions doivent être analysées de manière systémique et non de manière isolée. Ainsi, le système de mobilité proposée permettra de reporter le trafic en dehors des centres urbains (ou de le limiter), et il permettra de reporter certains déplacements réalisés jusqu'à présent en voiture sur des modes alternatif (covoiturage, vélo, transport en commun, piéton).	A la question « aucun transport en commun sur la ligne Pignan, 3M répond en exposant le développement hiérarchisé du réseau TC dont le SERM et les principes généraux retenus pour le PDM.
Résident à Baillargues, il manque des liaisons transport bus aux communes limitrophes de baillargues (Mudaison, mauguio) il Manque aussi une liaison directe en bus vers Odyseum , et ceci lorsque l'on ne possède pas de véhicules. Concernant le nouveau quartier geoges bizet a Baillargues il n'y a aucuns moyens de transports collectifs qui dessert ce quartier ,	L'enjeu d'amélioration du réseau de transports collectifs montpelliérain repose sur un développement hiérarchisé visant à faire fonctionner en synergie les différents modes (articuler plutôt que superposer les réseaux) afin de bénéficier d'un « effet réseau » grâce au maillage des lignes et la multiplication de liaisons origine / destination.	La même réponse est formulée pour le secteur de Baillargues
Quand sera t il prévu un trajet de bus, transports en communs pour faire le tour de la métropole; On a moult solutions pour rejoindre le centre mais beaucoup de difficulté pour aller travailler (accès mosson, euromédecine depuis les communes de Montpellier ouest)	Les principes généraux retenus consistent en une hiérarchisation à plusieurs niveaux :	Sur la demande d'une desserte en couronne, 3M formule la même réponse que pour le secteur Baillargues
Clapiers n'est finalement pas réellement desservi par le Tram qui s'arrête bien loin de la plupart des habitants Il manque dans le plan une vraie connexion entre le terminus de la future ligne 5, vraiment très éloigné de la majorité des logements de Clapiers, et le terminus de la ligne 2 à Jacou. La seule option qui apparait sur le prévisionnel est la piste cyclable. Or, tous les usagers n'ont pas la possibilité de se déplacer à vélo. Il faudrait donc une navette reliant les deux terminaux, avec une	la mise en oeuvre d'un réseau périurbain performant, dans l'ambition de création d'un Service Express Régional Métropolitain (SERM) Montpellier Méditerranée au de-là du périmètre de la métropole, – un renforcement du réseau tramway (réalisation de la ligne 5, le prolongement de la ligne 1 et le renforcement d'offre sur certaines extrémités de lignes)	Une navette est souhaitée pour Clapiers et des facilités sans passer par le centre de Montpellier. La métropole avance la même réponse du le réseau TC hiérarchisé.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
fréquence suffisante, desservant mieux la ville de Clapiers et permettant de nouvelles options entre les usagers des deux lignes sans passer par le centre de Montpellier.	_ un complément du réseau structurant par la création de lignes à haut niveau de service _ une rationalisation des lignes de proximité, _ un réseau de covoiturage visant à connecter les territoires voisins au coeur de Métropole, en complément des lignes périurbaines. _ des offres spécifiques en lien avec les déplacements liés au loisir ou tourisme," De plus, concernant la liaison à Carnon ou Palavas, il s'agit de rappeler que les communes ne sont pas dans la Métropole, aussi, les liaisons interurbaines relèvent de l'offre de transport du Syndicat Mixte Hérault Transports. Des partenariats sont inscrits dans le cadre du SERM afin d'identifier les modalités les plus pertinentes pour cette desserte de loisirs.	
Anonyme		
Accès au littoral : En tant qu'usager sans voiture, il est frustrant de constater qu'il est toujours nécessaire de descendre à Pérols pour se rendre vers les plages de Palavas, Carnon ou Villeneuve-lès-Maguelone. Ces lieux sont pourtant des espaces essentiels pour les habitants souhaitant s'évader de l'agglomération. Ce Plan de Mobilité pourrait être l'opportunité de relancer la réflexion sur des liaisons directes en transports en commun vers ces zones littorales, voire une extension des lignes de tramway.		3M expose le réseau hiérarchisé, et complète pour répondre à cet habitant au sujet de la desserte des plages : Ce tracé est hors Métropole. Dans le cadre du SRM, les modalités de desserte seront étudiées.
La restructuration du réseau tramway est souhaitable et aurait dû être mise en place dès l'ouverture de la ligne 5, dont l'absence de connexion à la ligne 2, à Saint-Roch et aux pôles économiques va grever son attractivité. Il faut relier les branches sud des lignes 2 et 5 par un barreau empruntant au choix la rue Rondelet ou le boulevard Berthelot ou l'avenue de la Liberté ; y envoyer la ligne 4 qui prendrait vraiment son rôle de ligne circulaire en libérant la station Saint-Roch ; et relier différemment les branches radiales du réseau.	Le Plan de Mobilité (PDM) est le document qui structure et organise l'ensemble des politiques de mobilité pour les années à venir. Sa vocation est de mettre en cohérence les actions sans entrer dans les particularités spécifiques inhérentes à chaque quartier. Il est donc normal que le PDM n'apporte pas une réponse précise à des problématiques très locales (comme le repositionnement d'arrêts existants). La question des nœuds du réseau tramway est identifiée dans le document Projet (page 56) : "La restructuration du réseau tramway : Il s'agit de considérer une modification des lignes de tramway pour soulager les noeuds de l'hyper centre, dont Saint-Roch, puis optimiser la capacité des lignes. L'amélioration de la desserte du quartier Mosson/Cévennes sera également évaluée dans la perspective du projet de renouvellement urbain majeur porté sur le secteur."	Sur la proposition de restructuration du réseau de tramway, 3M précise ce qui est identifié, dans le dossier projet de PDM (p56) et ce qui est prévu en modifications.
Habitant Castries , nous comptons avoir la ligne 1 de BUSTRAM en 2025 comme prévu lors d'une réunion publique par Mme Julie FRECHE . Oui la partie SABLASSOU / Place de l'EUROPE va être mise en service en mai 2025 mais la partie CASTRIES/ SABLASSOU c'est pour quand ? C'est URGENT pour la sécurité des personnes (en vélo , impossible d'aller jusqu'à Sablassou) ,URGENT pour la	L'enjeu d'amélioration du réseau de transports collectifs montpelliérain repose sur un développement hiérarchisé visant à faire fonctionner en synergie les différents modes (articuler plutôt que superposer les réseaux) afin de bénéficier d'un « effet réseau » grâce au maillage des lignes et la multiplication de liaisons origine / destination. La ligne bustram 1 fait partie des branches du SERM Montpellier Méditerranée (labelisé en 2024) qui est composé par des lignes	La demande pour l'extension de la ligne de bustram N°1 sera honorée. Mais les délais de tout projet son longs, les problèmes fonciers notamment.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
planète , des bouchons toute la journée au RP en sortant de Castries .	multimodales (train, bustram ou car express). Concernant le retard de la mise en service, les procédures administratives et environnementales ont nécessité des études préalables plus fines, des acquisitions foncières conséquentes pour la compensation écologique, l'ensemble de ces éléments a un impact significatif sur le calendrier.	
BRUEL Aletheia		
Le développement de l'offre de transports, avec la livraison de la cinquième ligne de tramway et de la première ligne de Bustram cette année vient également très concrètement répondre aux besoins des étudiants en matière de mobilité. La ligne 5 permettra une desserte largement facilitée de plusieurs sites d'enseignement supérieur de notre ville (Université Paul Valéry, Pôle chimie Balard, CNRS, lycées, Agropolis etc.) ainsi que plusieurs résidences universitaires du CROUS (Vert-bois, Résidence du parc) et équipements sportifs culturels et espaces verts de notre ville. Cette ligne attendue depuis des années voit aujourd'hui le jour et va durablement faciliter les mobilités des étudiants dans notre ville.	Observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	Pas de commentaire particulier de la commission.
CASTAGNET Marie		
La future ligne de bus tram jusqu'à Castries et les velolignes qui sont prévues dans se plan doivent absolument se faire pour désengorger le triangle infernal entre Saint Aunes/Baillargues, Castries et Vendargues. Si ce n'est pas tous les jours, cela permettrait à beaucoup de cette zone là de ne pas prendre leur voiture pour aller travailler à Montpellier.		Pas de commentaire particulier de la commission.
CAZOTTES Eléonore		
Nouvelle habitante de Pignan depuis 2 ans. Nous avons choisi Pignan car faisant partie de la métropole... la bonne blague ! Pour payer une taxe foncière astronomique OUI, pour le reste NON. - 2 de mes enfants ont des pathologies très lourdes et sont suivis au CHU (plusieurs rdv par semaine, toute l'année), je n'ai pas d'autre choix que de m'y rendre en voiture, n'ayant pas 1/2 journée à perdre à chaque fois pour un rdv de 30 minutes.	La commune de Pignan sera prochaine desservi par la bustram 4 qui rejoindra la ligne 5 de tramway à Gennevieux. Sans attendre la bustram4, dès le 20 décembre 2025, il sera possible d'utiliser la ligne 5 qui dessert le secteur des Hopitaux en laissant sa voiture au parking relais. Enfin, pour certains types de trajet (certaines origines destinations et certain motif), la voiture individuelle reste effectivement la plus efficace en terme de temps de parcours. Le PDM n'est pas un projet anti-voiture, mais il positionner la voiture à sa juste place.	Au constat de l'insuffisance de TC sur Pignan, 3M répond sur ce qui est prévu au PDM et les solutions possibles actuelles, même si la voiture peut rester la solution efficace.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
FIANDINO Franck		
Le Bus-Tram ligne 5, reporté à la fin du PDM, sera le dernier élément structurant des transports en commun sur la commune. Son tracé devra faire l'objet de nouvelles concertations afin que ce trajet soit mieux optimisé pour offrir un service de meilleure qualité aux usagers.	En effet, les lignes à haut niveau de service répondent à l'objectif de densifier et mailler le réseau structurant desservant prioritairement les principales zones d'emplois (Millénaire, Eurêka, Agropolis, Euromédecine, la Lauze) et les quartiers prioritaires de la ville. Ces lignes seront affinées au cours du PDM	La Métropole confirme sur l'apport des lignes CHNS, et le fait qu'elles seront affinées au cours de l'avancement du PDM.
HIPPERT Philippe		
• Tramways. En ce qui concerne les lignes 2 et 5 dont les terminus se situent sur la commune de Saint Jean de Védas. On constate une sous-utilisation du parking d'échange à Saint Jean le Sec les véhicules préférant se répandre dans les quartiers résidentiels et/ou dans la zone commerciale de la Condamine. Cette sous-utilisation devrait interroger et des solutions devraient être proposées ? Ces deux lignes, pour éviter le Trafic de transit dans Saint Jean de Védas, devraient être prolongées jusqu'à Fabrègues (ligne 2) et jusqu'à Cournonterral (ligne 5) vers le futur lycée.	Concernant St Jean de Védas, la livraison de la ligne 5 de tramway au nord, avec le futur PEM de Gennevieux, puis de la Bustram 4 et enfin du Contournement Ouest de Montpellier (COM) vont profondément reconfigurer les flux de déplacement du secteur. La conception du COM au sein du système multimodal de déplacement devrait permettre de faciliter l'accès à la ligne 5 et de la ligne 2 (demi échangeur) au niveau de la station Victoire 2. Au sujet de l'allongement des lignes de tramway, il s'agit de noter que les études réalisées dans le cadre de l'étude multimodale montpelliéraine ont montré qu'il n'était pas pertinent d'aller jusqu'à Fabrègues, et que la bustram 4 pourrait répondre aux besoins des villages le long de la RM5 (Cournonsec, Cournonterral, Pignan, Saussan et Lavérune). En effet, pour 23 520 habitants, la réalisation d'une infrastructure lourde et coûteuse (25M€/km) n'est pas justifiée sur 12km	3M prend en compte cette observation et y apporte réponse ; en rappelant toutefois, que créer une ligne au coût unitaire très élevé ne peut se réaliser que pour un besoin de desserte suffisamment avéré en volume de population.
HOCDE Régis		
L'association critique le choix d'un bus à haut niveau de service (BHNS) de Montpellier à Clapiers, le considérant comme une mesure provisoire. Elle estime que l'arrivée prévue du tramway à proximité de la médiathèque, inscrite au PLUi-C avec des emplacements réservés, devrait figurer clairement dans les projets du PDM.	Les extensions de la ligne 5 de tramway vers Clapiers et Lavérune sont encore sous DUP. La Métropole a souhaité phaser la mise en service du projet afin d'évaluer son efficacité sous ce premier format de Girac à Gennevieux. Les coûts en investissement (25M€/km) et en exploitation (10€/km parcourus) sont suffisamment significatifs pour que l'évaluation soit menée avant de définir l'opportunité de poursuivre. Par ailleurs, concernant Lavérune, la Bustram4 permettra de relier la ligne 5, tandis que pour Clapiers, le renforcement du réseau urbain est projeté en reliant la place de l'Europe sur Montpellier au centre historique de Clapiers via l'avenue de la Pompignane afin de	La proposition de l'association est déjà prise en compte selon 3M. Mais les tranches de réalisation sont nécessaires pour évaluer la nécessité de prolonger une ligne. En attendant, des renforcements de TC sont prévus, tandis que l'extension de la ligne 1 pour la gare Sud de France sera livrée cette année.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	relier les centralités urbaines génératrices de déplacement à l'Est du Coeur de Métropole	
L'association insiste également sur l'amélioration de l'intermodalité avec la gare Sud de France, qui n'est pas encore desservie par une ligne de tramway, et demande une perspective de raccordement.	L'extension de la ligne 1 de tramway à la gare TGV Montpellier Sud de France est bien incluse dans le PDM. Actuellement en travaux, elle sera mise en service le 18 octobre 2025.	Pas de commentaire particulier de la commission.
QUEVAL Maxime		
- Prévoir une ligne de bus régulière	Cette observation isolée semble relever de la liaison entre le PEM de Baillargues et la commune de Mauguio. Dans le cadre du SERM, une liaison est prévue entre ces deux points.	Réponse favorable de 3M : la demande sera prévue dans le cadre du SERM.
ROBIN Marc		
Une voie ferrée TER en ligne droite existe déjà, avec des gares au Crès, à Saint-Aunès (fermées en 2011) et Baillargues. Un bustram couteux et lent serait absurde sur cet axe Est.	La Métropole, en partenariat avec la Région, l'Etat et la SNCF, a produit le Schéma Directeur de l'étoile Multimodale montpelliéraine (étude qui a précédé la labélisation Service Espress Régional Métropolitain - SERM). Lors de cette étude, l'opportunité d'ouverture des anciennes voies ferrées a été analysée. Concernant l'ancienne ligne Montpellier-Sommières, entre Vendargues et Castries, l'emprise a été jugé pertinente pour la ligne Bustram 1, compte tenu de la continuité d'une connection à la Place de l'Europe en passant par le Millénaire. Au-delà de Castries les villages sont de trop petite tailles et dispersés le long de l'ancien axe ferré (pas assez de potentiel captable) et entre St-Geniès et Sommières, l'emprise a été convertie en voie verte (projet du Département).	3M répond en détail, à la proposition jugeant le bustram absurde sur cette ligne, en argumentant sur les raisons du choix.
VI- Autres points : 1 Transport collectif intra Villeneuve Il serait utile pour joindre les écoles, la maison des associations, les pôles médicaux ou la plage tous ces lieux qui sont excentrés de pouvoir utiliser un transport collectif intra-muros régulier. Il pourrait s'agir d'un minibus électrique qui remplacerait la tournée du 32 dans le village et qui se connecterait au 32 à quelques points stratégiques. 2 Accès plage côté Pilou Une navette électrique pour rejoindre la plage du pilou permettrait à nombre de Villenevois de renouer avec leur littoral et réduirait le trafic automobile au niveau des étangs pour respecter les lieux et leurs habitants (oiseaux).	La commune de Villeneuve bénéficie d'une desserte quotidienne et régulière qui long l'intramuros (boulevard des écoles et boulevard du chapitre) puis rejoint la halte ferroviaire ou la ligne 4 de tramway à Garcia Lorca. Pour la desserte de la plage, sur une période touristique étendue (avril à septembre), un petit train rejoint le parking à la plage du Pilou ou la plage du Prévost.	A la demande de navettes pour les points cités, 3M répond sur les dessertes qui existent déjà

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Équité territoriale		
LEFORT GERMANAZ Agnès		
4 /Application TAM pas très performante :améliorations à envisager Point positif pour la ville de Montpellier : moins de véhicules en effet ,utilisation du TRAM facilitée MAIS pour les usagers venant des communes plus lointaines ,on est parfois obligés de prendre véhicules.Dérogation possible ?	L'application TAM est enrichie progressivement par de nouveaux services dans la perspective décrite dans l'action C2. "Organiser la diffusion de l'information". Cette application permet à tous les usagers, habitants et touristes, de bénéficier des informations nécessaires à l'utilisation du réseau de transport en commun. Quant à la différence entre la ville centre et les autres communes, elle est à relativiser, l'ensemble des communes du cœur de métropole, c'est à dire les communes dense (habitant, emploi, étudiant, service) et avec des équipements générateurs de déplacement est équipé du tramway. Le réseau tramway ne se limite donc pas à Montpellier. Les communes les moins denses disposent d'un réseau de bus, et demain de bustram ou de car express, permettant de se connecter au réseau tramway. Au sujet de la "dérogation possible", si cette question concerne l'impact de la ZFE sur l'éviction des véhicules les plus polluants, il faut noter que l'accès aux Parking relais est dérogatoire pour la ZFE de Montpellier (tout comme les itinéraires de transit et les voiries dans les parcs d'activités les plus importants).	3M répond à la contribution en expliquant le système de TC, pour les communes les plus lointaines, qui prend en compte la densité de population. Pour l'accès en véhicule, elle rappelle les dérogations, dont celles pour rejoindre les PEM.
AGUEDA CHEVIN		
Les habitants du quartier Hôpitaux Facultés, en particulier ceux résidant aux alentours de l'avenue du Père Soulas et de l'avenue d'Assas, ne peuvent plus se rendre facilement au centre-ville en transports en commun depuis que les lignes 6 et 7 ont pour terminus l'arrêt Doria. La ligne 7 est ainsi passée de 35 à une douzaine d'arrêts, éliminant l'accès à la gare Saint-Roch et au centre-ville. Ce qui devait être un changement provisoire est devenu définitif, et aucune solution de remplacement n'a été proposée. Il n'existe pas de correspondance directe, ce qui limite fortement les capacités de déplacements, en particulier pour les personnes âgées et à mobilité réduite. Ces personnes se voient contraintes de renoncer à une partie de leurs activités, et s'en retrouvent de fait plus isolées. Nous demandons donc que soit mise en place une solution réellement fonctionnelle pour les habitants de ces quartiers, leur permettant de profiter de la gratuité	La Métropole a été contrainte de dévier les terminus des lignes 6 et 7 en raison de problématiques techniques. Conscients de la gêne occasionnée, la Métropole et TaM travaillent actuellement sur des solutions pour y remédier. Plus d'informations seront communiqués prochainement.	La métropole explique les causes des gênes rapportées par l'administré et informe de la recherche de solutions.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
des transports au même titre que les autres habitants de la métropole.		
ALMADANI Houda		
Faire de la transition des mobilités une transition solidaire est une démarche inclusive et équitable. Elle garantit que personne ne soit laissé de côté et que tous, indépendamment de leur situation sociale, puissent bénéficier de solutions de transport accessibles. De plus, elle permet de renforcer le pouvoir d'achat des habitants en proposant des alternatives moins coûteuses à la voiture individuelle.	Observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	Pas de commentaire particulier de la commission.
Anonyme		
Je suis pour les projets de développement des transports cependant il faudrait augmenter la cadence et le réseau métropolitain : notamment pour les villes autres que Montpellier (Cournonterral, Fabrègues, Saint-Brès). Mais il faut aussi augmenter le maillage des bus !	Le PDM s'appuie sur plusieurs actions pour atteindre ses objectifs. Les actions doivent être analysés de manière systémique et non de manière isolée. Ainsi, le système de mobilité proposée permettra de reporter le trafic en dehors des centres urbains (ou de le limiter), et il permettra de reporter certains déplacements réalisés jusqu'à présent en voiture sur des modes alternatif (covoiturage, vélo, transport en commun, piéton). L'enjeu d'amélioration du réseau de transports collectifs montpellierain repose sur un développement hiérarchisé visant à faire fonctionner en synergie les différents modes (articuler plutôt que superposer les réseaux) afin de bénéficier d'un « effet réseau » grâce au maillage des lignes et la multiplication de liaisons origine / destination. Les principes généraux retenus consistent en une hiérarchisation à plusieurs niveaux : - la mise en œuvre d'un réseau périurbain performant, dans l'ambition de création d'un Service Express Régional Métropolitain (SERM) Montpellier Méditerranée, - un renforcement du réseau tramway (réalisation de la ligne 5, le prolongement de la ligne 1 et le renforcement d'offre sur certaines extrémités de lignes) - un complément du réseau structurant par la création de lignes à haut niveau de service - une rationalisation des lignes de proximité, - un réseau de covoiturage visant à connecter les	A cette demande d'augmenter les fréquences et de développer les TC, 3M expose les principes généraux qui ont amené aux choix du PDM pour l'amélioration du réseau.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	territoires voisins au coeur de Métropole, en complément des lignes périurbaines. des offres spécifiques en lien avec les déplacements liés au loisir ou tourisme	
Anonyme		
Habitante de l'Ouest Montpelliérain (Pignan), j'ai une fois de plus la désagréable impression d'être totalement laissée-pour-compte par ce plan : seul motif de satisfaction, la mise en service prochaine de la ligne 5 (quoique bien des choses seraient à redire sur son tracé, notamment le fait qu'elle ne desserve pas la gare Saint-Roch). Pour ce qui est des autres transports en commun vers les villages de l'Ouest, c'est le statu quo, autrement dit la désolation totale avec la ligne de bustram vers Cournonsec repoussée aux calendes grecques. Le minimum vital serait d'augmenter la fréquence des lignes 38 et surtout 34, seule solution pour désengorger la route M5, totalement saturée dès Pignan aux heures de pointe le matin. Et malheureusement la ligne 5 n'y changera rien puisqu'il faudra bien se rendre à Maurice Gennevaux...	Le PDM s'appuie sur plusieurs actions pour atteindre ses objectifs. Les actions doivent être analysés de manière systémique et non de manière isolée. Ainsi, le système de mobilité proposée permettra de reporter le trafic en dehors des centres urbains (ou de le limiter), et il permettra de reporter 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". Concernant la partie ouest du territoire, des actions en cohérence avec le poids de population et les pôles générateurs de mobilités sont identifiées : - Transport en commun: *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 : *8 de Cournonsec à Montpellier *7 de Fabrègues à Montpellier *C de Carnon à Juvignac - Apaisement des centre-villes et villages : toutes les communes de la Métropole sont concernées	S'agissant de la même problématique (sur Pignan et l'ouest) que rapportent les contributions précédentes, 3M répond avec les mêmes explications qu'à la contribution de Mr Petit Bernard.
En outre l'amplitude et fréquence des transports ruraux est complètement inadapté, et l'amplitude 6h 20h me paraît mieux mais pas assez grande. Que faites vous pour raler les petits villages à Gignac par exemple ?? Vous pensez que le lien va arranger tout, je ne pense pas , beaucoup de personnes travaillent à Montpellier. Comment fait-on ensuite pour aller de Juvignac à la gare du centre ville en voiture ?	La stratégie de mobilité portée par le PDM 2032 se repose sur l'analyse des déplacements au-delà des frontières administratives. Toutefois, des actions en dehors du périmètre métropolitain ne relèvent pas de la compétence de la Métropole. Gignac se trouve en dehors du périmètre métropolitain. Les adaptations du réseau liO et sa connexion aux portes d'accès du territoire métropolitain font partie des axes de travail du SERM et devront être traités au niveau du bassin de mobilité dans les instances de gouvernance dédiées au SERM co-animée par la Région et la Métropole.	Au sujet de la desserte des villages autour de Gignac, 3M répond que ces territoires, hors Métropole, font partie des axes de travail dans le cadre du PDM.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
BOUSQUET Cathy		
Concernant l'instauration de la gratuité exclusive à la qualité d'habitant.es de la Métropole, nous considérons que ceci constitue une aggravation des inégalités de ressources entre citoyen.nes d'une même aire d'attraction, de vie et de productions. En effet, le Versement Mobilité, s'il est actif sur le territoire de la Métropole, son assiette repose sur la masse salariale des entreprises de plus de 10 salariés, sans qu'il soit précisé que ces salariés habitent ou non le territoire de prélèvement de cette taxe.	La gratuité des transports en commun vise à mettre en œuvre la transition écologique, à renforcer le pouvoir d'achat des familles, à soutenir le commerce de proximité et à mieux redistribuer l'impôt des métropolitains. Elle est avant tout destinée aux personnes résidant dans la métropole, un choix assumé par les élus métropolitains qui considèrent que les usagers des transports, qui paient déjà leurs impôts locaux à la Métropole, n'ont pas à financer deux fois les services de transport.	A l'idée de l'inégalité de la gratuité des transports entre habitants de l'aire d'attraction et ceux de la stricte métropole, 3M répond que c'est un choix politique.
CAZOTTES Eléonore		
Nous sommes vraiment déçus de cette illusion qu'est la métropole pour les habitants des communes qui ne sont bonnes qu'à payer pour les autres !	Le Plan de Mobilité (PDM), soumis à enquête publique, vise à planifier et programmer l'ensemble des actions en matière de transport des personnes et des marchandises à l'échelle des 31 communes composant la Métropole sur une période de 12 ans. Il s'agit d'organiser les déplacements du quotidien pour tous les habitants, en limitant les impacts sur le changement climatique, l'environnement et la qualité de l'air en rationalisant l'usage de la voiture individuelle, avec pour objectifs d'offrir tout à la fois un cadre de vie apaisé et respirable, et des alternatives à l'autosolisme. Les actions sont cohérentes avec les poids de populations et le poids des générateurs de mobilités de chaque commune.	3M réfute l'affirmation sur les communes qui payent pour les autres. Elle rappelle la cohérence entre les actions et le poids des communes et des générateurs de mobilité
PETIT Bernard		
Alors que nos communes les logements sociaux se multiplient sans qu'il n'y ait un renforcement des lignes de BUS 43 et 34 ! C'est une aberration que la préfecture puisse autoriser la production de logements sociaux sans contrepartie d'un plan de déplacement des citoyens les plus modestes de la métropole ! Ces mêmes citoyens qui ont payés les tramways de Montpellier ainsi que la gratuité, puisqu'ils n'en profitent pas, à part occasionnellement ! Cette gratuité qui devait être une égalité entre citoyens mais en fin de compte l'écart entre les citoyens de la ville centre et les citoyens des communes de l'Ouest est de plus en plus important vu le budget qu'il faut pour entretenir un ou plusieurs véhicules.	Le PDM s'appuie sur plusieurs actions pour atteindre ses objectifs. Les actions doivent être analysés de manière systémique et non de manière isolée. Ainsi, le système de mobilité proposée permettra de reporter le trafic en dehors des centres urbains (ou de le limiter), et il permettra de reporter certains déplacements réalisés jusqu'à présent en voiture sur des modes alternatif (covoiturage, vélo, transport en commun, piéton). L'enjeu d'amélioration du réseau de transports collectifs montpellierain repose sur un développement hiérarchisé visant à faire fonctionner en synergie les différents modes (articuler plutôt que superposer les réseaux) afin de bénéficier d'un « effet réseau » grâce au maillage des lignes et la	La métropole renvoi à sa réponse ci-dessus d'augmenter les fréquences et développer les TC, sans répondre à l'égalité devant la gratuité. (cf deux contributions ci-dessus)

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	multiplication de liaisons origine / destination. Les principes généraux retenus consistent en une hiérarchisation à plusieurs niveaux : - la mise en œuvre d'un réseau périurbain performant, dans l'ambition de création d'un Service Express Régional Métropolitain (SERM) Montpellier Méditerranée, - un renforcement du réseau tramway (réalisation de la ligne 5, le prolongement de la ligne 1 et le renforcement d'offre sur certaines extrémités de lignes) - un complément du réseau structurant par la création de lignes à haut niveau de service - une rationalisation des lignes de proximité, - un réseau de covoiturage visant à connecter les territoires voisins au coeur de Métropole, en complément des lignes périurbaines. des offres spécifiques en lien avec les déplacements liés au loisir ou tourisme	
TRICAUD Nicolas		
J'habite Saint Drezeroy et je travaille à Clapiers. Depuis le Covid il y a eu beaucoup de nouveaux habitants qui viennent du centre de la métropole et le trafic routier a beaucoup augmenté. Du point de vue des transports je ne vois pas l'intérêt pour Saint Drezeroy de faire partie de la métropole. Encore moins avec ce nouveau plan. L'offre de transport alternatif à la voiture est tellement faible que c'est risible. Et il est très clair sur le nouveau plan que rien n'est prévu pour les villages de périphérie. La seule offre de bus à la demande est très contraignante et elle n'est pas fiable. Impossible de l'utiliser pour un trajet professionnel. Je m'aperçois que malgré la gratuité je vais de moins en moins en ville car le temps de trajet est devenu plus long, l'offre de parking s'est rétrécie et l'offre alternative à la voiture est impraticable à cause des contraintes et l'augmentation du temps de parcours avec l'offre multimodale. Pourtant je continue d'essayer de bénéficier de l'offre de la ville mais en tournant autour de Montpellier en voiture. Le risque de l'approfondissement de cette politique de transport qui exclut les habitants des villages périphériques tout en les ponctionnant financièrement pour développer l'offre du centre ville est qu'un jour on votera pour sortir de la métropole.	Le Plan de Mobilité propose des offres alternatives à la voiture solo pour l'ensemble du territoire et en cohérence avec la densité humaine (habitant, emploi, étudiant, service, équipement générateur de mobilité...). Aussi, l'offre de transport en commun est forcément moins régulière dans les villages périphériques qu'en centre ville. D'ailleurs, si une offre régulière était mise en place, vu le poids de population, la multiplicité des motifs de déplacement et des destinations, il est fort probable que les bus seraient souvent sous- utilisés, la population reprocherait alors -à juste titre- de gaspiller des deniers publics. Toutefois, la mobilité alternative à la voiture solo ne se fait pas qu'en bus, il est aussi possible de prendre un vélo pour se déplacer en proximité, au sein du village ou vers les villages voisins. Il faut d'ailleurs noter que sur les 2 800 habitants de St Drézéry, 202 personnes majeures ont bénéficié de l'aide à l'achat universelle à hauteur de 500€ pour l'achat d'un vélo à assistance électrique (soit presque une personne sur 10 - en supprimant du total de la population les moins de 18 ans et les plus de 80	La contribution est une explication de la logique dans les choix du PDM. 3M argumente pour compléter sur les raisons des choix ou solutions adoptées

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	ans). Enfin, les déplacements peuvent aussi se faire en covoiturage rémunérateur pour le conducteur et gratuit pour le passager. Les trajets assez longs entre deux secteurs périurbains sont particulièrement adaptés au covoiturage car un réseau de transport en commun ne répondre jamais de manière assez fine à des besoins diffus.	
Gratuité		
Anonyme		
Je soutiens le Plan des Mobilités 2032, notamment son engagement en faveur de la gratuité des transports en commun. Cette mesure favorise l'usage des modes alternatifs à la voiture et constitue un levier puissant pour la transition écologique. Elle permet également de renforcer le pouvoir d'achat des habitants, en particulier des jeunes et des travailleurs.	Observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	Pas de commentaire particulier de la commission
Je soutiens pleinement le Plan des Mobilités 2032, qui place l'accessibilité au cœur des politiques de déplacement. La gratuité des transports en commun est une avancée sociale majeure qui garantit à tous les habitants un droit fondamental à la mobilité. Cette mesure contribue à la réduction des inégalités, en particulier pour les jeunes, les étudiants, les personnes âgées et les ménages aux revenus modestes. Il est essentiel de pérenniser cette politique et de continuer à l'accompagner par des investissements dans l'amélioration de la fréquence et de la capacité des transports.	Observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	Pas de commentaire particulier de la commission
2. Les transports en commun : la gratuité des transports est une décision sociale et écologique dans ce changement des déplacements au quotidien. L'arrivée de la ligne 5, l'extension de la ligne 1 et le réseau de bus tram viendront renforcer ce changement dans nos mobilités.	Observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	Pas de commentaire particulier de la commission
Anonyme		
Merci pour la gratuité	Observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	Pas de commentaire particulier de la commission

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Bravo pour la gratuité des transports qui réduit l'usage de la voiture et fait gagner du pouvoir d'achat!	Observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	Pas de commentaire particulier de la commission
La gratuité des transports est un vrai plus pour mon pouvoir d'achat et m'invite à aller plus souvent en centre-ville.	Observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	Pas de commentaire particulier de la commission
Quant à la gratuité, elle est relative: l'usager ne paie pas mais c'est le contribuable qui paye !	L'équipe élue à la Métropole de Montpellier s'est engagée pour la gratuité des transports en commun, au bénéfice des habitants du territoire de la Métropole. Il s'agit bien entendu d'une gratuité de l'usage, et non du fonctionnement du réseau. La gratuité des transports en commun vise à mettre en œuvre la transition écologique, à renforcer le pouvoir d'achat des familles, à soutenir le commerce de proximité et à mieux redistribuer l'impôt des métropolitains. Elle est avant tout destinée aux personnes résidant dans la métropole, un choix assumé par les élus métropolitains qui considèrent que les usagers des transports, qui paient déjà leurs impôts locaux à la Métropole, n'ont pas à financer deux fois les services de transport. La mesure de gratuité des transports en commun résulte bien d'un choix politique, celui de faire de l'accès à la mobilité le prochain grand service public gratuit, comme le sont aujourd'hui l'accès à l'éducation et à la santé. Cette mesure est notamment financée par le versement mobilité, contribution patronale versée par toutes les entreprises qui emploient au moins 11 salariés. Cet impôt est un impôt national, la seule variable étant le taux de cet impôt, fixé par les autorités organisatrices de la mobilité, Montpellier Métropole ici. Le taux du versement mobilité n'a pas été modifié par la Métropole de Montpellier mais le dynamisme économique de notre métropole a permis aux recettes soulevées par cet impôt d'augmenter, couvrant ainsi les dépenses liées à la gratuité des transports en commun. Quant aux dépenses d'investissements sur le réseau, celles-ci sont financées dans le cadre plus global de la politique mobilité de la métropole comprenant plus largement les aides aux vélos, les aides au covoiturage et aux mobilités piétonnes. Ces financements ont été documentés et présentés dans le cadre d'un plan pluriannuel d'investissements que vous trouverez en ligne sur le site de la métropole.	Selon le rédacteur, c'est le contribuable qui paye la gratuité. 3M répond en argumentant sur les raisons du choix politique de celle-ci, et surtout sur son mode de financement, puis rappelle les investissements sur les réseaux.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	Soucieuse de la qualité du voyage des usagers des transports en commun, la Métropole, en sa qualité d'autorité organisatrice, reste vigilante sur la qualité du service rendu et de l'offre proposée par la TaM.	
BOCHKOVITCH Dominique		
la garantie de l'accès à tous avec la gratuité des transports et l'amélioration de ce fait de la qualité de l'air .	Observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	Pas de commentaire particulier de la commission.
BRUEL Aletheia		
Nous soutenons la mise en place de la gratuité des transports qui bénéficie depuis plus d'un an déjà aux étudiants résidents sur le territoire. Alors que beaucoup de métropoles font le choix d'augmenter les tarifs et ce parfois même pour les étudiants, Montpellier fait le choix de protéger le pouvoir d'achat de ses habitants. A l'heure où tout augmente et où le pouvoir d'achat des étudiants déjà précaires s'amenuise, il nous paraît primordial de consacrer les transports en commun comme un service public essentiel donc universellement accessible. C'est une mesure très concrète qui permet d'alléger le coût de la rentrée étudiante sur notre territoire de la somme non négligeable d'environ 200€ par et par étudiant.		Pas de commentaire particulier de la commission.
FOURCADE Mathieu		
La gratuité du TRAM est une hérésie également, comment financer les investissements nécessaires en se privant d'une partie du budget, ce sont TOUJOURS les mêmes qui payent (car OUI tout cela a un coût) Les gens utilisent un service parce qu'il est efficace, et performant, et ils sont prêts à payer pour dans ce cas - les exemples sont nombreux dans tous les domaines - pas parce qu'il est gratuit. La gratuité détruit la valeur sans parler du budget et de l'endettement de la commune pour couvrir cette gabegie.	L'équipe élue à la Métropole de Montpellier s'est en effet engagée pour la gratuité des transports en commun, au bénéfice des habitants du territoire de la Métropole. Il s'agit bien entendu d'une gratuité de l'usage, et non du fonctionnement du réseau. La gratuité des transports en commun vise à mettre en œuvre la transition écologique, à renforcer le pouvoir d'achat des familles, à soutenir le commerce de proximité et à mieux redistribuer l'impôt des montpelliérains. Elle est avant tout destinée aux personnes résidant dans la métropole, un choix assumé par les élus métropolitains qui considèrent que les usagers des transports, qui paient déjà leurs impôts locaux à la Métropole, n'ont pas à financer deux fois les services de transport. La mesure de gratuité des transports en commun résulte bien d'un choix politique, celui de faire de l'accès à la mobilité le	A la critique de la gratuité, 3M répond avec la même argumentation qu'à la 3ème contribution ci-dessus

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	prochain grand service public gratuit, comme le sont aujourd'hui l'accès à l'éducation et à la santé. Cette mesure est notamment financée par le versement mobilité, contribution patronale versée par toutes les entreprises qui emploient au moins 11 salariés. Cet impôt est un impôt national, la seule variable étant le taux de cet impôt, fixé par les autorités organisatrices de la mobilité, Montpellier Métropole ici. Le taux du versement mobilité n'a pas été modifié par la Métropole de Montpellier mais le dynamisme économique de notre métropole a permis aux recettes soulevées par cet impôt d'augmenter, couvrant ainsi les dépenses liées à la gratuité des transports en commun	
GINER Michel		
Des gros efforts ont été faits en matière de mobilité eco-responsable. Un choix politique audacieux pour la gratuité des transports.	Observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	Pas de commentaire particulier de la commission.
HOCDE Régis		
Enfin, l'association félicite la métropole pour sa politique de gratuité des transports en commun et souligne la pertinence des « Parkings + Tram », dont elle demande le maintien, le développement et la gratuité.	Observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	
KEFALOUROS Laure		
je tiens tout d'abord à féliciter l'évolution du tram et sa gratuité.	Observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	
MINAIRE Marie-Claude		
Comment faire ? Je suis âgée de 78 ans avec un mari handicapé (fauteuil). Je souffre de plusieurs pathologies qui ne me permettent pas pour autant de bénéficier d'une ALD (donc pas de prise en charge transport par la sécurité sociale). Je dois me rendre à Montpellier chez des spécialistes (rhumatologue, cardiologue, angiologue, etc...) Je n'ai pas de voiture et suis obligée à chaque fois de prendre un taxi, car je ne peux pas prendre les transports en commun seule et n'ai pas d'accompagnant. Ces frais ne sont pas remboursés ...?	Les personnes en situation de handicap ont d'autres moyens pour se déplacer lorsqu'elles ne sont plus en capacité de prendre leur voiture : taxi conventionné avec la CPAM pour se rendre aux rdv médicaux ou bien navettes GIHP qui offrent un service de substitution quand le réseau de transport en commun ne couvre pas certaines destinations ou que les lignes ne sont pas accessibles aux PMR. Ce service est indépendant du réseau TAM, il est subventionné par la Métropole.	3M répond en informant sur les solutions qui existent pour les PMR pour les rendez-vous santé et sur l'aide potentielle de la CPAM .

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
MORALES Christophe		
La gratuité des transports et l'importance des investissements en cours et prévus sont des leviers forts qui le valident.	Observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	Pas de commentaire particulier de la commission.
MORENO RIBLET Gérard		
Si mon avis sur ce PDM est globalement positif, je me permets cependant quelques commentaires et propositions.	Observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	
ROUVIERE Michel		
Ce plan des mobilités 2032 est un levier majeur pour la transition écologique et sociale. Il répond à plusieurs enjeux essentiels : réduction de la place de la voiture individuelle, développement des trams, bus trams, vélos, covoiturage, garantie de l'accès pour tous aux transports publics avec la gratuité des transports en commun, amélioration de la qualité de l'air et du cadre de vie.	Observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	
VILLA Christine		
La gratuité pour certain.es obère ce nécessaire développement des transports en commun au service de toutes et tous, surtout en ces temps de restrictions budgétaires et priorisation et alors que les entreprises financent déjà le transport sur la métropole de leurs travailleurs vivant au delà. Il est urgent d'arrêter les erreurs stratégiques et les dépenses afférentes. Nous n'avons ni le temps ni les ressources d'échouer dans ces grands projets.	La mesure de gratuité des transports en commun résulte bien d'un choix politique, celui de faire de l'accès à la mobilité le prochain grand service public gratuit, comme le sont aujourd'hui l'accès à l'éducation et à la santé. Cette mesure est notamment financée par le versement mobilité, contribution patronale versée par toutes les entreprises qui emploient au moins 11 salariés. Cet impôt est un impôt national, la seule variable étant le taux de cet impôt, fixé par les autorités organisatrices de la mobilité, Montpellier Métropole ici. Le taux du versement mobilité n'a pas été modifié par la Métropole de Montpellier mais le dynamisme économique de notre métropole a permis aux recettes soulevées par cet impôt d'augmenter, couvrant ainsi les dépenses liées à la gratuité des transports en commun	A la remarque concernant la gratuité, 3M répond avec la même argumentation que la réponse à Mr Fourcade Mathieu (huitième contribution ci-dessus)
Organisation		
Anonyme		
Nous Grabelois de la Valsière souhaiterions être traités avec le même égard que les habitants du village, il nous paraît donc nécessaire et utile de faire passer le bus tram également par la Valsière pour permettre à nos enfants, aux personnes porteuses de handicap (elles sont nombreuses sur les hauteurs de la Valsière) et aux personnes âgées de se déplacer facilement et de joindre	Les personnes en situation de handicap ont d'autres moyens pour se déplacer lorsqu'elles ne sont plus en capacité de prendre leur voiture : taxi conventionné avec la CPAM pour se rendre aux rdv médicaux ou bien navettes GIHP qui offrent un service de substitution quand le réseau de transport en commun ne couvre pas pour certaines destinations ou que les	A la difficulté de transport pour les PMR ou les personnes âgées, 3M apporte les mêmes éléments qu'à la contribution de Mme Minaire . MC. Elle informe de la future ligne CHNS inscrite au PDM sans préciser si elle desservira La Valsière.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Euromedecine avec plus de fréquence que le bus 24 actuel.en vous remerciant de prendre en considération notre demande.	lignes ne sont pas accessibles aux PMR. Ce service est indépendant du réseau TAM, il est subventionné par la Métropole. Concernant le réseau de transport, une ligne à haut niveau de service est inscrite dans le réseau hiérarchisé du PDM.	
Anonyme		
Par ailleurs, serait-il possible de décaler le terminus de la ligne 23 de Moulin Neuf à l'arrêt de bus un peu plus bas dans la contre allée (qui ne dessert plus que le bus scolaire du village)? La structure d'arrêt existe, le bus passe devant de tout façon et cela faciliterait les habitants de la contre allée proche du rond-point de sortie de ville!	Le Plan de Mobilité (PDM) est le document qui structure et organise l'ensemble des politiques de mobilité pour les années à venir. Sa vocation est de mettre en lumière les démarches globales sans rentrer dans les particularités spécifiques inhérentes à chaque quartier. Il est donc normal que le PDM n'apporte pas une réponse précise à des problématiques très locales	3M ne répond pas à cette demande très précise de déplacer un terminus de bus, en expliquant le rôle du document PDM, mais n'informe pas du service qui traite ces sujets.
Enfin, le réseau de tramway dans l'hypermcentre est extrêmement lent et donc peu compétitif. Des pistes devraient être recherchées, même si impossibles à financer pour l'instant, comme la mise en souterrain de la ligne 3 entre Gambetta et Place Carnot.	La question des nœuds du réseau tramway est identifiée dans le document Projet (page 56) : "La restructuration du réseau tramway : Il s'agit de considérer une modification des lignes de tramway pour soulager les noeuds de l'hyper centre, dont Saint-Roch, puis optimiser la capacité des lignes. L'amélioration de la desserte du quartier Mosson/Cévennes sera également évaluée dans la perspective du projet de renouvellement urbain majeur porté sur le secteur."	Selon la Métropole, la lenteur évoquée du tram trouvera une solution, non pas par la création d'un tunnel mais par la restructuration prévue au PDM du réseau.
Pourquoi faire passer toutes les rames de tramway par la gare? Il serait plus judicieux lors de la jonction de plusieurs lignes de créer un terminus au nœud de jonction par exemple Saint ELOI pour la ligne 5 et augmenter les fréquences de la ligne 1. La ligne 1 est de plus en plus souvent bondée, génère inconfort et nuisances..	La question des nœuds du réseau tramway est identifiée dans le document Projet (page 56) : "La restructuration du réseau tramway : Il s'agit de considérer une modification des lignes de tramway pour soulager les noeuds de l'hyper centre, dont Saint-Roch, puis optimiser la capacité des lignes. L'amélioration de la desserte du quartier Mosson/Cévennes sera également évaluée dans la perspective du projet de renouvellement urbain majeur porté sur le secteur."	Même réponse de 3M que ci-dessus pour le nœud de tramway à la gare saint Roch.
Plus vous multipliez les passages sur une même ligne, plus les retards s'accumulent et sont longs(ligne 1 4 et 5 vont devoir se partager plusieurs km);		
CAZOTTES Eléonore		
- Je DÉPLORE qu'aucun ramassage scolaire ne soit mis en place pour les enfants de Pignan qui se rendent au collège (environ 2 km à pied avec une forte montée/descente pour notre cas), tandis que les collégiens de Montpellier ont à leur disposition pléthore d'options (bus, tram, piste cyclable).	La desserte scolaire est une desserte spécifique dans la mesure où elle existe uniquement pendant la période scolaire. La Métropole délègue cette mission à Hérault Transport si le "réseau urbain", c'est à dire le réseau quotidien de la TAM (Tram, bus, demain Bustram) ne permet pas de desservir les équipements scolaires. Les services de bus	3M répond sur le ramassage scolaire à Pignan par les solutions possibles et sur le fait que cette ville n'est pas plus défavorisée que d'autres. La mise en place d'un ramassage ne semble pas envisagée.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	scolaires pour les collégiens sont généralement mis en place pour des trajets entre deux communes et pas au sein d'une même commune. La distance entre le collège de Pignan et les maisons les plus éloignées de Pignan sont à 1,8km, soit 20 minutes à pieds, 6 minutes en vélo, 10 minutes en trottinette, les autres collégiens ont tous des temps de parcours inférieurs. Effectivement, les collégiens de Montpellier, ainsi que des autres villes desservies par le tramway, bénéficient du réseau dit "urbain" pour réaliser également leur déplacement scolaire. Toutefois, la situation de Pignan n'est pas isolée car les collèges de Juvignac, Castries, Pérols ou 3 collèges de Montpellier ne bénéficient pas non plus d'une offre en transport en commun (pas d'arrêt à moins de 200m).	
les élèves de primaire ne font presque plus de sorties car ils doivent se contenter des lignes de bus existantes qui ne correspondent pas nécessairement aux lieux de leurs sorties et qu'ils ne peuvent pas passer 1/2 journée aller et autant retour + prendre le risque de changer de bus/tram plusieurs fois avec 25 enfants pour 2/3 adultes.	Cette question ne relève pas de l'échelle de conception du PDM	Cette contribution ne semble pas relever du PDM comme l'écrit la Métropole.
CUVIER Marie-Ange		
Au nom du comité de quartier Lez-Pompignane, et pour répondre aux demandes des habitants du quartier (nous avons organisé des réunions publiques à ce sujet), nous demandons la prolongation du bus 16 jusqu'aux échelles de la ville, le point de retournement se trouvant à 20 mètres au niveau du rond-point. Le quartier de la Pompignane se densifie très rapidement (en 2030, 10 000 habitants résideront sur le quartier) et il n'y a aucun moyen de transport direct jusqu'au centre ville. 1 km de prolongement est nécessaire pour satisfaire personnes âgées, femmes avec enfants (48.6% de familles monoparentales sur l'ensemble des familles du QPV), personnes à mobilité réduite, salariés qui recherchent des emplois sans perdre leur temps dans des transports,... A ce prolongement, nous souhaitons une amplitude horaire élargie pour permettre aux habitants de se rendre au restaurant, au concert, au spectacle... et de pouvoir rentrer sans être obligés d'appeler un taxi ou marcher pendant 45 minutes. Merci de désenclaver la Pompignane grâce au prolongement de la ligne 16	Pour le quartier Pompignane, plusieurs mesures seront menées de front, d'une part en réorganisant la desserte en bus parallèlement à la mise en service de la Bustram 1, d'autre part, la création d'une passerelle Piétons / Cycles via la rue des Courlis vers l'arrêt de tram Pompignane afin de connecter en modes actifs entre les deux rives du Lez, l'une et l'autre comportant un grand nombre d'habitants et d'équipements à relier de manière efficace.	La métropole répond au souhait du comité de quartier d'une meilleure desserte en TC mais en proposant d'autre solutions. L'objectif de « désenclaver » la Pompignane devrait à terme être atteint.
LEFORT Agnès		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
3 /Dysfonctionnement des TER qui manquent de fiabilité(retard ou annulation)Et offre insuffisante en après midi .	Les TER sont gérés par la Région. Cette observation ne relève pas l'objet du PDM (périmètre de conception et champs d'intervention)	Les difficultés des TER ne relèvent effectivement pas du PDM comme le souligne la Métropole
Masoomeh Baghaee Topraghloo		
They are not always ontime. There is so much delays.	"Dans le cadre de la démarche qualité portée par Montpellier Méditerranée Métropole, la régularité des lignes de tramway et la ponctualité des bus ne sont pas de simples objectifs, mais des exigences contractuelles inscrites dans le contrat d'Obligations de Service Public (OSP) qui nous lie à l'exploitant du réseau, la SPL TaM. Ce contrat définit des indicateurs qualité précis ainsi que des seuils d'exigence à respecter. En cas de non-respect de ces engagements, des pénalités financières sont appliquées à l'exploitant chaque trimestre. Les indicateurs qualité, dont la régularité et la ponctualité, font l'objet d'un suivi rigoureux et continu, fondé sur des données de circulation en temps réel. Ce suivi est assuré à la fois par l'exploitant et par nos services techniques, qui croisent les données pour garantir leur fiabilité. L'objectif est d'identifier les dysfonctionnements récurrents, d'analyser leurs causes et de mettre en place des plans d'actions correctifs adaptés. Des enquêtes mystères sont menées quotidiennement sur le réseau par des enquêteurs spécialement formés. Elles permettent d'évaluer la qualité de service dans sa dimension vécue : respect des horaires, propreté, information voyageurs, qualité de l'accueil, disponibilité des équipements, etc. Ces enquêtes offrent une vision terrain	A la critique de la ponctualité des transports en commun, la Métropole répond par un bref exposé de la problématique et des mesures prises pour améliorer la qualité de service.
ROBERT Luc		
Notre association « Bouge ton Saint-Georges ! » travaille depuis 4 ans sur l'amélioration du cadre de vie dans notre commune de Saint-Georges-d'Orques afin de faire des propositions à la Municipalité et à la Métropole. Nous avons entrepris en 2024 une analyse du fonctionnement des lignes de bus 40, 42 et 34 qui desservent la commune (horaires, positionnement des arrêts de bus, régularité...) et nous avons commencé récemment une consultation des usagers de ces lignes de bus au moyen d'un	L'enquête menée par l'association est particulièrement intéressante afin d'améliorer l'offre de transport en commun. Toutefois, ce type d'ajustement de la desserte fine (changement d'arrêt, structure horaire) n'est pas à l'échelle de conception du PDM. L'enquête pourra être relayé lors de la révision annuelle du service des bus de la TAM	3M salue le travail de l'association et oriente l'action vers le service concerné. Il pourra le prendre en considération lors de la révision annuelle du service

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
questionnaire. Il en ressort déjà une disparité de satisfaction entre les habitants des quartiers du nord de la commune (à proximité des arrêts Les alicantes, Dame d'Orcas et Le réservoir), bien desservis par les deux lignes 40 et 42, et ceux du centre du village et des quartiers du sud de la commune, desservis par la seule ligne 40 (avec quelques compléments assurés par la ligne 34 aux horaires très irréguliers). La structure des horaires des deux lignes 40 et 42 permet une complémentarité intéressante en terme de fréquence pour les quartiers desservis par ces deux lignes, mais il manque un arrêt pour la ligne 42 au niveau du rond-point de l'entrée du village côté Juvignac, près de l'arrêt « Gare » de la ligne 40, arrêt qui permettrait de doubler la fréquence de desserte par rapport à la seule ligne 40 pour les habitants du centre et du sud du village. Deux nouveaux arrêts viennent d'être créés à Juvignac sur le tronc commun des lignes 34, 40 et 42, dont l'arrêt « Alouettes », à proximité immédiate du rond-point Charles de Gaulle. Nous demandons la création d'un arrêt du même type pour la ligne 42 à proximité du rond-point de l'entrée de Saint-Georges-d'Orques. L'autre frein majeur à une plus grande fréquentation des transports en commun par les habitants de Saint-Georges-d'Orques est le manque de souplesse pour l'utilisation du bus 42 entre 9h30 et 16h et après 19h puisque le minibus qui dessert la ligne pendant ces périodes n'est accessible que sur réservation. Nous demandons l'abrogation de ce système de réservation très dissuasif, avec la mise en place d'un bus de capacité intermédiaire qui pourrait faire face aux fluctuations de la fréquentation. Enfin, la création d'un nouvel arrêt pour la ligne 40 près de l'intersection entre la rue du réservoir et l'avenue Justin Bec permettrait une desserte des quartiers de l'extrême nord du village. Nous sommes convaincus que la combinaison de ces innovations sur les lignes 42 et 40, appuyées par une bonne communication, rendrait l'utilisation des transports en commun beaucoup plus attractive pour les habitants de Saint-Georges-d'Orques qui actuellement utilisent malheureusement très majoritairement leur véhicule personnel pour se rendre à Montpellier.		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
VIART Françoise		
le quartier Euréka nouvellement créé (800 logements) est aujourd'hui très mal desservi en direction de Castelnau et le restera même avec l'arrivée du Bus Tram. Il est difficile pour ses habitants de rejoindre le centre du village où se trouvent pourtant la mairie, la médiathèque et autres services municipaux... et même leurs écoles et collège de rattachement. On est loin de réunir les conditions de " la ville du quart d'heure" pourtant mise en avant par le maire. Voir en pièce attachée le détail des simulations faites avec l'outil itinéraire de la TAM, sur un trajet reliant le centre du quartier et la mairie de la commune de rattachement, Castelnau le lez. Hypothèse 1 25minutes : avec 1 changement (entre le bus 16 et le 35) dont 10 minutes de marche à pied. Hypothèse 2 35 minutes : avec 1 changement (entre le bus 51 et le 15) dont 19 minutes de marche à pied. Hypothèse 3 Environ 30 minutes (le temps de trajet sur le bus tram estimé car non encore connu à ce jour.) Avec dans ce cas, 3 transports en série, Bus Tram, puis Tram, puis Bus à la demande. Pour relier un domicile à la mairie. Merci par avance de faire remonter ce problème pour qu'une ou plusieurs solutions puissent être étudiées.	Le quartier Euréka est sur la commune de Castelnau-le-Lez, tout en étant séparé de la centralité historique par la voie ferrée. Aussi, cette coupure géographique complexifie la liaison entre le nouveau quartier au sud et les équipements au nord, et naturellement, pour les services et commerce, Euréka est plus tourné vers les quartiers du Millénaire ou de la Pompignane. C'est afin de favoriser une porosité entre le nord et le sud de la voie ferrée que la Métropole travaille avec la SNCF, l'Etat et la Région pour le bon calibrage de l'ouvrage sous la voie ferrée sur le site du Passage à Niveau numéro 39 (calibrage de l'ouvrage permettant de faire passer un car ou un bus).	La métropole répond qu'elle a bien pris en considération les difficultés de cette liaison avec le centre-ville de Castelnau-le-Lez, en travaillant avec la SNCF, l'Etat et la Région pour voir réalisée l'opération du Passage à Niveau (PAN).
Dans tous les cas une synchronisation des horaires de passage de la ligne 32 avec les horaires des TER est indispensable, ce qui n'est pas toujours le cas à l'heure actuelle avec la ligne 44, mais surtout qui tienne compte des retards éventuels des TER en assurant la correspondance TER TAM 32. De plus, les TER intra métropolitains doivent être considérés comme des moyens de déplacement métropolitains et donc gratuits pour les résidents de la métropole.	La question de la correspondance des horaires entre le réseau urbain de la TAM et le réseau de TER est un sujet récurrent. En effet, les lignes TAM qui traversent la commune de Villeneuve les Maguelone doivent être en correspondance avec plusieurs équipements à des horaires spécifiques : desserte du collège de Villeneuve, desserte des zones d'activités de St-Jean de Védas à l'heure de l'embauche le matin, horaires des TER... Aussi, si il faut attendre le TER, ce	3M précise qu'elle a bien analysé le sujet des correspondances. Elle expose les contraintes, voire les raisons des retards. Elle propose des solutions comme l'intermodalité ou le futur PEM qui la favorisera.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Les horaires de la ligne 32 ce sont élargis pour notre grande satisfaction. Mais il reste des améliorations à faire : 1 Changements d'itinéraires ou d'horaires : Les changements d'itinéraires ou d'horaires sont faits sans concertation. Pour exemple, la ligne 32 est maintenant déviée par ZI La Lauze ce qui permet d'éviter les embouteillages du rond-point de la Condamine mais qui enlève la possibilité d'accéder au centre commercial de la ZAC de la condamine bien utile pour les Villeneuvois. On demande donc le prolongement du trajet de Saint Jean le Sec à ce centre commercial. 2 Arrêt ligne 32 à Lattes Les arrêts de la ligne 32 à proximité de Lattes dans les 2 sens sont inadaptés : Sens VLM Garcia Lorca : Les arrêts de la ligne 32 sont situés après le pont qui enjambe la RM 132, aucun cheminement accessible aux piétons, PMR ne permet de rejoindre la place de l'EUROPE. Sens Garcia Lorca VLM : Les arrêts de la ligne 32 sont situés avant le pont qui enjambe la RM 132, aucun cheminement accessible aux piétons, vélos, PMR ne permet de rejoindre la place de l'EUROPE. La mise en œuvre d'une voie Express Lattes Sabines telle que prévue dans le PDM permettra de résoudre ce problème, mais en attendant et à minima un accès piétonnier devrait être aménagé.	sont ensuite les autres points de desserte qui souffre d'un retard. L'intermodalité Vélo-TER est à ce titre plus efficace - quand peut se permettre de prendre un vélo - car le temps de parcours en vélo est garantie. Le projet de PEM sur la halte ferroviaire permettre également d'accroître l'offre de stationnement afin que les personnes puissent aussi se rendre sur place en voiture.	La métropole apporte la même réponse que ci-dessus bien les points sur lesquels portent les demandes d'adaptations ou de modifications soient différentes. Ce degré de précision des requêtes n'est pas de l'échelle d'un PDM, comme l'a déjà écrit 3M sans pour autant le rappeler
Police		
Anonyme		
Il existe une insécurité générale dans les transports montpelliérains : augmentation des comportements agressifs, vols, agressions verbales ou physiques, méfiance des usagers et manque de contrôle et de surveillance policière.	Depuis le lancement de la gratuité mais également depuis le début du mandat actuel, l'accent a été fortement mis sur une sécurisation des transports en commun. Cette sécurisation s'est notamment réalisée par un maintien du nombre de contrôleurs mais également par un nombre conséquent d'opérations conjointes avec la police. Près de 150 opérations ont été réalisées en 2024, avec un renforcement de celles-ci en juillet et en août. En moyenne, une opération conjointe a lieu tous les 2/3 jours sur le réseau ce qui permet d'accroître le sentiment de sécurité dans celui-ci. Par ailleurs, la Métropole a mis en place la plus grande Police Métropolitaine des Transports de France, qui sera à terme composée de 42 agents dont la mission est d'assurer la	A l'aggravation de la sécurité dénoncée par cette contribution, 3M répond par les mesures prises contre les incivilités et les résultats obtenus, qui vont à l'opposé du ressenti exprimé par le rédacteur.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	sécurité au quotidien dans les lignes de bus et de tramways du territoire. Cette politique a permis aux incivilités à l'intérieur des transports en commun de 2023 à 2024 de baisser de 10% et ce malgré une hausse de la fréquentation de 35%. En tout état de cause, la Métropole de Montpellier travaille à rendre plus sûrs les transports en commun au quotidien par toutes les actions menées.	
DARRAS Louis		
Le renforcement de la sécurité dans les transports en commun est une mesure essentielle du PDM 2032. La mise en place de la police métropolitaine des transports, combinée à une présence renforcée des agents de contrôle et de médiation, contribuera à améliorer le confort et la tranquillité des usagers. Ces dispositifs doivent être maintenus et ajustés en fonction des retours des voyageurs.	Cette observation n'appelle pas de remarque particulière	Cette observation favorable aux mesures prises pour la sécurité n'appelle pas de remarque particulière de la commission
PERGOLA Pierre		
J'ai presque 87 ans une très petite retraite et lors d'un contrôle de la TAM le 10 01 25 j'ai écopé d'une amende de 72 euro car ma carte n'était pas à jour. J'ai écrit à la TAM le 16 janvier pas de réponse et pas de remboursement. Pouvez-vous intervenir car ces 72 € me font cruellement défaut. 06 85 32 20 05	Cette observation ne relève pas de l'échelle de conception du PDM	Cette demande mériterait une réponse et une action de la part de la Métropole dans un souci de prise en compte des cas sociaux.
Renforcement		
Anonyme		
L'augmentation de la fréquentation des transports nécessite cependant un renforcement de l'offre pour garantir un service fluide et efficace.	"L'enjeu d'amélioration du réseau de transports collectifs montpellierain repose sur un développement hiérarchisé visant à faire fonctionner en synergie les différents modes (articuler plutôt que superposer les réseaux) afin de bénéficier d'un « effet réseau » grâce au maillage des lignes et la multiplication de liaisons origine / destination. Les principes généraux retenus consistent en une hiérarchisation à plusieurs niveaux : la mise en œuvre d'un réseau périurbain performant, dans l'ambition de création d'un Service Express	3M répond à la contribution en expliquant les principes et actions prévues pour augmenter la fréquentation des TC.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	Régional Métropolitain (SERM) Montpellier Méditerranée, dont la branche bustram 4 qui ira à terme au PEM Mosson • un renforcement du réseau tramway (réalisation de la ligne 5, le prolongement de la ligne 1 et le renforcement d'offre sur certaines extrémités de lignes) • un complément du réseau structurant par la création de lignes à haut niveau de service • une rationalisation des lignes de proximité, • un service de covoiturage visant à connecter les territoires voisins au coeur de Métropole, en complément des lignes périurbaines. des offres spécifiques en lien avec les déplacements liés au loisir ou tourisme,"	
TAM : Il faut augmenter les fréquences des bus 24, 22, 6, la Ronde, surtout pendant les vacances scolaires où l'attente est souvent d'1 h !! en dehors des horaires d'entrée, de sortie de bureau ou d'écoles !! L'arrêt du bus 6 direction DORIA doit être avancé au 1702, rue de saint Priest à hauteur de l'école de kinésithérapie, l'arrêt Puech Villa (à supprimer) est trop proche du terminus Euromédecine. L'arrêt dit du "18 juin 1940" doit se rapprocher de l'école d'odontologie et de la rue de Malbosc dans l'avenue du Professeur Jean Louis VIALA. SVP n'oubliez pas les personnes handicapées qui ont des difficultés à se déplacer !! Tramway : pourquoi s'obstiner à faire passer tous les trams par la gare, dès qu'il y a un incident le trafic est bloqué ou fortement retardé générant de multiples désordres !!! Il faut installer un terminus au niveau de jonction de lignes par exemple à SAINT ELOI pour la ligne 5 et augmenter les fréquences de la ligne 1. Pour la ligne 3 un seul terminus à JUVIGNAC et augmenter les fréquences en direction de l'étang de l'Or et Lattes. Pour la ligne 2 un seul terminus JACOU et Saint Jean de Vedas et une correspondance unique pour les transports LIO à JACOU et Saint Jean de Vedas cela éviter des attentes de + d'une 1h : mon trajet Euromédecine Pézenas : 2 h à l'aller, 3 h au retour !! Autant vous dire que la prochaine découverte d'une exposition à Pézénas s'effectuera avec ma voiture !! Et bien évidemment augmenter les fréquences ...	Le Plan de Mobilité (PDM) est le document qui structure et organise l'ensemble des politiques de mobilité pour les années à venir. Sa vocation est de mettre en cohérence les actions sans entrer dans les particularités spécifiques inhérentes à chaque quartier. Il est donc normal que le PDM n'apporte pas une réponse précise à des problématiques très locales (comme le repositionnement d'arrêts existants) La question des nœuds du réseau tramway est identifiée dans le document Projet (page 56) : ""La restructuration du réseau tramway : Il s'agit de considérer une modification des lignes de tramway pour soulager les noeuds de l'hyper centre, dont Saint-Roch, puis optimiser la capacité des lignes. L'amélioration de la desserte du quartier Mosson/Cévennes sera également évaluée dans la perspective du projet de renouvellement urbain majeur porté sur le secteur.	Pour la modification de lignes ou fréquences dans les TC, 3M rappelle que ce n'est pas du domaine du PDM. Quant aux nœuds de tramway, la restructuration du réseau prévue a pour but de les traiter.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Anonyme avec le développement du tramway et des lignes de bus et le renforcement des dessertes et des fréquences. Par contre il faut faire face à l'affluence (notamment ligne 15 que je fréquente) qui est devenue saturée. Il faudrait augmenter les fréquences. Bien que la circulation, principalement avec un véhicule motorisé, soit difficile sur Montpellier, je trouve qu'il y a un vrai progrès de mobilité depuis la fin de la période Covid.La circulation des bus est plus fluide, il serait bon d'en augmenter la fréquence, un de plus par heure par exemple. La ligne qui dessert Jacou : fréquence insuffisante et distance entre 2 arrêts beaucoup trop longue pour accéder à pied au tram quand on est chargé ou âgé ou avec des difficultés à marcher. Les lignes de trams aux heures de pointes sont bondées. Il faut parfois attendre le tram suivant pour monter dans une rame...Les rames sont surchargées. Il faudrait revoir le nombre de trams à ces horaires afin d'assurer plus de sérénité et de sécurité! La gratuité a sûrement amener plus de voyageurs mais il faut accroître le nombre de trams sur les différentes lignes! Fréquence des tramways : Comparée à d'autres grandes villes, la fréquence de passage des tramways reste insuffisante, ce qui engendre souvent des temps d'attente importants, notamment aux heures creuses (Par exemple attendre 30 minutes la ligne 3 un dimanche soir après être allé manger au marché du lez..) Une augmentation des fréquences améliorerait grandement l'attractivité et l'efficacité du réseau. Extension du réseau vers les pôles économiques et les centres d'intérêt : Le développement du tramway vers les zones où se concentrent entreprises et lieux d'attractivité est une avancée positive. Il est essentiel de poursuivre cet effort pour continuer à réduire l'usage de la voiture individuelle et favoriser des déplacements plus durables. Pour la ligne 3 (MOSSON-JUVIGNAC) un seul terminus : JUVIGNAC. Il faut augmenter les fréquences. Les bus : ligne 24 trop peu de fréquences et attente longue pendant les vacances scolaires (1 h!!) alors que les usagers sont		A cette contribution qui demande renforcement et développement des TC, 3M répond par les mêmes explications que la seconde contribution ci-dessus. De même pour les six suivantes et trois autres, ci-dessous.
	Observation favorable n'appellant pas de réponse particulière.	Pas de commentaire particulier de la commission.
	"L'enjeu d'amélioration du réseau de transports collectifs montpellierain repose sur un développement hiérarchisé visant à faire fonctionner en synergie les différents modes (articuler plutôt que superposer les réseaux) afin de bénéficier	Réponse argumentée identique de 3M

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
nombreux. De même pour la Ronde.. comme pour celles reliant JACOU, le CRES : il vaut mieux utiliser sa voiture. 3 - Transport en commun : là encore l'ouest de la Métropole est oublié. La ligne 4 de Bustram tant promise n'arrivera pas avant 5 ans voire plus ! alors que le Tram de la ligne 5 devait être mis en service jusqu'à Cournonsec en 2017 et Monsieur SAUREL et le Maire de Lavérune n'en n'ont pas voulu. Aujourd'hui nous payons très cher ce retard. En effet, le Bustram ne règlera rien étant donné qu'il ne sera sur voie dédiée que sur 30% du trajet entre Gennevax et Cournonsec.	d'un « effet réseau » grâce au maillage des lignes et la multiplication de liaisons origine / destination. Les principes généraux retenus consistent en une hiérarchisation à plusieurs niveaux : - la mise en oeuvre d'un réseau périurbain performant, dans l'ambition de création d'un Service Express Régional Métropolitain (SERM) Montpellier Méditerranée, dont la branche bustram 4 qui ira à terme au PEM Mosson - un renforcement du réseau tramway (réalisation de la ligne 5, le prolongement de la ligne 1 et le renforcement d'offre sur certaines extrémités de lignes) - un complément du réseau structurant par la création de lignes à haut niveau de service - une rationalisation des lignes de proximité, - un service de covoiturage visant à connecter les territoires voisins au coeur de Métropole, en complément des lignes périurbaines. des offres spécifiques en lien avec les déplacements liés au loisir ou tourisme,"	Réponse argumentée identique de 3M. Mais pas de précisions au sujet du Bustram qui ne réglerait pas la problématique selon le rédacteur.
J'attire l'attention des enquêteurs sur la difficulté qu'ont nos enfants scolarisés à emprunter normalement les transports en commun pour se rendre à l'école ou rentrer à la maison. Je pense par ex à la ligne 34 qui refuse régulièrement de les prendre aux heures de rentrée ou sortie des classes car les bus sont pleins, les obligeant à attendre parfois plusieurs heures que le bus suivant arrive ou qu'on se libère pour aller les chercher. Favoriser l'utilisation des transports en commun devrait commencer par proposer un réseau minimum suffisant.	Cette observation ne relève pas de l'échelle de conception du PDM, toutefois, il est intéressant de la faire remonter lors de l'évaluation annuelle du service de la TAM afin d'analyser les modalités pour améliorer le service.	Observation sur le ramassage scolaire qui ne relève pas du PDM, et que 3M propose de présenter à la TAM.
Enfin, l'augmentation de fréquentation du tramway impliquerait un nouveau cadencement et une meilleure sécurité des usagers, les conditions se dégradent!	observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	Pas de commentaire
Favorable au tramway. Le dossier montre bien que c'est le mode de transport préféré des habitants de la métropole, celui qui a la meilleure image, les meilleures performances, etc. Par contre le soir la fréquence des tramway est insuffisante ! Et qu'on ne parle pas de l'encombrement à Saint Roch, il faut attendre 30 minutes chaque tram (je pense notamment à la ligne 2).	Entre 2025 et 2026, avec la mise en service de la ligne 5, le territoire bénéficiera d'un million de km parcourus en plus dans le réseau TAM. L'offre est logiquement plus fréquente lors des heures en journée et s'allège progressivement le soir.	3M répond à cette observation favorable sans évoquer l'attente à saint Roch.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
BARBIER Carine		
Mon observation concerne la ligne de Tram 2 vers l'Est de la Métropole. Je suis favorable au doublement du tracé entre Notre Dame de Sablassou et Jacou. En effet, ce doublement permettrait d'augmenter la fréquence des trams sur cette portion qui est actuellement sur une seule voie, le passage des rames dans les deux sens se faisant en alternance. La hausse de cette fréquence est indispensable pour faciliter le report modal de la route vers le tram à partir de Jacou vers Montpellier compte-tenu de l'augmentation de la population attendue dans les communes nord-est de la métropole et au delà. De plus, le quartier du Caylus à la limite de Jacou et de Castelnaud-le-lez accueille depuis quelques années plus d'un millier de logements. La zone autour de lycée Georges Pompidou va accueillir de nouveaux établissements : une piscine métropolitaine, des bureaux privés (CastelMed Parc et le siège du GIHP). Le déplacement d'une importante clinique privée devrait également être à l'étude dans cette zone (cf les observations lors de l'enquête publique sur le PLUi) et la déclaration de M. Champay, vice président de la Métropole, lors du conseil métropolitain d'octobre dernier sur la nécessité de mettre à l'étude différentes implantations pour cette clinique. J'invite donc la métropole à anticiper ce besoin de renforcement de cette ligne de tram par son élargissement à une voie dans chaque sens entre ND de Sablassou et Jacou.	Le doublement des lignes uniques a été phasé en priorisant les lignes avec la plus forte intensité humaine existante ou en projet, ainsi, la première priorité concerne le doublement de la ligne 3 en direction de ParcExpo.	La Métropole répond à la demande de doublement des lignes en précisant les priorités.
CATARINO Manuel		
Le Bustram enfin, devait arriver (voir la dernière réunion publique sur ce sujet) mais non pour le prendre il faudra aller à Sablassou. Peut être que cela s'appelle Bustram car il faut prendre d'abord un Bus pour Sablassou puis ensuite un tram pour arriver à Montpellier.	Merci pour ce trait d'esprit.	Pas de commentaire particulier de la commission.
CAZOTTES Eléonore		
Le nouveau lycée (Cornonterral) va ouvrir prochainement, quelles vont être les options pour s'y rendre et en revenir pour nos enfants ?	La première bonne nouvelle pour les lycéens qui se rendront à Couronterral est qu'ils n'auront plus à faire 45 minutes de bus pour rejoindre les lycées de Montpellier. Les lycéens qui habitent le long de la RM5 (Lavérune, Pignan, Saussan, Cournonsec et Couronterral) pourront prendre la bustram 4 ou la piste cyclable qui longe la RM5. Ceux qui viennent de Fabrègues pourront prendre également une piste cyclable	3M répond à la question en exposant les solutions possibles, et les mises au point prévues.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	directe. Enfin, comme pour toute desserte scolaire, la Métropole travaillera avec Hérault Transport pour affiner la desserte spécifique.	
CORBILLON Lydie		
Pour rejoindre Montpellier en transport en commun, il faut augmenter la fréquence des bus 34 pour pouvoir récupérer le tram à la moisson. C'est primordial pour nos jeunes et pour les actifs Un bus toutes les 30 min le matin et le soir après 16 h	L'enjeu d'amélioration du réseau de transports collectifs montpelliérain repose sur un développement hiérarchisé visant à faire fonctionner en synergie les différents modes (articuler plutôt que superposer les réseaux) afin de bénéficier d'un « effet réseau » grâce au maillage des lignes et la multiplication de liaisons origine / destination. Les principes généraux retenus consistent en une hiérarchisation à plusieurs niveaux : _ la mise en oeuvre d'un réseau périurbain performant, dans l'ambition de création d'un Service Express Régional Métropolitain (SERM) Montpellier Méditerranée, dont la branche bustram 4 qui ira à terme au PEM Mosson _ un renforcement du réseau tramway (réalisation de la ligne 5, le prolongement de la ligne 1 et le renforcement d'offre sur certaines extrémités de lignes) _ un complément du réseau structurant par la création de lignes à haut niveau de service _ une rationalisation des lignes de proximité, _ un service de covoiturage visant à connecter les territoires voisins au coeur de Métropole, en complément des lignes périurbaines. _ des offres spécifiques en lien avec les déplacements liés au loisir ou tourisme	A la demande d'augmenter les fréquences, la Métropole répond en rappelant les principes généraux retenus et réalisations prévues.
COSTE-ANTIN Caroline		
Pas de tram jusqu'à Laverune, ni jusqu'à Fabregues d'ailleurs Pas de sortie d'autoroute à Fabregues. Un terminus de tram là où il n'y a aucune habitation. Les routes sont de plus en plus encombrées et le tram n'y fera rien Pour aller au travail en transport en commun, j'en ai pour 2 heures minimum, donc on ne change rien L'ouest de Montpellier est-il le mouton noir de la métropole ?	Le PDM s'appuie sur plusieurs actions pour atteindre ses objectifs. Les actions doivent être analysées de manière systémique et en réseau et non de façon isolée. Concernant la partie ouest du territoire, des actions en cohérence avec le poids de population et les pôles générateurs de mobilités sont identifiées : - Transport en commun: *Ligne Bustram 4 de Cournonsec à Gennevieux 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	La problématique des TC à l'ouest est rappelée par le rédacteur. La Métropole argumente en listant les actions prévues en cohérence avec le poids des populations et des pôles générateurs de mobilités.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	Saint Jean de Védas - Vélolignes : *8 de Cournonsec à Montpellier *7 de Fabrègues à Montpellier *C de Carnon à Juvignac - Apaisement des centre-villes et villages : toutes les communes de la Métropole sont concernées	
DEHOU Karine		
De plus il serait nécessaire de multiplier les transports en commun et mettre en place un lieu de covoiturage ou de relais avec ces transports	L'enjeu d'amélioration du réseau de transports collectifs montpellierain repose sur un développement hiérarchisé visant à faire fonctionner en synergie les différents modes (articuler plutôt que superposer les réseaux) afin de bénéficier d'un « effet réseau » grâce au maillage des lignes et la multiplication de liaisons origine / destination. Les principes généraux retenus consistent en une hiérarchisation à plusieurs niveaux : _ la mise en oeuvre d'un réseau périurbain performant, dans l'ambition de création d'un Service Express Régional Métropolitain (SERM) Montpellier Méditerranée, _ un renforcement du réseau tramway (réalisation de la ligne 5, le prolongement de la ligne 1 et le renforcement d'offre sur certaines extrémités de lignes) _ un complément du réseau structurant par la création de lignes à haut niveau de service _ une rationalisation des lignes de proximité, un réseau de covoiturage visant à connecter les territoires voisins au coeur de Métropole, en complément des lignes périurbaines. des offres spécifiques en lien avec les déplacements liés au loisir ou tourisme,"	S'agissant de la même nature de demande, 3M apporte la même réponse qu'à Mme Corbillon (2 contributions plus haut), mais ne relève pas la proposition covoiturage ou relais.
ESLAN Camille		
Le réseau de transport commun ne permet pas une utilisation quotidienne; En effet, les trams circulent globalement tout le temps mais trop peu le soir ou sur certaines lignes (la 3 par exemple a trop d'attente et il est plus que rempli, le soir par ex). Les bus quant à eux, en s'arrêtant à 20h30) ne permettent de sortir en ville pour un resto, ciné et de rentrer en bus. Dommage.	La majorité des bus n'interrompt pas le service à 20h30 mais à partir de 22h, ensuite, des minibus prennent le relais pour un service de nuit entre les stations de tramway et les communes non desservies par le tramway.	Aux difficultés évoquées pour les fréquences des TC le soir, 3M explique les moyens mis en place dans ces créneaux horaires qui peuvent répondre au moins en partie, au besoin.
FIANDINO Franck		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Sur les transports en commun : Je suis très satisfait du déploiement du tram ligne 5 et de l'extension de la ligne 1. Les lignes de Bus-Tram permettront, dans certains secteurs, de favoriser un transport public qui, pour le moment et dans certains secteurs (pleine ouest), est défaillant ou inexistant. Le réseau de bus est structurant et permet à tous les habitants d'être à proximité d'un arrêt de bus. Or, les fréquences des transports en commun sont essentielles pour que le report modal puisse se faire vers les transports publics. Il est prioritaire de faire évoluer ces fréquences. Sur la commune de Grabels, le Bus 24 est notre épine dorsale. Ses fréquences sont d'un bus toutes les 30 minutes, de 6h30 à 21h en semaine, et d'un bus toutes les 15 minutes aux heures de pointe. Je propose un passage toutes les 15 minutes avec une extension de la plage horaire jusqu'à 23h30. Le samedi et pendant les vacances scolaires, les fréquences sont bien trop faibles pour que les Grabelloises et Grabellois utilisent ce mode de transport. Or, les salarié-es utilisant les transports en commun sont fortement pénalisé-es pendant ces périodes. Il me semble donc important de revoir ces fréquences pour permettre une hausse du nombre de passages et de leur fréquentation.	L'enjeu d'amélioration du réseau de transports collectifs montpellierain repose sur un développement hiérarchisé visant à faire fonctionner en synergie les différents modes (articuler plutôt que superposer les réseaux) afin de bénéficier d'un « effet réseau » grâce au maillage des lignes et la multiplication de liaisons origine / destination. Les principes généraux retenus consistent en une hiérarchisation à plusieurs niveaux : _ la mise en oeuvre d'un réseau périurbain performant, dans l'ambition de création d'un Service Express Régional Métropolitain (SERM) Montpellier Méditerranée, _ un renforcement du réseau tramway (réalisation de la ligne 5, le prolongement de la ligne 1 et le renforcement d'offre sur certaines extrémités de lignes) _ un complément du réseau structurant par la création de lignes à haut niveau de service _ une rationalisation des lignes de proximité, un réseau de covoiturage visant à connecter les territoires voisins au coeur de Métropole, en complément des lignes périurbaines. des offres spécifiques en lien avec les déplacements liés au loisir ou tourisme,"	3M apporte la même réponse qu'à Mme Dehou Karine concernant les fréquences ou les dessertes des TC.
GABAY Adeline		
La fréquence des trams devrait être augmentée le soir (dès 20h30), notamment sur la ligne 2 où à partir d'une certaine heure il n'y a plus qu'un tram sur 2 en circulation. On attend facilement 20 à 30 minutes, quand le tram n'est pas supprimé, ce qui dissuade les déplacements en transport en commun en soirée, surtout si on doit prendre plusieurs lignes.		3M apporte la même réponse qu'à Mme Dehou Karine concernant les fréquences ou les dessertes des TC.
PICOU Christian		
Habitant à Maurin quartier de la commune de Lattes, je constate que les personnes actives ou les retraités sont bien moins considéré que nos jeunes scolaires. Je précise, le circuit de ramassage des bus pour les scolaires est très bien fait avec de nombreux arrêts en comparaison au circuit de la ligne 18 qui ne compte que 3 arrêts dans le quartier de Maurin sur une seule voie principale de circulation. Certains habitants de Maurin sont à plus de 850 mètres d'un arrêt de bus de la ligne 18 ! De nouvelles constructions sont attendues au petit tinal. Ces habitations seront encore plus loin d'un arrêt de bus. Aujourd'hui, pour se rendre à Montpellier, beaucoup d'habitants de		3M apporte la même réponse qu'à Mme Dehou Karine concernant les fréquences ou les dessertes des TC.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Maurin prennent leur voiture, se garent à la station des Sabines ou Garcia Lorca. De même pour se rendre à Lattes centre pour une activités ou autre, il n'y a pas assez de rotation de bus. Il faudrait revoir la desserte de Maurin avec plus de rotations, des bus plus petits et envisager une desserte au tram Garcia Lorca .		
RUFF Marie		
La ligne 5 de tramway sera mise en service en décembre 2025 mais il faudra encore patienter 5 à 10 ans pour la future ligne 4 de bus tram reliant Cournonsec à Genevaux. Dans l'attente il est indispensable pour une ville de la dimension de Pignan, dotée d'un collège, de revoir la fréquence de bus existants - notamment la ligne 34 qui dessert l'arrêt Mosson - mais aussi d'adapter les horaires à ceux du collège pour permettre aux collégiens de se rendre à Pignan en bus le matin ou d'aller vers Montpellier directement après les cours, ce qui n'est pas possible actuellement.	Cette observation ne relève pas de l'échelle de conception du PDM, toutefois, il est intéressant de la faire remonter lors de l'évaluation annuelle du service de la TAM afin d'analyser les modalités pour améliorer le service.	S'agissant de ramassage scolaire, 3M rappelle qu'il ne relève pas de l'échelle du PDM et propose de transmettre la proposition à la TAM
SOUMIA Taoufik		
Les habitants de la Valsiere et notamment les jeunes et les personnes âgées souffrent du manque de transports.Nous souhaiterions qu'une ligne de bus tram puisse faire le lien avec Euromedecine ou Occitanie car la population ne cesse d'augmenter et les infrastructures ne suivent pas. Et pas seulement pour le village. Il n'est pas normal d'avoir un bus toutes les 30 min hors heure de pointe.	Le Plan de Mobilité (PDM) est le document qui structure et organise l'ensemble des politiques de mobilité pour les années à venir. Sa vocation est de mettre en cohérence les actions sans entrer dans les particularités spécifiques inhérentes à chaque commune. Il est donc normal que le PDM n'apporte pas une réponse précise à des problématiques locales. Néanmoins le projet est décliné à l'échelle de chaque secteur territorial qui compose la Métropole; en l'occurrence les actions du PDM concernant Grabels sont précisées dans la carte "Coeur de Métropole".	3M répond que cette problématique locale de la desserte de la Valsière, ne peut trouver réponse dans les lignes du PDM. Toutefois, les actions concernant Grabels y figurent
Tarification		
BOUTONNET Jean-Pierre		
Prévoir une tarification des transports en commun facile pour les visiteurs (tourisme, famille, professionnel, loisir, culture, ...) , accessible dans tous les arrêts de bus et de tram.	"La tarification a été revue lors de la mise en place de la gratuité pour les habitants de la métropole avec des titres pour tous les publics cités dans votre observation : Pour les usagers occasionnels : des titres 1h30, des titres 4h,	La tarification facile souhaitée par l'administré semble solutionnée selon 3M. Elle en rappelle les mesures principales.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	des titres « 1 jour » ainsi que des titres « évènements » disponibles lors de certaines journées présentant des évènements sportifs et culturels importants Pour les usagers touristiques : des titres de 1 à 7 jours sont disponibles et ont été créés	
16. ZONES FAIBLE ÉMISSION		
Contrainte		
Anonyme		
Je souhaiterais évoquer la problématique de la ZFE sur l'agglomération de Montpellier. Premièrement: il est anormal que les véhicules soient classés (les critères) en fonction de leur ancienneté et pas en fonction de leur réelle capacité à polluer. En effet tous les 2 ans lors de la visite technique une analyse du caractère polluant du véhicule est donné, pourquoi ne pas l'utiliser pour déterminer les fameux "critères". ce serait sans doute plus juste et moins arbitraire que l'âge du véhicule...	La classification « Crit'Air » ne repose pas sur l'âge d'un véhicule mais bien sur ses émissions de polluants : Les normes « euro ». La validation de l'item « pollution » au Contrôle Technique s'assure uniquement que le véhicule respecte les seuils au moment de sa mise en circulation en fonction, à nouveau de la norme « euro » portée au certificat d'immatriculation. Par exemple la norme euro 6 divise par plus 10 la quantité de dioxyde d'azote admis à l'échappement par rapport à l'euro 4. Actuellement, sur le territoire de la Métropole de Montpellier, 78 % des émissions de NO2 et 28 % des émissions de particules fines proviennent du trafic routier. Or, selon une étude de Santé Publique France (EQIS) publiée en décembre 2024, environ 262 morts liées aux Particules Fines et 58 morts liées au NO2, pourraient être évités chaque année si le territoire respectait les seuils de qualité de l'air recommandés par l'OMS. Ainsi, compte tenu de l'impact avéré de la pollution de l'air sur la santé, le but principal de la ZFE est de réduire l'exposition de la population à celle-ci	Le contributeur propose de classer les véhicules sur leurs réelles émissions de gaz pour la classification Crit'air. La Métropole précise que c'est déjà le cas par l'application des normes Euro et le fait que les contrôles techniques sont faits pour vérifier la conformité. Elle rappelle que le but est d'éviter des pertes prématurées de vies humaines.
Deuxièmement: L'agglomération de Montpellier n'est pas du tout homogène d'un point de vue urbanisme donc de zone potentiellement polluée par la circulation. Pourquoi donc pénaliser toute la métropole avec la ZFE et pas seulement le contour urbanisé de la ville de Montpellier (qui bénéficie de tous les transports en commun). Un village comme Sussargues très végétalisé n'est pas comparable à Montpellier centre...	La pollution est un terme générique, il en existe de plusieurs sortes : Environnementale, qui a un impact sur la planète (CO2), atmosphérique, l'air que l'on respire (NO2, PM, O3) et le bruit. La proximité d'un axe routier fréquenté (véhicule/jour) implique un fort impact sur la santé de la population, que l'on soit dans un centre-ville ou dans une commune extérieure. Actuellement, sur le territoire de la Métropole de Montpellier, 78 % des émissions de NO2 et 28 % des émissions de particules fines proviennent du trafic routier. Or, selon une	3M nie la différence entre un centre-ville et un village car c'est le fait de vivre à côté d'un axe routier qui est générateur de risque. Elle apporte des chiffres issus d'études de Santé Publique France (SPF) pour consolider cet argument et rappelle le but de la ZFE. La différence de densité d'émissions entre les deux milieux n'est pas abordée.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	étude de Santé Publique France (EQIS) publiée en décembre 2024, environ 262 morts liées aux Particules Fines et 58 morts liées au NO2, pourraient être évités chaque année si le territoire respectait les seuils de qualité de l'air recommandés par l'OMS. Ainsi, compte tenu de l'impact avéré de la pollution de l'air sur la santé, le but principal de la ZFE est de réduire l'exposition de la population à celle-ci.	
Concernant la ZFE, c'est impensable de l'étendre à toutes les communes environnantes de Montpellier, le centre ville on peut le comprendre, mais autour ?? Vous pensez que les gens ont les moyens de changer de voiture ? Quelle conséquence si vous bloquez tout : soit les gens ne viendront plus travailler à Montpellier, ni faire leurs courses, ni leurs sorties, et donc économiquement vous y perdrez, (moi la première), ou bien ils prendront leurs véhicules et braveront les interdictions! Vous ne pensez qu'aux Montpelliérains, qui eux prennent déjà les transports en commun ou vélo ou trottinette, les bouchons sont dus aux travailleurs venant de l'extérieur. Quand vous aurez compris ça, vous aurez tout compris !	Concernant le renouvellement de véhicule, il n'est pas question d'obliger les usagers à acheter des véhicules électriques ou hybrides. Les Crit'Air 2 sont autorisés, soit des véhicules essence postérieur à 2006 et des véhicules diesel postérieur à 2011 (soit respectivement 19 et 14 ans). Concernant l'accès au territoire, il existe des dérogations géographiques (axe de transit, accès aux parking relais, aux parcs d'activités économiques) d'usage (52 jours, petit rouleur) et technique (VASP, E85, Collection), le but est de garder un accès ponctuel, pour les trajets du quotidien, la métropole mise sur le report modal ou à défaut avec un véhicule ayant un plus faible impact sur la santé de la population (EQIS Santé Publique France, décembre 2024). L'objectif de la stratégie mobilité est de laisser la voiture à sa "juste place", notamment pour ceux qui ne peuvent pas faire sans.	L'extension de la ZFE aux communes voisines est critiquée. 3M répond par le rappel des buts de la ZFE et des mesures possibles pour ne pas être trop contraint tout en respectant les règles, et sans être obligé d'acheter un véhicule électrique.
KEFALOUCOS Laure		
je voudrais cependant faire remarquer que mon véhicule diesel est bientôt interdit à moins de payer de taxe et je n'ai malheureusement pas les moyens de le changer si je le pouvais j'achèterai volontiers une voiture neuve.	La ZFE n'oblige pas les usagers à acheter des véhicules électriques ou hybrides. Les Crit'air 2 sont autorisés, soit des véhicules essence postérieur à 2006 et des véhicules diesel postérieur à 2011. Le renforcement du réseau des transports en commun, la création de nouvelles lignes, la création du réseau hiérarchisé vélo dont les vélolignes, l'aide au covoiturage etc contribuent au changement de comportement (report modal de la voiture individuelle vers des modes moins polluants) Le PDM s'appuie sur plusieurs actions pour atteindre ses objectifs. Les actions doivent être analysées de manière systémique et non de manière isolée.	A l'idée d'être contraint de changer de véhicule, 3M oppose la non obligation de le faire et présente les règles dont le Crit'air 2 qui permet de rouler avec des véhicules anciens 19 ans (essence) et 14 ans (diesel) et les dérogations. Elle rappelle l'approche systémique des domaines d'actions pour atteindre les objectifs du PDM.
Dérogation		
Anonyme		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Pour rationaliser l'usage de la voiture le fonctionnement des zones ZFE pourrait être intelligemment pensé : plutôt que d'autoriser les riverains en se basant sur un nombre de km parcourus annuels, ce qui est totalement absurde car quand on sort de la ville pour partir en voyage on va parcourir 3 ou 4 km dans la ZFE et possiblement plusieurs milliers en dehors, mais se retrouver pénalisé en rentrant, il faudrait un système de contrôle par une puce (comme pour les péages T des autoroutes) pour calculer la distance parcourue de chaque véhicule en ZFE, ça ce serait juste. Ce système permettrait de plus de permettre à tous les usagers professionnels de pouvoir continuer à circuler avec leurs véhicules habituels compte-tenu de leur incapacité financière à pouvoir changer de véhicule.	La ZFE n'oblige pas les usagers à acheter des véhicules électriques ou hybrides. Les crit'air 2 sont autorisées, soit des véhicules essences postérieur à 2006 et des véhicules diesel postérieur à 2011. Le renforcement du réseau des transports en commun, la création de nouvelles lignes, la création du réseau hiérarchisé vélo dont les vélolignes, l'aide au covoiturage etc contribuent au changement de comportement (report modal de la voiture individuelle vers des modes moins polluants) Le PDM s'appuie sur plusieurs actions pour atteindre ses objectifs. Les actions doivent être analysées en réseau et non de façon isolée. "	3M ne commente pas l'idée proposée d'un contrôle par système de puce et rédige la même réponse que pour la contribution précédente.
Anonyme		
Qu'en est-il de la ZFE ? Que proposez vous pour les personnes aux revenus modestes ayant une voiture avec une critair 3 ou 4 ? La majorité ne peuvent pas changer leur véhicule pour des raisons financières ! La dérogation "petits rouleurs" est-elle toujours possible ?	La ZFE n'oblige pas les usagers à acheter des véhicules électriques ou hybrides. Les crit'air 2 sont autorisées, soit des véhicules essences postérieur à 2006 et des véhicules diesel postérieur à 2011. Le renforcement du réseau des transports en commun, la création de nouvelles lignes, la création du réseau hiérarchisé vélo dont les vélolignes, l'aide au covoiturage etc contribuent au changement de comportement (report modal de la voiture individuelle vers des modes moins polluants). Concernant l'accès au territoire, il existe des dérogations géographiques (axe de transit, accès aux parking relais, aux parcs d'activités économiques) d'usage (52 jours, petit rouleur) et technique (VASP, E85, Collection), le but est de garder un accès ponctuel, pour les trajets du quotidien, la métropole mise sur le report modal ou a défaut avec un véhicule ayant un plus faible impact sur la santé de la population (EQIS Santé Publique France, décembre 2024). Le PDM s'appuie sur plusieurs actions pour atteindre ses objectifs. Les actions doivent être analysées de manière systémique et non de manière isolée.	3M répond avec les mêmes éléments que pour les deux contributions ci-dessus, puis à la question sur les dérogations apporte les informations nécessaires.
MORALES Christophe		
De même la ZFE doit être appliquée d'autant qu'elle est accompagnée de mesures dérogatoires pertinentes.		Le sujet des dérogations fait l'objet de la part de 3M de la même réponse que ci-dessus.
Inégalité sociale		
LEFORT GERMANAZ Agnès		
Merci pour la prise en compte de mes remarques suivantes : 1 /prix prohibitif des véhicules hybrides ou "tout électriques"à l'achat . Quant à l'entretien du véhicule propre ,quel impact sur notre budget voiture? durée de vie une batterie : 3 à 5 ans ? tarif de remplacement ? Quel impact sur le portefeuille du sujet lambda ?		Le sujet des prix des véhicules et de leur entretien n'est pas repris par 3M qui apporte la même réponse que ci-dessus. Cette contribution est hors sujet du PDM.
FOURCADE Mathieu		
Les ZFE sont une abomination qui doit être combattue absolument (je ne suis personnellement pas concerné, mais je n'aurai aucun mot assez dur à ce sujet, démagogique, profondément injuste)		3M répond à l'avis de « ZFE injuste » par la même réponse que ci-dessus.
LACAILLE Joël		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
- ZFE :totalement discriminatoire vis à vis de l'écrasante majorité des français qui n'ont pas les moyens financiers pour acheter des voitures électriques totalement hors de prix: oui, nous sommes la "France qui roule en diesel et qui fume des gitanes" (dixit...); il faut impérativement supprimer toutes les ZFE		Contribution contre les ZFE et la discrimination sociale à laquelle la Métropole répond de façon identique à la quatrième contribution plus haut.
MISS Alexis		
Le PDM 2032 inscrit la qualité de l'air comme un enjeu majeur, notamment par la mise en place de la Zone à Faible Émissions (ZFE). Cette mesure est pour moi essentielle pour réduire les polluants issus du trafic routier, qui ont un impact direct sur la santé des habitants. Son efficacité dépendra d'un accompagnement social et financier pour les ménages contraints d'adapter leurs véhicules ou de changer leurs habitudes de déplacement.	Observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	Pas de commentaires particuliers de la commission.
5 ZFE. Des mesures d'accompagnement concrètes doivent être mises en œuvre pour aider la transition vers des véhicules moins polluants pour les faibles revenus. • Prêts à taux zéro • Tarifs réduits pour des véhicules en autopartage	La ZFE n'oblige pas les usagers à acheter des véhicules électriques ou hybrides. Les Crit'Air 2 sont autorisées, soit des véhicules essences postérieur à 2006 et des véhicules diesel postérieur à 2011. En ce qui concerne le prêt à taux zéro, c'est une mesure étatique sur laquelle la Métropole n'a pas la main. Pour l'auto partage, la Métropole travaille avec Modul'auto pour enrichir le nombre de station. Le coût de la location est fixée par l'entreprise.enforcement du réseau des transports en commun, la création de nouvelles lignes, la création du réseau hiérarchisé vélo dont les vélolignes, l'aide au covoiturage etc contribuent au changement de comportement (report modal de la voiture individuelle vers des modes moins polluants). Concernant l'accès au territoire, il existe des dérogations géographiques (axe de transit, accès aux parking relais, aux parcs d'activités économiques) d'usage (52 jours, petit rouleur) et technique (VASP, E85, Collection), le but est de garder un accès ponctuel, pour les trajets du quotidien, la métropole mise sur le report modal ou a défaut avec un véhicule ayant un plus faible impact sur la santé de la population (EQIS Santé Publique France, décembre 2024). Le PDM s'appuie sur plusieurs actions pour atteindre ses objectifs. Les actions doivent être analysées de manière systémique et non de manière isolée.	Le rédacteur propose de mettre en place des aides financières à l'achat de véhicules moins polluants. 3M rappelle la non obligation d'acheter des véhicule hybrides ou électriques, les solutions qui permettent de respecter les règles de la ZFE , et qu'elle n'est pas partie prenante dans le dispositif PTZ (prêt à taux zéro).

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
17. URBANISME		
Développement		
FOURCADE Mathieu		
La ville des 15 minutes est une hérésie, on assiste à une gentrification et appauvrissement du centre ville, car les familles, CSP+, et classes moyennes des faubourgs et moyennes et grandes périphéries ne viennent plus dans l'hypercentre.	L'observation porte sur le concept de la "ville du quart d'heure", c'est-à-dire un modèle de ville où tous les services essentiels et quotidiens sont situés à une distance d'un quart d'heure à pied ou à vélo sans pour autant interdire l'usage de la voiture ou les transports publics. Ce concept propose le développement d'une ville polycentrique, où la vie en proximité assure une mixité fonctionnelle et développe les interactions sociales, économiques et culturelles. En matière de planification urbaine, il n'existe pas de solution parfaite pour rendre une ville agréable; le critère des 15 minutes n'est qu'un ingrédient parmi d'autres : l'amélioration des transports publics ou la réduction du trafic automobile, la lutte contre les inégalités et la ségrégation. Si la ville du "quart d'heure" est un concept assez récent, il synthétise néanmoins un certain nombre de notions et d'idées relatives à la vie urbaine qui ne lui sont pas contemporaines. Il a néanmoins pris son essor pendant la crise du Covid-19, lorsque les confinements ont conduit à mettre l'accent sur les services de proximité. On le retrouve aujourd'hui mis en oeuvre en Europe (Norvège, Suisse, Belgique, Irlande, France, Italie, Espagne, Portugal, ...), en Amérique du Nord et du Sud (Canada, Etats-Unis, Argentine, Chili), en Asie (Singapour, Inde...) et en Océanie (Australie...). Ainsi le concept se retrouve aujourd'hui dans le monde entier et de nombreux habitants habitent déjà dans une "ville du quart d'heure", sans même le réaliser. Le risque de "gentrification" et d'appauvrissement du centre-ville est historiquement lié au développement des villes. Au fur et à mesure que les villes se sont développées, des habitants ont été chassés de certains quartiers, où la qualité de vie s'est améliorée et où les prix ont flambé, repoussant ceux qui n'avaient pas les moyens en banlieue. La "ville du quart d'heure" recherche au contraire un gain en terme de mixité, via la diversité des services proposés à proximité.	A la critique de la ville du 1/4 heure et de ses conséquences, 3M rappelle ce concept assez récent, son historique et les changements engendrés. Elle oppose le but recherché en gain de mixité par la diversité des services.
LACAILLE Joël		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
- LE TOUT VELO : croire que tous les habitants pourront se déplacer en trottinettes ou en vélo électrique est un non sens et un mensonge; en attendant, d'énormes dépenses y sont consacrés au détriment de l'entretien de la voirie existante (sans parler qu'il n'est pas donné à tout le monde d'acheter un "vélo cargo" à 5000 € pour amener ses enfants à l'école et aller au marché; encore une discrimination de classe...). Vouloir supprimer les voitures des cœurs de ville amène à une gentrification des centres villes qui se paupérisent et reculent de plus en plus loin toutes les catégories de population, plus personne ne veut aller vivre et travailler en ville; veut-on des "villes musées" ou perdureront juste des bars, des restaurants et des cinémas bondés, les entreprises, les services et commerces étant évacués à la périphérie de la Métropole ?	Le projet du PDM n'est pas de convertir l'ensemble de la population de la Métropole à la marche ou au "tout vélo". Il n'a pas non plus pour ambition d'interdire l'usage de la voiture individuelle. Dans un contexte où les espaces publics ne sont pas extensibles, il s'agit plutôt de redonner à la voiture une plus juste place sans pour autant l'interdire. Cette redistribution de l'espace public permettra de rattraper le retard pris en matière d'aménagements favorables aux piétons, aux cyclistes et plus largement de restaurer la qualité de vie en milieu urbain. Le PDM s'appuie sur plusieurs actions pour atteindre ses objectifs. Les actions doivent être analysés de manière systémique et non de manière isolée. Ainsi, le système de mobilité proposé permettra de reporter le trafic en dehors des centres urbains (ou de le limiter), et il permettra de reporter 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". Le Plan de Mobilité (PDM) est le document qui structure et organise l'ensemble des politiques de mobilité pour les années à venir. Sa vocation est de présenter un système de mobilité global sans définir les solutions techniques inhérentes à chaque quartier.	La contribution présente le risque du tout vélo et de la zéro voiture ; 3M réplique en opposant la mixité modale et la voiture à sa juste place, souvent rappelé, pour une meilleure qualité de vie. Elle rappelle l'esprit des actions prévues au PDM et donc la politique de mobilité, sans présenter des solutions par quartier, ce qui n'est pas l'objet du document projet.
OLIVIER Bruno		
En référence à la fable de La Fontaine "La grenouille qui se veut faire aussi grosse que le boeuf", il faudra à un moment donné que la Métropole arrête de grossir par ses constructions immobilières car le territoire n'est pas équipé pour recevoir sans cesse des nouveaux habitants, c'est la fuite en avant : lignes de bus, routes périphériques, voies vélo, la circulation restera toujours saturée à certains endroits et heures de la journée, la pollution présente pour les riverains. Les zones vertes doivent être plus importantes à l'avenir, il faut bloquer dès maintenant car les promoteurs sont toujours à l'affût de la moindre parcelle de terrain, ils achètent les villas anciennes pour élever des ensembles immobiliers avec des parking et des voitures en plus qui s'y gareront. Bien sûr cela fait rentrer des taxes mais il faut ressortir les fonds pour les projets de circulation ou de crèches jamais suffisantes avec recherche de personnel. Bref une vis sans	Cette observation dépasse le périmètre du PDM. La Métropole a atteint une population de 507 526 habitants en 2021. Entre 2015 et 2021, elle a gagné 8 281 habitants par an. Cette situation s'explique par le cumul de soldes naturels (0,6 % par an) et migratoires (1,2 %) largement positifs qui amène Montpellier Méditerranée Métropole à vivre une croissance démographique bien supérieure à la moyenne nationale et régionale depuis plusieurs décennies. Dans ce contexte, le SCot approuvé en novembre 2019 définit, à l'horizon 2040, les grandes orientations d'aménagement du territoire métropolitain, fixant les limites entre, d'une part, les espaces urbains ou voués à l'urbanisation et, d'autre part, les espaces naturels et agricoles. Dans ce contexte, le PLUi détermine les conditions d'aménagement et d'utilisation des sols, à l'échelle du	La contribution, presque hors sujet, traite des risques de développement et l'urbanisation sans fin de Montpellier. Mais la Métropole réfute en rappelant les textes qui cadrent cette croissance (SCOT, PLUi) et enfin, le PDM. Il donne un cadre d'évolution des mobilités, pour la maîtrise des émissions et donc la qualité de vie.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
fin et on laisse faire car la pression immobilière est au dessus de tout. A un moment il faut dire stop aux projets et que les promoteurs aillent voir ailleurs (Sète, Béziers...)des villes où il fait bon à y vivre également.	territoire de la Métropole. Le PDM lui planifie et programme les actions en matière de transport des personnes et des marchandises pour les prochaines années, en présentant une stratégie pour organiser les déplacements du quotidien pour tous les habitants, en limitant les impacts sur le changement climatique, l'environnement et la qualité de l'air et en offrant à la fois un cadre de vie apaisé et respirable et des alternatives à l'usage individuel de la voiture. Ainsi, au-delà du territoire métropolitain, l'ensemble du littoral et de la plaine héraultaise sont également concernés par une attractivité exceptionnelle que chaque collectivité, au travers de ces documents de planification, s'efforce d'accompagner au mieux.	
TENDERO Alain		
De plus, la finalisation du bâti du quartier Nouveau St Roch et l'ouverture d'une nouvelle école primaire sur le Bd Vieussens à l'automne 2025, vont induire un accroissement des mobilités dans ce quartier que les TC et les mobilités douces ne pourront à l'évidence, totalement absorber. Il y aura donc un accroissement significatif de la présence de la voiture sur l'axe de transit des 4 boulevards desservant ces nouvelles constructions, il faut donc une fois de plus que le PDM prenne en compte ces données, c'est là tout son objet. On pourrait considérer qu'à l'échelle du périmètre global du futur PDM, ma problématique actuelle de résident est un micro problème, mais il est révélateur du manque d'anticipation qui a prévalu à cette situation, considérant que le PDM devrait être un texte d'anticipation, il est important, face à la souffrance quotidienne de tant de riverains, de prendre en compte ces éléments afin que le devenir de ce quartier s'éclaircisse rapidement.	Le Plan de Mobilité (PDM) est le document qui structure et organise l'ensemble des politiques de mobilité pour les années à venir. Sa vocation est de présenter un système de mobilité global sans rentrer dans les particularités spécifiques inhérentes à chaque quartier. Il est donc normal que le PDM n'apporte pas une réponse précise à la problématique de trafic sur les boulevards Berthelot, Vieussens, Rabelais et d'Orient. Un des principaux objectifs du PDM est de limiter le trafic dans les centres-villes densément peuplés, afin d'améliorer les conditions de vie de ses habitants (sécurité, pollution de l'air, bruit...). Le secteur à l'ouest et au sud-ouest de la centralité montpelliéraine va être très prochainement desservi par la ligne 5 de tramway, bénéficier de la création du Contournement Ouest de Montpellier (COM) et être parcourue par les vélolignes A, 6, 7 et 8. Ainsi, la situation sur ce quartier devrait s'améliorer dans les années à venir grâce au développement de l'offre pour des mobilités alternatives à la "voiture solo". Pour plus de détails et des données chiffrées, se référer à la réponse complète à destination du Collectifs des Riverains des 4 Boulevards.	Le rédacteur souligne les conséquences de l'urbanisation sur le quartier des 4 boulevards qui amplifiera les difficultés en amenant de nouveaux habitants. 3M rappelle que le document PDM n'apporte pas de réponse précises à une problématique de quartier. Les actions qu'il contient limiteront le trafic au centre-ville et devraient donc améliorer la situation du quartier. Ce sujet est bien développé dans l'analyse du thème correspondant dit « 4 boulevards ».

3.2.3. ANALYSES DES OBSERVATIONS RECUEILLIES SUR LES REGISTRES DÉPOSÉS DANS LES COMMUNES.

L'analyse des observations est réalisée par thème.

1. BAILLARGUES.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
INFRASTRUCTURES		
STATIONNEMENT		
LAMINE Viviane		
Parking gare multimodal saturé	La Métropole s'appuiera sur la Région (qui a la maîtrise d'ouvrage du PEM de Baillargues) pour travailler sur les PEM et se coordonner avec la SNCF et l'État afin de définir les modalités pour faire faire évoluer la capacité du stationnement voiture.	La commission prend note de la volonté de 3M de se coordonner avec la SNCF et l'État pour faire évoluer la capacité du stationnement voiture sur le PEM de Baillargues
Transport en commun		
Développement		
LAMINE Viviane		
En matière de transport, manque de liaison communes limitrophes, Mauguio, Mudaison et dans le nouveau quartier Georges Bizet. Pas de liaison bus vers l'aéroport	Les liaisons avec les territoires limitrophes sont gérées par le Syndicat Mixte Hérault Transport dont la Région et les AOM sont membres. Elles sont étudiées dans le cadre du SERM, notamment avec une liaison entre Mauguio et le PEM de Baillargues.	La commission prend note des réponses de 3M
Gratuité		
LAMINE Viviane		
Train à tarif réduit ou gratuité demandé	La tarification de la SNCF ne relève pas de la Métropole. Toutefois, la Région a mis en place une tarification attractive où plus on réalise de trajet sur un mois, moins les trajets sont coûteux. Aussi, on peut s'approcher de la gratuité si on voyage beaucoup.	

2. COURNONTERRAL.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
FINANCEMENT		
Mobilité douce		
ESSERMEANT Sandrine		
nous avons insisté sur l'importance de réussir le virage vers les mobilités douces. Pour ce faire les moyens doivent être mis. Le financement est essentiel.	Le budget du PDM s'élève à 1,7 milliard d'Euros en Investissement et accroît aussi significativement son budget sur le volet de l'exploitation annuel.	La commission prend note de la réponse de 3M concernant les moyens financiers alloués au mobilité douce.
HORS SUJET		
MARGAT Luc		
Manque d'information sur la vie citoyenne de Cournonterral et de transparence, quant à la vie de la commune	Cette observation n'a pas de lien direct avec l'enquête publique sur le projet de PDM. En conséquence, elle n'appelle pas de réponse particulière.	Pas de commentaire.
INFRASTRUCTURES		
Entretien		
ESSERMEANT Sandrine		
Amélioration de l'état des voiries	L'entretien des chaussées fait partie des tâches qui sont planifiées par les pôles territoriaux, il ne relève pas particulièrement des actions du PDM	La commission prend note de la réponse de 3M concernant l'entretien de la voirie
MARGAT Luc		
Chaussée très dégradé dans toute la ville		
Fluidité circulation		
MARGAT Luc		
Liaison routière avec Montpellier, très difficile.	Le contournement Ouest de Montpellier participera à limiter les effets de shunt par les voiries de la Plaine Ouest, aujourd'hui non adaptées à du transit. L'ancien projet de LICOM n'est pas considéré comme opportun dans le système de déplacement projeté par le PDM.	La commission note que le projet de LICOM n'est pas envisagé dans le PDM 2032.
Routes		
ESSERMEANT Sandrine		
Solution de contournement du centre du village pour éviter les flux		
VELO		
BLANCKAERT Christian		
Nous rencontrons de graves difficultés pour faire la route de		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Cournonterral à La Gardiole en vélo. C'est très dangereux et la circulation est intense au point de rendre la circulation à vélo très périlleuse. C'est d'autant plus dommage que des chemins parallèles à la route départementale permettrait à moindre frais d'aménager des pistes cyclables sécurisées. C'est important pour mes enfants, mes petits- enfants et les lycéens qui vont rejoindre l'établissement en construction à Cournonterral. DEPRIESTER Claude Moi aussi je désire une piste cyclable du centre du village à Vic, la Gardiole pour la sécurité de cette axe qui pour l'instant est impossible à vélo. ESSERMEANT Sandrine Prévoir vélo pers à Pignan et Fabrègues MARGAT Luc Pas de piste, cyclable pour relier les Aresquiers à Vic la Gardiole	La Métropole, les communes et la chambre d'agriculture travaillent à la mise en place d'itinéraires vélo privilégiés entre Cournonterral et Fabrègues, puis la Gardiole.	La commission prend acte de la volonté de 3M de mettre en place des itinéraires vélo privilégiés entre Cournonterral et Fabrègues, puis la Gardiole en concertation avec la chambre d'agriculture et les communes.
INTERMODALITE		
LIAISON		
ESSERMEANT Sandrine		
Suggestion de navettes intercommunales Fabrègues -Saussan-Pignan		
	La commune est desservie par la ligne 43 qui relie Pignan à Fabrègues en passant par Saussan, elle assume cette fonction de liaison intercommunale, tout en permettant également de rejoindre la ligne 2 de tramway et demain la Bustram4 puis la ligne 5 de tramway Cette desserte est cohérente avec la taille de la commune 1700 habitants). Les usagers peuvent rejoindre le réseau urbain de tramway en se dirigeant en voiture ou en vélos vers les parkings relais. Ils peuvent également rejoindre les communes limitrophes en vélo de manière sécurisée pour Fabrègues et demain vers Pignan (aménagement de la véloligne C à terme)	Nous considérons que le maître d'ouvrage répond, de façon au moins partielle, aux observations qui lui sont adressées. Nous pensons cependant qu'il serait souhaitable de vérifier l'adaptation, en fréquence et horaires, des passages à Saussan de la ligne 43, au besoin de la population.
SECURITE		
VOIRIE		
DEPRIESTER Claude		
Il faut aussi que les pouvoirs publics s'en part de l'interdiction des	L'interdiction des PL ne relève pas du champs	

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
poids- lourds sur cette voie, D 114.	d'application du PDM.	La commission prend note de la réponse de 3 M
De même, les trottoirs et les chaussées du village sont très dangereux pour les gens du village. Il est très difficile de pousser une poussette et je pense qu'il est extrêmement difficile pour les PMR. à se mobiliser seul et c'est dangereux risque de chute.	L'entretien des chaussées fait partie des tâches qui sont planifiées par les pôles territoriaux, il ne relève pas particulièrement des actions du PDM	

3. GRABELS

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
INFRASTRUCTURES		
EQUITE TERRITORIALE		
ALEXANDRE Marie-Annick		
Grabels est une des 1ères communes ayant rejoint le District de Montpellier dans les années 1960. Elle a rétrocédé le droit communal de 17ha à Montpellier pour la construction de la Paillade et d'Euromédecine et n'a jamais bénéficié des bienfaits de la ville centre. Pas de piscine, pas de médiathèque tec..., des horaires de bus qui ne correspondent pas à une population de près de 9000 habitants. Pas de stations libres - service de vélos et encore moins de voitures. Et dans le PDU, il n'y a rien. Pourquoi ?	Le Plan de Mobilité (PDM) est le document qui structure et organise l'ensemble des politiques de mobilité pour les années à venir. Sa vocation est de mettre en cohérence les actions sans entrer dans les particularités spécifiques inhérentes à chaque commune. Il est donc normal que le PDM n'apporte pas une réponse précise à des problématiques locales. Néanmoins le projet est décliné à l'échelle de chaque secteur territorial qui compose la Métropole; en l'occurrence les actions du PDM concernant Grabels sont précisées dans la carte "Coeur de Métropole".	La commission note que 3M répond d'une manière évasive à la question concernant la prise en compte des besoins de la commune de Grabels.
PDM		
OBJECTIFS		
ALEXANDRE Marie-Annick		
Pour diminuer les déplacements, vous suggérez d'utiliser les cours d'écoles, les places des marchés pour la mise en place de services de proximité itinérants. En matière de santé, vous envisagez la mise en place de cabines mobiles detéléconsultation, croyez-vous que ce soit un progrès ? Des tiers lieux, des «coworking >> afin d'éviter d'aller	Cette observation relève pour partie du PLUi et non du PDM. Cependant, la question de la conversion des espaces publics afin de les rendre à la possibilité d'une utilisation mixte avec la marche, le vélo et les véhicules motorisés est un principe au	La commission prend acte des réponses de 3M

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
vers les centres urbains. Vous envisager de grands projets de reconversion des espaces publics afin de rendre à ces espaces la possibilité d'une utilisation mixte avec les transports dits doux et les véhicules; une bonne chose certes mais croyez vous que cela sera suffisant? Le ferez-vous aussi dans toutes les communes de la métropole ? Pour P'instant il n'est question que de la grande ville.J'attends avec impatience de voir toute ces réalisations effectivement mises en place dans 12 ans en ayant tenu compte des belles promesses.	coeur du PDM. Ce principe d'un partage de l'espace public plus équilibré entre modes de déplacement a vocation a s'appliquer sur l'ensemble du territoire métropolitain. Il s'accompagne d'autres mesures, notamment l'apaisement généralisé des vitesses et le développement du 30km/h, la mise en oeuvre d'un réseau de Vélolignes afin de connecter les communes par des aménagements cyclables confortables, sécurisés et performants... L'ensemble des actions portées par le PDM figurent dans les volets "Projet" et "Fiches actions".	
VOLONTE		
ALEXANDRE Marie-Annick		
Dans le préambule, il est précisé que « l'accès à la mobilité est à considérer comme un droit pour chacun quel que soit son âge sa condition physique ces moyens financiers son statut social son lieu d'habitation, L'accès à la mobilité de doit pas créer de fracture sociale ou territoriale. Les enjeux portent donc sur l'inclusion sociale, l'équité et le dynamisme économique. Pour que cette mesure soit pleinement efficace, le réseau de transport collectif doit être facilement accessible. La métropole prend en compte les différentes difficultés que peuvent rencontrer certains publics et s'attache à mettre en œuvre des actions pour les accompagner. Il s'agit d'offrir des mobilités alternatives donne la logique du bon mode au bon endroit au bon moment adapter au besoin semaines. saisonnalité dans l'espace émetteur ou générateur des déplacements. Le projet est prévu sur une période de 12 ans. La métropole que pilote l'élaboration est de la mise à œuvre du PDM MMM l'amenais à agir avec les compétences d'autres partenaires et doit bâtir des coopérations avec l'ensemble des acteurs de la mobilité et de l'aménagement. Cela sous entend: Le renforcement des lignes avec l'extinction de lignes de tram, création de lignes de hauts niveau de service, l'amélioration des lignes de bus existantes est la création de nouvelles lignes performantes. >>> Tout cela est fort intéressant et démontre une volonté de voir tous les habitants desservis de manière équitable	Observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	La commission note l'avis favorable exprimé par le contributeur.
TRANSPORT EN COMMUN		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
ORGANISATION		
ALEXANDRE Marie-Annick		
Pour notre commune de Grabels, nous sommes loin d'obtenir toutes ces belles idées. Notre ligne de bus N° 24, ne voit pas l'ombre d'une modification horaire entrant dans les 10 mn prévues et l'extension de l'amplitude 6h / 22h à minima. Lorsque l'on regarde de plus près le Bus Tram ligne 5 Peyrou-Arc de Triomphe - Grabels Euromédecine 2. Qu'apporte cette ligne à la population du village ? Rien. Comment cette population ira-t-elle jusqu'à la rue Pasteur ? Comment s'y rendront-ils les habitants de la rue de la Valsière ? Comment se fera la liaison entre les deux quartiers de la commune à 5km les uns des autres ? Quelle solution est proposée aux habitants de la route de Bel Air et du Pradas qui seront bordés par le Lien, source de grande pollution ? Rien n'est prévu.	Le Plan de Mobilité (PDM) est le document qui structure et organise l'ensemble des politiques de mobilité pour les années à venir. Sa vocation est de mettre en cohérence les actions sans entrer dans les particularités spécifiques inhérentes à chaque commune. Il est donc normal que le PDM n'apporte pas une réponse précise à des problématiques locales. Néanmoins le projet est décliné à l'échelle de chaque secteur territorial qui compose la Métropole; en l'occurrence les actions du PDM concernant Grabels sont précisées dans la carte "Coeur de Métropole".	La commission prend acte des réponses de 3M qui précise que la contribution sur l'organisation des TC pour la ville de Grabels ne peut trouver réponse dans le document projet de PDM ; mais que dans les fiches actions certaines concernent Grabels et amélioreront sa desserte.

4. LE CRÈS.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
DOSSIER		
INFORMATION		
BOUSSAC Jean-Noël		
L'imprécisions des documents mis à disposition ne permet pas de savoir à quelle période sera réalisée la jonction du DEM entre la RM 613 et l'autoroute A709. Y a-t-il des possibilités d'avoir des précisions sur cette réalisation ?	Le PDM agit pour l'ensemble des modes de déplacements. Il inscrit dans son projet stratégique et son plan d'action une hiérarchisation du réseau routier (réseau structurant, réseau primaire, réseau secondaire) qui permet d'apaiser les quartiers de Montpellier et les centres-villes des communes de la métropole. Il prévoit par ailleurs la réalisation d'un contournement intercommunal composé de nouvelles infrastructures (le COM et la DEM), de la RM65 et de l'A709 reconfigurée. L'objectif de ce	La commission considère que 3M apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été transmises.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	contournement intercommunal est d'assumer rôle de distribution du trafic à l'intérieur du contournement – dans la zone urbaine - tout en y réduisant le transit, la congestion. Pour que l'A709 joue pleinement son rôle de contournement sud de Montpellier, il est nécessaire de travailler sur sa reconfiguration. Les fonctions et les conditions administratives, réglementaires, financières et techniques pour la reconfiguration de l'A709 sont à approfondir avec les partenaires (Etat, Région, Département, AOM voisines). En complément de ce maillage, la finalisation du LIEN Ouest permet également de soulager une partie du trafic en entrée de métropole	
ROUVEYRE Jacques		
Il est regrettable que le dossier soumis à enquête publique ne comporte pas de document graphique pour chacune des communes concernées. De tels documents permettraient à chaque habitant de mieux apprécier les sujets, équipements et projets de développement relatifs à sa commune.	Le PDM est un document de planification et d'orientation stratégique qui porte les ambitions du territoire métropolitain en matière de mobilité des personnes et des marchandises à l'horizon 2032. En ce sens, il s'agit d'un document conçu à l'échelle métropolitaine qui n'a pas pour vocation de détailler l'ensemble des actions qu'il comporte à l'échelle de chacune des communes qui le compose. Dans le document Projet, des plans de secteurs montre la localisation des composantes structurantes du système de déplacement (5 secteurs + Montpellier).	La commission considère que 3M apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été transmises
INFRASTRUCTURES		
ROUTES		
Anonyme		
Il est urgent de réaliser le tronçon manquant de la déviation Est de Montpellier (DEM) entre le boulevard Philippe Lamour et l'autoroute A 709. La première section du boulevard Est de liaison (BEL) date de 2005 et la deuxième partie en 2008. Nous sommes au point mort depuis 17 ans. Qui est le porteur de projet ? État ? Département ? Métropole ? Pourquoi une telle inertie ?	Le PDM agit pour l'ensemble des modes de déplacements. Il inscrit dans son projet stratégique et son plan d'action une hiérarchisation du réseau routier (réseau structurant, réseau primaire, réseau secondaire) qui permet d'apaiser les quartiers de Montpellier et les centres-villes des communes de la métropole. Il prévoit par ailleurs	La commission prend note des réponses de 3M concernant les contournements envisagés de Montpellier.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	la réalisation d'un contournement intercommunal composé de nouvelles infrastructures (le COM et la DEM), de la RM65 et de l'A709 reconfigurée. L'objectif de ce contournement intercommunal est d'assumer rôle de distribution du trafic à l'intérieur du contournement – dans la zone urbaine - tout en y réduisant le transit, la congestion. Pour que l'A709 joue pleinement son rôle de contournement sud de Montpellier, il est nécessaire de travailler sur sa reconfiguration. Les fonctions et les conditions administratives, réglementaires, financières et techniques pour la reconfiguration de l'A709 sont à approfondir avec les partenaires (Etat, Région, Département, AOM voisines). En complément de ce maillage, la finalisation du LIEN Ouest permet également de soulager une partie du trafic en entrée de métropole. La DEM est réalisée sous maîtrise d'ouvrage du Département de l'Hérault.	
TRANSPORT EN COMMUN		
Gratuité		
BOUSSAC Jean-Noël		
Je suis retraité, je ne possède pas de téléphone avec accès à Internet aussi lorsque je veux utiliser la gratuité des parkings, tram, cette possibilité qui m'était offerte avant la généralisation de la gratuité et désormais impossible pour moi. De là, en ce qui me concerne, la généralisation de la gratuité, c'est traduite pour moi par une obligation de payer le parking lorsque je veux utiliser le tram. Bravo les grandes publicités sur la gratuité.	Les transports en commun sont gratuits depuis le 21 décembre 2023 pour tous les habitants de la Métropole de Montpellier. Cette gratuité s'est accompagnée d'une suppression du geste de validation dans les transports en commun pour une grande liberté dans les bus et tramways. La gratuité des P+Tram pour les métropolitains est également mise en œuvre sous réserve d'un usage vertueux de ces derniers. Il s'agit en effet d'encourager le report de la voiture vers les transports en commun et non pas de réaliser un stationnement « sec » de son véhicule, soumis au tarif horaire. Une solution dématérialisée a alors été proposée pour contrôler cet usage vertueux et ainsi maintenir un nombre de places satisfaisant pour les usagers réalisant un déplacement en	La Métropole explique les modifications survenues sur les obligations pour bénéficier de la gratuité et comment prendre les transports en commun sans smartphone, par une réponse très ciblée sur le cas du rédacteur

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	transports en commun par la suite. C'est cette solution sur smartphone que vous nous avez signalé. Soucieux d'améliorer constamment ses propositions de mobilités et de prendre en compte les retours d'utilisateurs en difficulté avec cette solution, la Métropole a demandé à son délégataire en charge de la gestion commerciale et de l'exploitation du réseau TaM d'y apporter une réponse technique. Ainsi, depuis le 1er septembre, une nouvelle solution de gratuité non digitale, sans smartphone, est proposée. Cette solution vous permet de disposer de 4 sorties gratuites par mois dans les P+Tram sous réserve de validité de votre Pass Gratuité et d'activation du service sur votre carte de transports en espace mobilité TaM. Nous vous invitons à prendre rendez-vous afin de limiter votre temps d'attente en espace mobilité (https://rdv.tam-rendezvous.com)."	
Information		
BOUSSAC Jean-Noël		
J'avais entendu dire que la ligne "à au niveau de service" appelait Bus Tram pourrait desservir le Crès. Qu'en est-il exactement ?	La bustram 1 (Place de l'Europe - Castries) passera par la commune du Crès au niveau de la route de Nîmes. Elle est une des branches du SERM Montpellier Méditerranée qui est composé par des lignes de train, bustram ou car express.	La commission prend note de la réponse de 3 M

5. LAVÉRUNE

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
INFRASTRUCTURES		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
DEVELOPPEMENT		
AUGIER		
Venu ce jour pour vérifier sur les documents, papier la présence ou pas du LICOM dans les réseaux structurants. Visiblement cet acte important n'est plus à l'ordre du jour. Je déposerai donc un commentaire négatif sur ce point dans le dossier d'enquête. À noter, par contre, la priorisation du COM qui est fondamentale	En effet, la LICOM ne fait pas partie du projet de PDM2032. Le contournement prioritaire identifié dans le PDM est composé du COM à l'Ouest. Son effet sur la limitation du transit dans le tissu urbain habité est plus intéressant que la réalisation d'une nouvelle infrastructure routière au sein du secteur de la Pleine Ouest.	La commission prend note de la réponse de 3M concernant la LICOM
TRANSPORT EN COMMUN		
ÉQUITE TERRITORIALE		
Anonyme		
Les déplacements à l'ouest de Montpellier via les communes de Lavérune - Pignan - Cournonterral sont très problématiques. Pourquoi ? Augmentation des constructions, des lotissements dans ces communes, sans prévision de mise en place des déplacements, des transports adaptés aux besoins de la population : étudiant, travailleurs, personnes âgées, etc. Montpellier intra-muros est très bien desservie, au détriment des communes périphériques qui font partie de la Métropole. La pollution est bien sûr présente par les voitures très nombreuses qui traversent les communes. En conclusion : Prévoir, avant toute création de lotissement, la mise en place d'une politique de transport adaptée aux besoins de la population.	"Le PDM s'appuie sur plusieurs actions pour atteindre ses objectifs. Les actions doivent être analysés de manière systémique et non de manière isolée. Ainsi, le système de mobilité proposée permettra de reporter le trafic en dehors des centres urbains (ou de le limiter), et il permettra de reporter 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". Concernant la partie ouest du territoire, des actions en cohérence avec le poids de population et les pôles générateurs de mobilités sont identifiées : - Transport en commun: *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 : *8 de Cournonsec à Montpellier *7 de Fabrègues à Montpellier *C de Carnon à Juvignac	L'auteur, habitant de l'ouest de Montpellier, propose d'adapter les capacités des TC, sous équipés, avant de construire des lotissements. La Métropole rappelle les actions prévues au PDM pour mieux desservir ce territoire, en cohérence avec le poids des populations et des pôles générateurs de mobilités.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	- Apaisement des centre-villes et villages : toutes les communes de la Métropole sont concernées En effet, l'articulation urbanisme-déplacement est un élément clé pour la réussite vers des déplacements plus sobres et décarbonés. Ce sujet est abordé en page 26 du document projet et sera enrichi davantage suite aux recueils de l'enquête publique.	

6. MONTPELLIER.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
DOSSIER		
INFORMATION		
CUVIER Marie-Ange		
Egalement, quasi personne n'a été informé de cette enquête. Nous l'avons su de façon fortuite. Pourquoi pas à l'avenir vous appuyer sur les réseaux partenaires pour faire passer l'information(Maisons pour tous, comités et conseils de quartiers ...etc.	L'élaboration du projet de PDM a été accompagné par la mise en œuvre d'un dispositif d'information continu en ligne conçu pour permettre à chacun de connaître l'avancement du projet, les grands rendez- vous parmi lesquels, l'annonce des dates de l'enquête publique et d'exprimer son avis. Annoncé dès le 1er février 2021 dans la délibération de relance de la révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU) par l'élaboration du Plan De Mobilité 2030, le processus de concertation s'est notamment traduit pas plusieurs mesures destinées à présenter le projet et recueillir l'avis de la population : • Une plateforme de participation citoyenne, accessible de février 2021 au 9 septembre 2024 a permis de proposer au grand public un espace de contributions libres pour donner son avis et	La commission considère que cette enquête a fait l'objet d'un important dispositif d'information.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	ses propositions sur les changements d'habitudes de déplacements, pour des mobilités plus vertueuses réduisant leurs impacts sur l'environnement ; • La diffusion d'information régulière dans le magazine de la Métropole pour signaler les prochains rendez-vous et présenter le projet de PDM : Plusieurs grands rendez-vous tels la création du Comité des partenaires de la Mobilité ou les appels à la participation sur le projet ont ainsi été annoncé via la publication d'articles dans le magazine « Montpellier Métropole en commun » de décembre 2022, le site internet de Montpellier Méditerranée Métropole, et dans la presse locale (Midi Libre 02/02/2021...). • L'information du public sur l'élaboration du Plan de Mobilité s'est également opérée via la publication d'annonces légales dans La Gazette de Montpellier et le Midi Libre. Ces publications ont notamment mentionné le dispositif d'information continu permettant à chacun de connaître l'avancement du projet, les rendez-vous et d'exprimer avis et observations sur le projet depuis le formulaire en ligne sur le site internet de la Métropole ou directement par mail via l'adresse pdm2030@montpellier.fr ou par courrier postal. • Enfin, le Comité des Partenaires renommé Comité des mobilités ou Comob a été créé par la Métropole en Mai 2022, avec l'ambition d'en faire le lieu privilégié du dialogue avec les 3 plénières et 4 ateliers ont été consacrés à la concertation du projet de PDM 2032. En ce qui concerne l'enquête publique, celle-ci a été annoncée à deux reprises dans la presse (Midi Libre et La Gazette de Montpellier) respectivement le jeudi 23 et le dimanche 26 janvier, puis le jeudi 13 et le dimanche 16 février. L'avis d'ouverture de	

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	l'enquête publique a été affichée au siège de la Métropole ainsi que dans les Hôtels de Ville de chacune des 31 communes de la Métropole. L'information a également été affichée dans le réseau des Maisons pour Tous de Montpellier, sur le site internet de Montpellier Méditerranée Métropole ainsi que la plupart des sites internet des communes. Certaines d'entre elles ont également complété cette affichage avec des affichages quotidiens sur leurs panneaux lumineux, voir avec des publications destinées à inciter la population à s'exprimer et donner son avis sur le projet de PDM. Enfin, les principales stations de tramway ont également été destinataire d'une affiche rappelant l'organisation de l'enquête publique en donnant toutes les informations pratiques nécessaires pour participer à la démarche."	
INFRASTRUCTURES		
DEVELOPPEMENT		
DUFOUR Raquel et CARTIER Agnes		
Nous sommes convaincus qu'une solution serait un sens unique de l'UFR vers 4 seigneurs avec piste cyclable à double sens et un large trottoir sécurisant les piétons (enfants, étudiants ...)Le maintien de places de stationnement est nécessaire pour les habitants l'école, le marché.... Ainsi que nos arbres qui identifient le quartier.Nous souhaiterions donc savoir la planification de ce projet et quel interlocuteur à contacter?	Merci pour ces propositions. Néanmoins, le Plan de Mobilité (PDM) est le document qui structure et organise l'ensemble des politiques de mobilité pour les années à venir. Sa vocation est de mettre en cohérence les actions sans entrer dans les particularités spécifiques inhérentes à chaque quartier. Il est donc normal que le PDM n'apporte pas une réponse précise à des problématiques très locales.	La commission prend note de la réponse de 3M.
MOBILITE DOUCE		
FRAYSSIGNES Pierre		
Projet de passerelle sur le LEZ, rue des Courlis.Projet aujourd'hui inopportun et obsolète. M	La porosité entre quartiers est en effet importante pour les mobilités actives. Des études spécifiques doivent avoir lieu pour chaque franchissement du Lez. De plus, tout projet d'infrastructure en France doit s'inscrire dans un process de	La commission prend note que des études spécifiques seront réalisées pour permettre le franchissement du Lez par des modes actifs.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	conception complexe alliant définition d'un programme adapté, tour de table financier, procédures administratives, foncières et environnementales. L'ensemble de ces démarches s'inscrit nécessairement sur un temps long, d'autant plus si des points durs apparaissent pendant les investigations (foncier, espèces naturelles protégées...)	
ROUTES		
DUFOUR Raquel et CARTIER Agnes		
Représentant les habitants de l'av du Pic St Loup: Faute de précisions dans le dossier, nous nous inquiétons de : - du projet d'aménagement de l'avenue à cause des nuisances que cela pourrait nous apporter (intensification du trafic routier , bus, disparition du stationnement, absence de sécurité piétonne euntre l'UFR staps, l'école, les commerces et la maison de gériatrie (chu).Disparition éventuelle d'arbres ?	Le Plan de Mobilité (PDM) est le document qui structure et organise l'ensemble des politiques de mobilité pour les années à venir. Sa vocation est de mettre en cohérence les actions sans entrer dans les particularités spécifiques inhérentes à chaque quartier. Il est donc normal que le PDM n'apporte pas une réponse précise à des problématiques très locales.	La commission prend note de la réponse de 3M.
VELO		
LE PLAIDEUR Marie Agnés		
Il faut sécuriser les parkings des vélos attachés seulement par la roue avant. Il est indispensable qu'ils installent des arceaux , proches de l'entrée et bien visibles	Concernant le stationnement vélo, il fait partie des actions pour les modes actifs. Cf extrait de la fiche action B2 : "Déploiement de la stratégie de stationnement vélo : • Mise en place, en ville, de stationnement pour les vélos (sécurisé en box et arceaux) a proximité des pôles générateurs • Stationnement vélo au niveau des arrêts TC (typologie et capacité selon type de PEM) • Intégration dans le PLU de l'obligation de mise en place de stationnement vélos abrités dans les logements collectifs • Incitation des entreprises à la mise en places de stationnement vélos sécurisés • Réalisation de diagnostic de patrimoine vacant dans les immeubles en centre ancien pour évaluer l'opportunité et la faisabilité de reconversion vers	La commission prend note de la volonté de 3 M de sécurisé le stationnement des vélos.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	des stationnements vélos Rééquilibrage des usages des parkings en ouvrage pour tenir en compte du besoin en stationnement vélo	
MATHIEU Valérie		
Piste Cyclable Bd de la perruque s'arrete net Bd Rabelais: Proposition de rallonger jusqu'à la gare St Roch par la rue F. Peyson	Le réseau vélo repose sur 5 grands objectifs pour tout itinéraire cyclable : sécurisé, direct, cohérent, attractif et confortable. Cette dynamique de réseau doit permettre traiter les discontinuités et les intersections, qui constituent souvent les points noirs des réseaux cyclables.	3 M répond d'une manière générale mais pas directement à la question posée.
MOBILITE		
Cohabitation		
DUFOUR Raquel et CARTIER Agnes		
Cette avenue est devenue difficile à fréquenter en général.Nous sommes donc contents de la démarche d'un aménagement.	L'observation concerne l'avenue du Pic St Loup et son réaménagement. Cette question précise ne relève pas de l'échelle de conception du PDM.	La commission considère que cette observation ne relève pas du PDM.
PLAN DE CIRCULATION		
BASAGANA Coryne		
Pourquoi fait on un axe si près du centre historique ? Le PLUI nous a montré qu'il va y avoir encore plus d'habitants dans la zone etcela va générer encore plus de circulation. Comment remédier à ce problème?	L'observation concerne le boulevard Vieussens et le quartier autour de la gare St Roch. Effectivement, ce quartier central, bien équipé et bien desservi peut accueillir - à sa mesure - une partie de la croissance démographique et économique de la Métropole. En accueillant des habitants dans un secteur très bien desservi en transport en commun, piste cyclable et voisin de l'aire piétonne, on favorise la ville des courtes distances et des besoins de déplacement nécessitant très rarement la voiture individuelle.	La commission considère que 3M apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été transmises.
VOLONTE		
MATHIEU Valérie		
J'ai effectué des propositions visant à améliorer la qualité de vie des habitants mais aussi des cyclistes, piétons ou véhicules. VOIR FICHE (CROQUIS)	Le croquis n'a pas été transmis.	Pas de commentaire

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
PLUI		
Anonyme		
Le comité de sauvegarde demeure attentif à la protection de la totalité de son espace boisé classé (EBC) dans ce secteur, Bd Berthelot, Rue du Dr Louis Perrier, Av de Maurin.	Cette observation ne concerne pas le PDM mais le PLUi.	Pas de commentaire
QUATRE BOULEVARDS		
PLAN DE CIRCULATION		
BASAGANA Coryne		
Le problème des quatre boulevard n'apparaît pas dans le plan de mobilité. Les données sont de 2019, les raaétés pour changer les sens de circulation sont de 2022. Avec la fermeture Av Dubout entraîne 17000 voitures par jour sur les 4 Bd. Pollution et bruit ont augmenté dans la proportion. Comment pourrait il être résolu?	Le Plan de Mobilité (PDM) est le document qui structure et organise l'ensemble des politiques de mobilité pour les années à venir. Sa vocation est de présenter un système de mobilité global sans rentrer dans les particularités spécifiques inhérentes à chaque quartier. Il est donc normal que le PDM n'apporte pas une réponse précise à la problématique de trafic sur les boulevards Berthelot, Vieussens, Rabelais et d'Orient. Un des principaux objectifs du PDM est de limiter le trafic dans les centres-villes densément peuplés, afin d'améliorer les conditions de vie de ses habitants (sécurité, pollution de l'air, bruit...). Le secteur à l'ouest et au sud-ouest de la centralité montpelliéraine va être très prochainement desservi par la ligne 5 de tramway, bénéficier de la création du Contournement Ouest de Montpellier (COM) et être parcourue par les vélolignes A, 6, 7 et 8. Ainsi, la situation sur ce quartier devrait s'améliorer dans les années à venir grâce au développement de l'offre pour des mobilités alternatives à la "voiture solo". Pour plus de détails et des données chiffrées, se référer à la réponse complète à destination du Collectifs des Riverains des 4 Boulevards.	Sur l'augmentation de la pollution et du bruit sur les 4 boulevards, 3M répond en détails dans le thème correspondant traité dans les réponses aux contributions du registre dématérialisé. Le PDM présente un système de mobilité global et n'apporte donc pas de réponses aux problématiques particulières de quartiers. Mais la Métropole précise que les actions du PDM ont pour but éloigner les flux de transit de la ville et de diminuer la part de véhicules polluants circulant actuellement. L'ensemble des actions prévues auront un impact bénéfique sur ces quartiers en diminuant la pollution et améliorant la qualité de vie.
MATHIEU Valérie		
Le contournement de la circulation en 2022 avec la fermeture de l'av Dubout a entraîné un report de circulation de plus de 15000 véhicules /jour sur les 4 Bd. entraînant pollution sonore ++, atmosphérique au delà	Le Plan de Mobilité (PDM) est le document qui structure et organise l'ensemble des politiques de mobilité pour les années à venir. Sa vocation est	

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
des normes OMS, danger pour les piétons et les cyclistes dont je fais partie. Les pistes cyclables des 4 Bd ne sont pas sécurisées. Le report de circulation amène voitures et camions sur le Bd de la perruque ou j'habite.	de présenter un système de mobilité global sans rentrer dans les particularités spécifiques inhérentes à chaque quartier. Il est donc normal que le PDM n'apporte pas une réponse précise à la problématique de trafic sur les boulevards Berthelot, Vieussens, Rabelais et d'Orient. Un des principaux objectifs du PDM est de limiter le trafic dans les centres-villes densément peuplés, afin d'améliorer les conditions de vie de ses habitants (sécurité, pollution de l'air, bruit...). Le secteur à l'ouest et au sud-ouest de la centralité montpelliéraine va être très prochainement desservi par la ligne 5 de tramway, bénéficier de la création du Contournement Ouest de Montpellier (COM) et être parcourue par les vélolignes A, 6, 7 et 8. Ainsi, la situation sur ce quartier devrait s'améliorer dans les années à venir grâce au développement de l'offre pour des mobilités alternatives à la "voiture solo". Pour plus de détails et des données chiffrées, se référer à la réponse complète à destination du Collectifs des Riverains des 4 Boulevards.	
SECURITE		
COHABITATION		
BASAGANA Coryne		
Les pistes cycables sont très dangereuses, simplement peintes au sol et avec des racines d'arbre. Les motos passent au milieu, obligent les voitures à se déporter vers les vélos. Le collectif 4 Bd a recensé plus de 70 accidents en 2 ans et demi, ce qui veut dire qu'il y en a plus.	La question de la sécurité des aménagements cyclables est fondamentale. Le PDM cherchant à encourager le report de l'usage en solo de la voiture vers les transports publics, la marche ou le vélo, la Métropole mène une politique innovante et ambitieuse en faveur des mobilités décarbonées et offre des alternatives à la voiture individuelle, tout en cherchant à protéger le pouvoir d'achat des plus fragiles. Pour une meilleure qualité de l'air et un cadre de vie apaisé, elle met en place un Plan Mobilités actives ambitieux de 150 M€, avec pour ambition de créer un Réseau Express Vélo, baptisé «	La Métropole répond d'une manière générale à des observations concernant des problèmes concrets liés à la sécurité des usagers.
MATHIEU Valérie		
La traversée en vélo est dangereuse d'autant plus avec des enfants et le trajet piéton est désagréable, bruit et pollution		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	Vélolignes Montpelliéraines », reliant plusieurs communes de la Métropole entre elles en complétant et en améliorant le maillage existant. L'ambition de la Métropole est donc bien que chacun puisse adopter une pratique du vélo en toute sérénité et cette ambition est exposée dans le projet du PDM.	
TRANSPORT EN COMMUN		
DEVELOPPEMENT		
CUVIER Marie-Ange		
Prolongement de la ligne de bus 16:Le terminus actuel est place de l'Europe, ce qui oblige les usagers à changer de mode de transport et prendre le tram pour aller en centre ville.Le quartier Pompignane est dense et cela s'intensifie. Cela justifie une ligne directe Pompignane-centre ville. Nous proposons le prolongement du 16 av J.Cartier pour s'arrêter place P. Bec. Le point de retournement pour le bus se situe 50m plus haut	La ligne de bus rejoint la place de l'Europe où 2 lignes de tramway se croisent (L1 permettant de rejoindre le Polygone puis la gare de manière efficace et L4 permettant de rejoindre le Corum en 3 stations). Cette correspondance est particulièrement performante en temps et en terme de multiplicité des destinations. Par ailleurs, le projet de passerelle sur le Lez au niveau de la rue des Courlis permettra de relier les deux rives du Lez, notamment la station Pompignane sur la ligne 4.	La Métropole n'aborde pas la proposition sur la ligne 16 (prolongement), mais elle explique ce qui est prévu au PDM pour relier plus facilement La Pompignane au centre-ville dont une passerelle sur le Lez.
ORGANISATION		
BASAGANA Coryne		
Qu'en est il des bus? Vont-ils être redirigés vers d'autres rues afin de ne pas tous passer au même endrot?	Concernant le trafic des bus, en dehors de modifications ponctuelles du plan des transports en communs lors de périodes de travaux (apportant des pics de circulation), seul le boulevard Berthelot est concerné. L'offre sur 2024 et 2025 est de 376 bus, qui circulent quotidiennement sur ce boulevard, ce chiffre devant baisser de 15 % lors de la très prochaine mise en service de la ligne 5 de tramway. Les boulevards Rabelais et d'Orient sont eux traversés perpendiculairement par environ une centaine de bus par jours sur les deux intersections impactées.	A cette contribution liée à la problématique des 4 boulevards, 3M répond sur l'évolution attendue dans l'avenir sur le trafic des bus. Elle détaille les arguments dans les réponses aux collectif des 4 boulevards (voir dans le thème du même nom).
FRAYSSIGNES Pierre		
Mais renommer la station de Tram ligne 3 Pompignane qui n'a aucun rapport avec le quartier mais induit en erreur les passagers du tram	Cette observation ne relève pas de l'échelle de conception du PDM2032	Pas de commentaire

7. MURVIEL-LÈS-MONTPELLIER.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
HORS SUJET		
Anonyme		
Pourquoi ne pas confier la réhabilitation de la cave coopérative à un promoteur il pourrait faire quelques appartements (sociaux ou pas) et créer des espaces partagés le taux est en financé par la vente des appartements.	Cette observation n'a pas de lien direct avec l'enquête publique sur le projet de PDM. En conséquence, elle n'appelle pas de réponse particulière.	Pas de commentaire
Mme CHAMOND		
Réaménager la route entre la coopérative et le stop	Cette observation ne concerne pas le projet de PDM. Il s'agit d'une problématique locale qui concerne l'une des communes composant le territoire métropolitain.	
INFRASTRUCTURES		
ROUTES		
ORTIGESA Patrick		
Nous avons pas de possibilité raisonnable de ne pas prendre la voiture, il n'y a pas de rocade sur l'Ouest de Montpellier, qui éviterait de rentrer dans la ville. La piste cyclable qui passe auprès d'arbres n'est pas justifiée car pas prise par les vélos et occasionne un bouchon permanent, donnent la possibilité au village de l'agglomération de contourner Montpellier, arrêtez les rues en sens unique qui font faire des kilomètres en plus dans la ville, reprendre le projet de LALICOM, urgent plus que la liaison Juvigny - Saint-Jean-de-Védas, pour éviter que les voitures qui se dirige vers ce site traverse les villages de Murviel, Saussan, Fabrègues, Cournonterral. En point positif, la rocade nord de Montpellier est très bien vive la fin des travaux.	Le PDM agit pour l'ensemble des modes de déplacements. Concernant le réseau routier hiérarchisé, le PDM se base sur le système routier pour asseoir son système multimodal de déplacement. Il inscrit dans son projet stratégique et son plan d'action une hiérarchisation du réseau routier (réseau structurant, réseau primaire, réseau secondaire) qui permettra d'apaiser les quartiers de Montpellier et les centres-villes des communes de la métropole. Ce système se base notamment sur un contournement intercommunal composé de la RM65, de la DEM, de l'A709 et du COM. Cet anneau devra permettre de distribuer le trafic et de réduire la congestion. En complément de ce maillage, la finalisation du LIEN permettra également de soulager une partie du trafic en entrée de métropole.	La commission prend note de la réponse de la Métropole concernant les déplacements de contournement de Montpellier
SECURITE		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLÉ	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
VOIRIE		
ORTIGESA Patrick Attention aux codes de la route pour les vélos et trottinettes contre sens sur les voies réservées au bus, ambulance et taxis. Pas assez de contrôle de police avec des voitures banalisées qui circule pour relever les manquements au code de la route. Arrêter les punitions collectives comme les dos d'ânes pour mieux cibler les contrevenants.	Le respect du code de la route relève du pouvoir de police du Maire de chaque commune ainsi que des forces de l'ordre nationale (Gendarmerie et Police Nationale). Le PDM accompagne l'évolution des nouveaux usages de mobilité en programmant des actions de sensibilisation de la population aux bonnes pratiques : savoir rouler à vélo pour les plus jeunes, édition d'un Guide de la rue, remise en selle, etc	La commission prend note des réponses de la Métropole concernant le respect du code de la route qui relève de la responsabilité des maires et des forces de police.
ZONES FAIBLE ÉMISSION		
INEGALITE SOCIALE		
ORTIGESA Patrick La ZFE est anticonstitutionnelle car elle dérange les personnes à faible revenu, cela crée des délinquants alors qu'ils n'ont pas le choix.	La ZFE n'oblige pas les usagers à acheter des véhicules électriques ou hybrides. Les crit'air 2 sont autorisées, soit des véhicules essence postérieur à 2006 et des véhicules diesel postérieur à 2011. Le renforcement du réseau des transports en commun, la création de nouvelles lignes, la création du réseau hiérarchisé vélo dont les vélolignes, l'aide au covoiturage etc contribuent au changement de comportement (report modal de la voiture individuelle vers des modes moins polluants). Concernant l'accès au territoire, il existe des dérogations géographiques (axe de transit, accès aux parking relais, aux Zones d'activités) d'usage (52 jours, petit rouleur) et technique (VASP, E85, Collection), le but est de garder un accès ponctuel, pour les trajets du quotidien, la métropole mise sur le report modal ou a défaut avec un véhicule ayant un plus faible impact sur la santé de la population (EQIS Santé Publique France, décembre 2024). Le PDM s'appuie sur plusieurs actions pour atteindre ses objectifs. Les actions doivent être analysées en réseau et non de façon isolée.	Sur la critique du caractère socialement discriminatoire de la ZFE, 3 M avec les mêmes arguments : A l'idée d'être contraint de changer de véhicule, la Métropole oppose la non obligation de le faire et présente les règles, dont le Crit'air 2 qui permet de rouler avec des véhicules anciens 19 ans (essence) et 14 ans (diesel) et les dérogations. Elle rappelle l'approche systémique des domaines d'actions pour atteindre les objectifs du PDM.

8. PRADES-LE-LEZ.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
DOSSIER		
INFORMATION		
BARBIER Christian		
J'aimerais voir plan, schéma ou maquette de la contre allée. Apparemment très difficile à avoir. Je m'exprime au nom de mon voisin, Mr Kinaz rue des acacias	Le PDM est un document de planification et d'orientation stratégique qui porte les ambitions du territoire métropolitain en matière de mobilité des personnes et des marchandises à l'horizon 2032. En ce sens, il s'agit d'un document conçu à l'échelle métropolitaine qui n'a pas pour vocation de détailler l'ensemble des actions qu'il comporte à l'échelle de chacune des communes qui le compose.	La commission considère que cette observation ne relève pas du PDM.
INFRASTRUCTURES		
PMR		
SIMONET MOLINA Annie		
Le plus important est l'application à tous les niveaux , dans la commune , de la loi sur le handicap du 11/02/05. Les panneaux de limitation de vitesse 30 ou 50 ainsi que les radars pédagogiques sur les routes c'est bien . Faire en sorte qu'ils soient respectés, c'est mieux.	La question du handicap est en effet un thème majeur du projet de PDM. Le PDM comporte d'ailleurs une annexe ""Accessibilité"" qui indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des espaces publics et des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite. La question du contrôle du respect des vitesses réglementaires est un sujet qui dépend du pouvoir de police de chaque Maire	La commission prend note des réponses de la Métropole concernant le respect du code de la route qui relève de la responsabilité des maires et des forces de police.
Rond-point		
Anonyme		
Pour ce qui est du rond point de Girac, ne pas avoir la possibilité de tourner à gauche direction Clapiers pour le trafic de Saint Mathieu et Prades est aberrant. De même que la réponse qui m'a été faite lors d'une nième réunion sur le sujet: "c'est trop cher". Quid des surcoûts d'aménagement des voiries des autres itinéraires devenus alors	Les véhicules venant de St Mathieu de Treviers et Prades-le-Lez ont la possibilité une fois arrivés au carrefour RM17/RM65 de Girac, de se diriger vers Clapiers et Castelnau-le-Lez en empruntant dans un premier temps la RM65 à droite et de	La commission prend note des réponses de la Métropole concernant le rond-point de Girac.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
obligatoires et qui sont dévidence sous dimensionnés.	faire demi-tour à l'échangeur d'Agropolis pour reprendre la RM65 en Direction de Clapiers. Le détour par rapport à l'ancien carrefour de Girac n'est que de quelques centaines de mètres et ne concerne qu'une partie très restreinte du trafic total transitant à Girac. A l'échelle du bassin de vie nord de Montpellier, les usagers sont préférentiellement invités à emprunter le LIEN, la Route de Ganges (D986) puis la RM65 depuis le carrefour de la Lyre.	
Les pradéens ne sont pas écoutés et sont oubliés. Au nom de l'utilité publique, ils devront faire 1,5 km de plus en voiture pour se rendre à Castelnau via la M 65, pour accéder par exemple au lycée Pompidou, à la clinique du Parc, ou à la jonction autoroutière. A moment de la mise en place de la ZFE, ce n'est guère compréhensible. Pas très écologique	20 observations ont été formulées par les habitants de Prades-le-Lez. Leurs avis ont bien été intégrés à l'enquête publique sur le projet de PDM. En conséquence, les pradéens ne sont pas oubliés. Cependant, le Plan de Mobilité (PDM) est le document qui structure et organise l'ensemble des politiques de mobilité pour les années à venir. Sa vocation est de mettre en cohérence les actions sans entrer dans les particularités spécifiques inhérentes à chaque quartier. Il est donc normal que le PDM n'apporte pas une réponse précise à des problématiques très locales.	
SIMONET MOLINA Annie		
Sans compter le report des voitures important depuis la modification du rond poinr Girac	Les véhicules venant de St Mathieu de Treviers et Prades-le-Lez ont la possibilité une fois arrivés au carrefour RM17/RM65 de Girac, de se diriger vers Clapiers et Castelnau-le-Lez en empruntant dans un premier temps la RM65 à droite et de faire demi-tour à l'échangeur d'Agropolis pour reprendre la RM65 en Direction de Clapiers. Le détour par rapport à l'ancien carrefour de Girac n'est que de quelques centaines de mètres et ne concerne qu'une partie très restreinte du trafic total transitant à Girac. A l'échelle du bassin de vie nord de Montpellier, les usagers sont préférentiellement invités à emprunter le LIEN, la Route de Ganges (D986) puis la RM65 depuis le carrefour de la Lyre.	

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
VELO		
ARMANY Alain		
Après échange avec le commissaire enquêteur, il a été convenu de faire part des interrogations et des difficultés rencontrées pour la mise en œuvre d'une piste cyclable sur la contre allée. Il sera fait part de nos interrogations en tant que riverains sur le site internet qui nous est communiqué par le commissaire enquêteur.	Cette observation n'appelle pas de réponse particulière.	Pas de commentaire
CRES Serge		
Je me déclare contre l'aménagement de la piste cyclable sur la contre allée tel qu'il est prévu. Une simple signalétique au sol, type chaussée à voie centrale banalisée suffirait. De plus pour les véhicules, le sens de circulation, sud vers le nord, est préférable, car il dirigerait les pradéens vers le centre du village et ses commerces et éviterait un surplus de voitures ainsi qu'une forte pollution sur la M17, notamment le soir: 8000 véhicules en heures de pointe (ref: Prades Magazine du 26/02/25). Tout est fait pour faciliter les piétons et les cyclistes au dépend de la voiture qui reste pour la population la plus ancienne le moyen de déplacement nécessaire. Pensez à eux.	Le Plan de Mobilité (PDM) est le document qui structure et organise l'ensemble des politiques de mobilité pour les années à venir. Sa vocation est de mettre en cohérence les actions sans entrer dans les particularités spécifiques inhérentes à chaque quartier. Il est donc normal que le PDM n'apporte pas une réponse précise à des problématiques très locales. Néanmoins, l'une des ambitions du projet de PDM est d'encourager et d'accompagner la transition des choix de mobilité du quotidien. Cet objectif nécessite de réinterroger la place de la voiture sur l'espace public, qu'elle soit en circulation ou en stationnement, pour donner plus de place aux piétons, aux cyclistes et plus largement à la vie locale, sans pour autant interdire la voiture. Il s'agit simplement de redonner à la voiture sa juste place au regard des autres mobilités.	La commission considère que 3M apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été transmises
MOBILITE		
PLAN DE CIRCULATION		
ALIAU Serge		
Je suis passé pour me renseigner; mais au départ, je trouve ce projet mal adapté et compliquant trop la circulation au sujet du trajet Prades le Lez vers Montpellier. Voie rapide jusqu'à Girac, rond point Botanic et retour par la vieille route de Montpellier	Le PDM s'appuie sur plusieurs actions pour atteindre ses objectifs. Les actions doivent être analysés de manière systémique et non de manière isolée. Ainsi, le système de mobilité proposée permettra de reporter le trafic en dehors des centres urbains (ou de le limiter), et il permettra de reporter certains déplacements réalisés jusqu'à présent en voiture sur des modes alternatif (covoiturage, vélo, transport	La commission considère que 3M apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été transmises

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	en commun, piéton), dans l'objectif de laisser la voiture à sa "juste place".	
BRUSQUE Nathalie		
Je suis contre la modification de la contre allée ainsi que du rond point Girac (version initiale) Pour la contre allée, il suffit de mettre des feux de circulation alternée tout en laissant le double sens de circulation; ou bien ,et encore moins onéreux, vous pouvez mettre des panneaux de sens interdit sauf pour les riverains et limitation de la pollution (pas de km en plus). Pour le rond point Girac, Annulation de la baisse de la vitesse sur la voie principale; donc accroissement des km parcourus donc plus de pollution pour Clapiers et Montferrier. Merci aux verts de penser à tous ces paramètres	Concernant le giratoire Girac, la suppression du giratoire en direct sur la RM65 est susceptible d'augmenter à la marge les vitesses du transit mais elle sera réglementairement réduite à 50 km/h. Ça n'augmente pas les km parcourus, au contraire. Auparavant les véhicules en transit devaient céder le passage et redémarrer au giratoire, maintenant ils passent sans s'arrêter donc l'effet sur la pollution est plutôt relativement bénéfique. Et dans le contexte global, le report modal entrainera une baisse de pollution bien plus importante.	
SECURITE		
Sensibilisation à la citoyenneté		
Anonyme		
Le respect du code de la route sur la route de Mende, dan la traversée de Montferrier n'est, ni contrôlé, ni sanctionné. Ce trajet interdit aux poids lourds de plus de 7,5 t , fait l'objet d'une tolérance tacite des autorités responsables nuisible aux riverains.	Le respect du code de la route relève du pouvoir de police du Maire de chaque commune ainsi que des forces de l'ordre nationale (Gendarmerie et Police Nationale). Le PDM accompagne l'évolution des nouveaux usages de mobilité en programmant des actions de sensibilisation de la population aux bonnes pratiques : savoir rouler à vélo pour les plus jeunes, édition d'un Guide de la rue, remise en selle, etc	La commission prend note des réponses de la Métropole concernant le respect du code de la route qui relève de la responsabilité des maires et des forces de police.
SIMONET MOLINA Annie		
Proner la sobriété, convaincre et non contraindre, pourrait permettre à chacun de comprendre son implication dans l'amélioration de notre cadre de vie.	Cette observation illustre l'approche du Plan de Mobilité : donner les moyens aux habitants et usagers de se déplacer pour tous leurs besoins, en proposant des alternatives et en positionnant la voiture à sa « juste place ».	Pas de commentaire
TRANSPORT EN COMMUN		
ORGANISATION		
SIMONET MOLINA Annie		

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Pourquoi une telle disparité entre la ligne de bus 23 pour Prades couvrant une partie de la commune et les deux lignes du bus 26 pour Montferrier.	La desserte fine du réseau de transport ne relève pas de l'échelle de conception du PDM, cette observation sera relayée lors de l'évaluation annuelle du réseau TAM afin d'étudier l'opportunité de changer l'offre de bus.	La disparité évoquée entre des lignes de bus ne relève pas du PDM répons 3M. Elle doit être traitée en liaison avec la TAM.
RENFORCEMENT		
SIMONET MOLINA Annie		
Diminuer la compétition temps entre la voiture particulière et les transports en commun, ce qui permettrait de désengorger les axes de circulation, diminuerait aussi la pollution de l'air et ce qui rendrait possible le projet du quart d'heure pour les déplacements du quotidien.	Tel expliqué dans le document ""Projet"" à partir de la page 50, l'enjeu d'amélioration du réseau de transports collectifs montpelliérain repose sur un développement hiérarchisé visant à faire fonctionner en synergie les différents modes (articuler plutôt que superposer les réseaux) afin de bénéficier d'un « effet réseau » grâce au maillage des lignes et la multiplication de liaisons origine / destination. Les principes généraux retenus consistent en une hiérarchisation à plusieurs niveaux : - la mise en oeuvre 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. Ce réseau devra bénéficier d'un niveau de service lui permettant de concurrencer la voiture. Il s'agit de l'ambition de création d'un Service Express Régional Métropolitain (SERM) Montpellier Méditerranée, - un 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'offre sur certaines extrémités de lignes un complément du réseau structurant par la création de lignes à haut niveau de service bénéficiant d'un niveau de service proche de celui du tramway - une rationalisation des lignes de proximité, avec la valorisation de certaines et la probable suppression d'autres ou leur évolution en lignes	Diminuer la concurrence durée de transport entre la voiture et les TC est le cœur du sujet selon 3M. Le PDM vise le développement et le renforcement des réseaux pour faire diminuer l'autosolisme. Les principes généraux sont rappelés.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	de Transport à la Demande (TAD) - un réseau de covoiturage visant à connecter les territoires voisins au cœur de Métropole, en complément des lignes périurbaines. Un système de vases communicants doit pouvoir s'effectuer (je pars travailler en covoiturage et je rentre en bus) - des offres spécifiques en lien avec les déplacements liés au loisir ou tourisme, qu'il s'agisse d'évènements ponctuels ou de tendances saisonnières touristiques	

9. VILLENEUVE-LES-MAGUELONE.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
MOBILITÉ		
Plan de circulation		
KAZARIAN H.		
J'ai entendu parler d'une mise en sens unique de l'avenue de la gare avec l'inquiétude sur le trajet du 32 en direction de Garcia Lorca et la sécurisation des sorties des résidences avec un 30 km/h moyennement respecté.	Le Plan de Mobilité (PDM) est le document qui structure et organise l'ensemble des politiques de mobilité pour les années à venir. Sa vocation est de mettre en cohérence les actions sans entrer dans les particularités spécifiques inhérentes à chaque quartier. Il est donc normal que le PDM n'apporte pas une réponse précise à des problématiques très locales.	La commission considère que 3M apporte une réponse adaptée aux observations qui lui ont été transmises.
ENVIRONNEMENT		
SANTÉ		
Et la pollution, en particulier pour les enfants, est insupportable.	Le PDM vise à améliorer la qualité de l'air à l'horizon 2032 à travers le système de déplacement qu'il propose. 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	Sur la pollution insupportable, 3M rappelle que l'objectif du PDM est d'améliorer la qualité de l'air.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	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.	
INFRASTRUCTURES		
Vélo		
GINER Michel		
Des pistes cyclables qui ont été créés et dont le développement doit se poursuivre. Bravo, continuez vos efforts.	Observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	Pas de commentaire

3.2.4. ANALYSE DES OBSERVATIONS RECUEILLIES DANS LES PIÈCES JOINTES.

L'analyse des observations est réalisée par thème.

Les 13 pièces jointes au registre dématérialisé ont été divisées en 83 observations, regroupées en 13 thèmes :

1. Divers.

2. Dossier.

3. Environnement.

4. Financement.

5. Sécurité.
6. Transport en commun.

7. Infrastructure.

8. Intermodalité.

9. Mobilité.

10. PDM.
11. Quatre boulevards.

12. Zone Faible Émission.

13. Urbanisme.

OBSERVATIONS	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
1. DIVERS		
Concertation		
AutreCOM		
Le Plan des Mobilités (PdM) de Montpellier Métropole, soumis à enquête publique en mars 2025, s'inscrit dans une réflexion sur l'avenir des transports dans la région à l'horizon 2032. Ce PdM a été peu médiatisé, tout comme sa concertation publique : entre février 2021 et le 9 septembre 2024, seulement 175 contributions ont été collectées, pour une métropole de plus de 510 000 habitants, et "18 communes de la Métropole échappent à tout commentaire ou observation" ! Cela est très insuffisant, et la Métropole a eu plus de 3 ans pour rectifier le tir et aller chercher vraiment la population pour qu'elle participe. Beaucoup de commentaires et craintes présentés dans le volet "8. Bilan de la Concertation V", n'ont pas fait l'objet d'analyses et de réponses dans le PdM soumis à l'enquête, augmentant l'impression de la population de ne pas être écoutée par les élus. Le PdM qui a été considéré comme quasi-finalisé après une réunion publique en septembre 2024 (seulement 70 personnes présentes...) et son adoption par le Conseil de Métropole en octobre 2024, soulève des préoccupations quant à son adéquation avec les besoins futurs, les évolutions technologiques et les pratiques de mobilité. Ce PdM s'inscrit dans le très court terme, un tel	Les moyens mis en œuvre pour la concertation sont cohérents avec les objectifs fixés dans la délibération du 1er février 2021. Par ailleurs, depuis 2020, la Métropole a mené de nombreuses autres concertations en lien aux autres projets de mobilités : bustram, ligne 5 et extension ligne 1, ZFE, ... Concernant la durée du plan de mobilité sur 12 ans, elle est cohérente avec la durée fixée par le législateur.	La commission note que la Métropole a effectivement mis en œuvre des moyens pour permettre une concertation avec le public, cependant elle estime qu'ils étaient insuffisants et que le public lui-même ne s'est pas mobilisé pour participer à cette concertation

OBSERVATIONS	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
plan devrait anticiper dès maintenant les projets d'infrastructure ou d'aménagement qui mettront peut-être vingt ans à se concrétiser.		
LE MOIGNE Nicolas		
Concertation avec les associations : les échanges avec les usagers sont indispensables dans les réflexions de mobilité. Par exemple, la place Charles de Gaulle au niveau du tram est un exemple récent de travaux coûteux réalisés sans concertation et faisant aujourd'hui un endroit illisible pour les cyclistes. A chaque projet d'aménagement, piéton, vélo, les associations devraient être sollicitées sur tout le territoire. L'association Vélocité relaie l'enquête nationale sur le vélo, le baromètre vélo, qui évalue la cyclabilité des communes. Les bénévoles utilisent et observent les données récupérées de ces enquêtes. Deux cartes sont particulièrement intéressantes : la carte des points noirs prioritaires demandés et la carte des stationnements vélo. Pour les points noirs, il serait logique que les demandes citoyennes soient traitées par ordre d'importance. Plus un axe est demandé et plus il devrait être étudié.	Un processus de concertation avec les associations a été mis en place sur le vélo, par le biais d'un COPIL régulier. Il est complété par un groupe de travail sur les infrastructures, qui permet de consulter les associations sur des plans d'aménagements régulièrement sur le périmètre de la ville de Montpellier. Concernant le reste du territoire, le dialogue sur les aménagements se fait prioritairement via les communes et les pôles territoriaux de la Métropole. Par ailleurs, le Comité des Partenaires renommé Comité des mobilités ou Comob a été créé par la Métropole en Mai 2022, avec l'ambition d'en faire le lieu privilégié du dialogue avec les usagers et les employeurs autour des questions de mobilité sur le territoire. Pour mémoire, depuis sa constitution, le Comité des Mobilités s'est réuni au moins deux fois par an. 3 plénières et 4 ateliers ont été consacrés à la concertation du projet de PDM 2032. Vélocité est membre de ce Comob depuis sa création. Enfin, sur le baromètre Vélo, la Métropole s'appuie sur les résultats et les données du baromètre pour identifier certains points à traiter.	La commission note que la Métropole a effectivement mis en place un processus de concertation avec les associations et qu'elle prend en compte à travers le baromètre vélo les points à traiter.
NIAY Philippe		
Dans le document, la création d'un Observatoire de la Mobilité est évoquée, qui devrait être associé à une analyse à mi-parcours du PDM. The Shifters de Montpellier, en tant qu'association œuvrant activement sur le territoire à la sensibilisation et à l'action contre le changement climatique, souhaite y participer. Notamment dans l'optique du bilan à mi-parcours de ce PDM. Le groupe local de l'association The Shifters est membre du COPAR (COmité des PARtenaires) du PCAET de la	Le plan de mobilité fera l'objet d'un suivi et d'une évaluation à mi-parcours. Il sera alimenté par l'observatoire de la mobilité, piloté par Montpellier Méditerranée Métropole. Ce bilan pourra être présenté et partagé dans les instances de concertation du PDM en particulier le comité des partenaires.	La commission prend note de l'implication citoyenne de l'association « The Shifters » de Montpellier contre le changement climatique.

OBSERVATIONS	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Métropole, et les organisatrices des réunions de travail (Mme Rokaya Toubale, Mme Sophie Massal) connaissent nos bénévoles et leur implication constructive dans ces événements. Nous organisons aussi des événements en partenariat avec l'Agence de Développement et des Transitions, depuis les premiers jours de son existence. A travers le présent avis, nous continuons notre travail de dialogue citoyen avec Montpellier Méditerranée Métropole.		
2. DOSSIER		
Information		
HOCDE Régis		La commission prend note de la volonté de la Métropole de réduire l'usage de la voiture individuelle en milieu urbain en favorisant les modes de transport alternatifs. D'autre part la Métropole souligne l'importance d'une approche systémique pour atteindre cet objectif, visant à diminuer la part modale de la voiture. Enfin en réponse à la question des compétences en matière de mobilité entre les communes et la métropole, la métropole précise qu'elle est compétente pour l'aménagement de l'espace public et de la voirie depuis 2015, et que les projets sont analysés de manière concertée.
Volonté de réduire la part de la voiture individuelle : Au-delà du constat de la pratique automobile en diminution, afficher plus clairement une volonté de réduire la part de la voiture individuelle en milieu urbain et des actions concrètes associées,	Le PDM s'appuie sur plusieurs actions pour atteindre ses objectifs. Les actions doivent être analysées de manière systémique et non de manière isolée. Ainsi, le système de mobilité proposée permettra de reporter le trafic en dehors des centres urbains (ou de le limiter), et il permettra de reporter certains déplacements réalisés jusqu'à présent en voiture sur des modes alternatifs (covoiturage, vélo, transport en commun, piéton), dans l'objectif de laisser la voiture à sa "juste place" en réduisant la part modale de la voiture de 58 à 45%.	
LE MOIGNE Nicolas		
Compétence mobilité métropole : Sur les communes, plusieurs élus renvoient la responsabilité à la métropole et la métropole se dit bloquée par les mairies. Les prérogatives des uns et des autres doivent être clairement mentionnées dans le PDM pour clarifier la situation. Des réunions tripartites (métropole, mairie et association d'usagers) doivent être organisées en cas de blocage.	Depuis la transformation de la Communauté d'Agglomération en Métropole en 2015, la Métropole est compétente pour l'aménagement de l'espace public et toutes les voiries. L'ensemble des projets sont analysés de manière concertée à travers différentes instances de travail.	
3. ENVIRONNEMENT		
Santé		
LE MOIGNE Nicolas		
Végétalisation : pour répondre à l'augmentation des canicules sur la métropole. Il est important de prévoir des itinéraires avec des arbres, des panneaux végétalisés pour donner de l'ombre et de la fraîcheur aux usagers lors des déplacements estivaux. Également, des points d'ombre en amont des feux de circulation rendraient les attentes plus agréables.	Le PDM prévoit dans ses actions la plantation d'arbres et d'arbustes le long des itinéraires cyclables pour favoriser le confort des usagers en toute saison et végétaliser l'espace public. Cette végétalisation est également renforcée par l'insertion du tramway ligne 5 et de la bustram 1,	La commission prend en compte la volonté de la Métropole de végétaliser les itinéraires cyclables et les espaces publics

OBSERVATIONS	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	tous deux concernés par la plantation de très nombreux arbres. Le référentiel aménagements cyclables de la Métropole prévoit le développement de plantations à proximité des aménagements cyclables, pour améliorer le confort des usagers, participer à l'attractivité des itinéraires, valoriser les quartiers et améliorer la sécurité en éloignant les cycles du trafic motorisé. Néanmoins, les contraintes de gestion (arrosage, entretien) doivent aussi être intégrées aux projets d'aménagements cyclables. La Métropole veille à une cohérence entre les projets d'aménagement, la charte de l'arbre, et l'élaboration – en cours – d'un schéma directeur de désimperméabilisation.	
Plan de circulation		
AutreCOM		
Réduction du trafic automobile : L'objectif principal du Pdm, en cohérence avec le SRADDET, le PCAET, est de réduire le trafic automobile et ses impacts environnementaux. Cependant, la majorité des projets actuels de la métropole privilégient encore les infrastructures routières (COM, BHNS), ce qui pourrait nuire à l'attractivité de la métropole à long terme. La réduction du trafic automobile repose en grande partie sur le "contournement", susceptible à la fois, de capturer une partie du trafic local des centres urbanisés, et d'accueillir des transports collectifs. Cette solution 'contournement' est en fait, illusoire. Même si les projets de COM et de DEM étaient réalisés, le contournement ne serait nullement complété : une grande partie traverse des quartiers résidentiels très urbanisés, avec de nombreux carrefours, et s'avère totalement inadaptée à jouer ce rôle (notamment l'Avenue des Moulins entre le rond-point de la Citoyenneté (Alco) et le carrefour de la Lyre).	Le PDM agit pour l'ensemble des modes de déplacements. Il prévoit de réduire la part modale de la voiture de 58 à 45%. Concernant le réseau routier hiérarchisé, le PDM se base sur le système routier pour asseoir son système multimodal de déplacement. Il inscrit dans son projet stratégique et son plan d'action une hiérarchisation du réseau routier (réseau structurant, réseau primaire, réseau secondaire) qui permettra d'apaiser les quartiers de Montpellier et les centres-villes des communes de la métropole. Ce système se base notamment sur un contournement intercommunal composé de la RM65, de la DEM, de l'A709 et du COM. Cet anneau devra permettre de distribuer le trafic et de réduire la congestion. En complément de ce maillage, la finalisation du LIEN permettra également de soulager une partie du trafic en entrée de métropole. Plus spécifiquement, le COM est un axe multimodal qui prévoit l'aménagement de voies réservées aux transports collectifs ainsi que des	La commission prend note que le PDM prévoit de réduire la part modale de la voiture de 58 à 45 %. Une hiérarchisation du réseau routier est également planifiée pour apaiser la circulation dans les centres urbains, s'appuyant sur un contournement intercommunal. La commission considère que : • Le contournement intercommunal composé de la RM65, de la DEM, de l'A709, du COM et du LIEN permettra de soulager une partie du trafic en entrée de la métropole ; • Le BHNS, que l'on ne peut pas considérer comme une nouvelle infrastructure routière permettra de proposer des alternatives à la voiture individuelle ;

OBSERVATIONS	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	continuités piétons et cycles le long des contres allées. Le BHNS ne peut pas être considéré comme une infrastructure routière. Il s'agit d'un service de bus renforcé et efficace rendu possible par des aménagements sur la voirie. Ce type d'aménagement permet de proposer des alternatives crédibles à la voiture individuelle grâce à un temps de parcours garantie.	La création de passerelles légères réservées aux mobilités douces pour franchir le Lez permettra de réduire les distances, facilitera les accès aux transports en commun. Étant entendu que la construction de ces ouvrages feront l'objet d'études d'impact environnemental.
HÉLARY Jean-Michel		
il résulte des remarques précédentes que seul le scénario 2 (extension des lignes de tram vers la périphérie), couplé avec le scénario 3 et avec quelques réaménagements ponctuels et bien ciblés du réseau routier (par exemple la mise en dénivelé des giratoires Gennevaux et Rieucoulon sur le COM actuel pour résoudre les problèmes de congestion sur cet axe) est susceptible d'atteindre l'objectif de réduction de la circulation automobile et l'apaisement des zones centrales.	Le scénario 2 représentait un grand coût financier avec le prolongement des lignes de tramway sans toutefois arriver à avoir un bon maillage en transport collectif (TC) sur l'urbain. En effet, d'après la modélisation, en termes d'offre TC, il était moins performant que les scénarios 1 et 3. Seuls, les aménagements ponctuels de dénivellation des giratoires sur le tracé du COM ne seraient pas suffisants pour réduire la congestion automobile sur la métropole, celle-ci serait réellement à saturation. Le contournement intercommunal est important pour permettre de contourner la zone urbaine et les points noirs actuels ne se résument pas au tronçon Ouest. En effet, l'A709 reconfigurée et le bouclage à Est sont importants pour la création d'un contournement effectif permettant de distribuer les flux."	
HOCDE Régis		
Nouveaux franchissements du Lez pour les mobilités douces : Les franchissements du Lez entre les communes du nord et Montpellier sont réduits aux seuls ponts routiers existants : Montferrier-sur-Lez, Clapiers, Castelnau-le-Lez. La mise en place de deux passerelles légères, réservées aux mobilités douces (piétons, vélos...) permettraient d'offrir des itinéraires alternatifs, de réduire les distances, et de réduire les flux sur certains axes actuels particulièrement dangereux (ex : la D21 / av Jean Jaures à Castelneau Le lez) : o Une passerelle au niveau de Lavalette, pour relier la zone Agropolis à Clapiers (passerelle qui existait il y a quelques décennies) ; o Une passerelle au niveau de Navitau, pour	Les franchissements de cours d'eau par des ouvrages font l'objet d'études d'impact environnemental, notamment parce qu'ils peuvent constituer des obstacles à leur continuité écologique. De ce fait, la Métropole tient compte de ces contraintes environnementales dans ces projets d'aménagements en faveur des modes actifs.	

OBSERVATIONS	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
relier la D65 et la M21, via le chemin des hirondelles, à la rue de Ferran et la rue de l'Aiguelonge.	Néanmoins, certains projets de connexions sont à l'étude pour assurer la continuité des itinéraires modes actifs, comme la liaison entre la RM65 et la RM21 via le chemin des Hirondelles par une passerelle dédiée.	
Transition écologique		
NIAY Philippe		
Pour rappel, le bilan intermédiaire à 3 ans du PCAET 2020-2026 fait apparaître un retard sur les objectifs. Si dans sa partie « Résumé non technique » le PDM présente les effets attendus, il ne définit pas d'objectifs chiffrés sur la baisse des émissions de CO2 corrélatives aux 30 actions développées et en quoi elles participent au calendrier de la décarbonation sur lequel s'est engagée la métropole dans son PCAET. Dès lors, comment mesurer son efficacité par rapport à l'objectif stratégique de territoire Neutre en émissions de Gaz à Effet de Serre à l'horizon 2050 ? Ainsi, il est affirmé que l'optimisation des infrastructures existantes va participer à l'objectif de décarbonation (page 34 du Résumé non technique). En quoi ? On peut en douter lorsque l'on sait que les émissions de CO2 du projet COM ont été mal appréciées dans les études préliminaires et sont largement contestées. Parallèlement, l'estimation de la baisse du nombre de kms parcourus (page 35 du Résumé non technique) n'est pas traduite en émission de CO2. Que représente une baisse de -17 % des distances parcourues sur la métropole en CO2 ? Est-ce suffisant par rapport aux objectifs du PCAET ? Selon quel parc automobile transformé et quel scénario de la ZFE, qui est elle-même contestée, voire différée... Face à l'urgence climatique et de la bataille de la décarbonation nous considérons qu'il s'agit d'une faiblesse évidente et dommageable car seuls des objectifs chiffrés permettent : • De s'assurer de la pertinence des actions proposées • D'accompagner tant les décideurs que les usagers dans l'acceptation des changements indispensables et en particulier sur la réduction de l'usage de l'automobile • De piloter l'intensité et le rythme des actions au service du défi de la décarbonation Nous demandons à la Métropole 1. De reprendre chacune des fiches sous l'angle de la décarbonation et son rôle dans le bouquet des actions générant la décarbonation, en quantifiant les effets attendus des mesures Page 1/2 2. De repartir de l'objectif du PCAET et les attendus à 2032 Exemple : • Objectifs CO2 2032 MÉTROPOLE = ...Gt. soit - x/ 2024. Cf PCAET o Dont CO2 transport soit - x/2024. Ou - 50000 véh/j en moins • X dans le cadre des mesures TC, ville du ¼ d'heure • X	Le PDM prévoit une très légère hausse des émissions de GES entre 2019 et 2030, de l'ordre de 2 % pour l'ensemble du territoire. Sur le cœur de ville, les résultats sont eux bien meilleurs avec une baisse de 19 % des émissions. Mais il est à noter que ces valeurs sont établies sans nuancer avec l'apport nouveau de la population et ses besoins en déplacement. Le taux de croissance est estimé à 16 % pour la période 2019-2030. Ainsi, en tenant compte de cette évolution, les émissions de GES par habitant sur l'ensemble de la métropole devraient baisser de 12 %. Si les objectifs du PCAET sont effectivement plus ambitieux que ceux du PDM en matière de baisse des émissions des GES, il faut aussi rappeler que les objectifs des deux documents sont assez différents, rendant les valeurs obtenues difficilement comparables. Tout d'abord, l'approche concernant les émissions de GES du PCAET est assez différente de celle du PDM. En effet, le PCAET affiche un objectif très ambitieux : la neutralité carbone à horizon 2050. Ainsi, l'ensemble du document a été construit sur cette base en cherchant à répartir les efforts d'émissions entre les différents secteurs d'activités en identifiant les gisements d'économie d'énergie par action sur la base d'hypothèses. Pour atteindre ces objectifs, des plans d'actions globaux ont été construits avec de grands axes d'intervention pour chacun des secteurs. Le scénario retenu, dit « ambitieux et réaliste », a été retenu avec un objectif plus mesuré jusqu'en 2030 et un basculement après 2030 caractérisé	La commission prend note que le PCAET a un objectif plus ambitieux de neutralité carbone à l'horizon 2050, avec une approche différente du PDM qui se concentre sur des actions précises liées aux mobilités. Le PDM estime les émissions de GES comme résultat d'actions prédéfinies, tandis que le PCAET fixe une cible à atteindre. En matière de qualité de l'air, le PDM prévoit une baisse des émissions de NOX de 51 % entre 2019 et 2030, ce qui est jugé plus vertueux que l'objectif du PCAET (baisse de 50 % entre 2014 et 2030). Cette priorité donnée à la qualité de l'air dans le PDM est considérée indispensable compte tenu des dépassements des normes européennes actuelles et de leur futur abaissement. Cependant, l'amélioration de la qualité de l'air par l'éloignement de la circulation des centres-villes pourrait potentiellement augmenter les émissions de GES en allongeant les trajets.

OBSERVATIONS	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
dans le cadre du covoiturage pkg ▪ X dans le cadre des voies de covoiturage De plus, les différents projets évoqués semblent aborder l'ensemble des aspects de mobilité, mais il manque une programmation dans le temps (même si les fiches actions peuvent donner une idée de l'ordonnancement des actions).	notamment par une baisse attendue du recours aux produits pétroliers. Il est à noter que la période entre 2030 et 2050 n'est pas couverte par le PDM. Le PDM a lui été bâti sur des scénarios correspondant à des actions très précises, exclusivement en lien avec la question des mobilités. Une fois les scénarios établis, les actions ont été chiffrées et les émissions de GES de chaque scénario estimées. Ainsi, les émissions de GES du PDM sont le résultat d'un ensemble d'actions prédéfinies. Le PCAET, au contraire, estime une cible à atteindre. Enfin, la question des émissions de GES ne peut pas être décorrélée de celle des émissions de polluants atmosphériques. En ce qui concerne la qualité de l'air, ce sont les NO_x qui sont le marqueur principal de la pollution liée aux transports. La baisse attendue des émissions de NO_x dans le PCAET est de 50 % entre 2014 et 2030. Le PDM, prévoit lui une baisse des émissions de NO_x de 51 % sur la seule période 2019-2030. Ainsi, le PDM est bien plus vertueux que le PCAET en ce qui concerne la qualité de l'air, élément essentiel de la santé des habitants de la métropole. En effet, un choix marqué a été réalisé dans le PDM sur l'amélioration de la qualité de l'air. Cet axe fort semble indispensable compte tenu des dépassements constants des normes européennes actuelles en matière de qualité de l'air et de l'abaissement de ces normes européenne en 2030. Cependant, l'amélioration la qualité de l'air passe entre autre par l'éloignement de la circulation du centre-ville vers des zones moins urbanisées en allongeant parfois les trajets, augmentant ainsi les émissions de GES.	
4. FINANCEMENT		
Source		

OBSERVATIONS	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
AutreCOM		
Budgets affectés aux mobilités : Le financement des infrastructures de transport reste plus que jamais un enjeu majeur pour la Métropole. Les besoins sont conséquents, les ressources peuvent s'avérer insuffisantes, surtout depuis le choix de la gratuité, pour rattraper le retard colossal dans les investissements en transport collectif.	L'évaluation financière du PDM est réaliste et soutenable financièrement. Pour autant, concernant certaines infrastructures de déplacements à l'échelle du SERM, la Métropole reste dans l'attente des conclusions de la conférence nationale de financement des mobilités prévue d'ici la fin de l'année 2025. De la même manière, concernant le financement de la LNMP, le territoire reste dans l'attente du respect des engagements de l'Etat et du financement du projet par l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport (AFIT). Montpellier Métropole pour la part de financement qui lui incombe, finance depuis 5 ans de nombreux projets structurants tous modes, notamment en mobilisant le versement mobilité (VM) qui permet ces dernières années de dégager des marges de main œuvre conséquentes pour le financement des services de transports publics.	La commission note que la Métropole estime que l'évaluation financière du PDM est réaliste et soutenable et qu'elle dispose des marges de manœuvre conséquentes pour le financement des services de transports publics. La commission ne dispose pas des compétences et des moyens techniques pour juger des capacités financières de la Métropole pour la mise en œuvre de son PDM. La commission considère également que les choix d'engagement budgétaires restent de la responsabilité des EPCI en fonction de leurs choix de l'aménagement des mobilités.
TARRIT Jean		
L'association considère que l'utilisation des budgets municipaux pour prolonger les lignes de bus vers ces pôles d'attraction serait une utilisation plus judicieuse des fonds publics que la construction d'une passerelle excentrée et proche d'un autre pont existant (celui du Moulin de l'Evêque).	La porosité entre quartiers est importante pour le maillage des mobilités actives. Des études spécifiques doivent avoir lieu pour chaque franchissement du Lez. De plus, tout projet d'infrastructure en France doit s'inscrire dans un process de conception complexe alliant définition d'un programme adapté, tour de table financier, procédures administratives, foncières et environnementales. L'ensemble de ces démarches s'inscrit nécessairement sur un temps long, d'autant plus si des points durs apparaissent pendant les investigations (foncier, espèces naturelles protégées...)	

OBSERVATIONS	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
5. SECURITE		
Cohabitation		
LE MOIGNE Nicolas		
Proposition : un système vélo nécessaire à la pratique du vélo aujourd'hui non précisé dans le PDME. La ville 30 (métropole 30) doit être une réalité. Des contrôles doivent être réalisés, la voirie doit être modifiée pour rendre le 30km/h effectif, les comportements excessifs sanctionnés pour ne pas réduire la ville 30 à des panneaux aux entrées de la ville. La réglementation doit être appliquée avec la généralisation des doubles sens cyclables (DSC). Depuis juillet 2021, la ville de Montpellier est dans l'illégalité sur le sujet au regard de la réglementation sur le sujet pour lequel il existe des jurisprudences. Au vu du nombre de tués dans la métropole comparé aux autres métropoles françaises, il est urgent de mettre en place la vision zéro comme Oslo ou Lyon. C'est-à-dire zéro accident grave, zéro mort sur la route. Chaque accident grave doit être suivi d'une analyse de la situation et de décision pour éviter qu'il se reproduise. Un groupe de travail devrait intégrer un représentant d'associations d'usagers différents : piétons, cyclistes, motards, automobilistes ainsi que la ligue contre les violences routières. Une personne est décédée à vélo en août 2021 sur la D17 à Montferrier sur Lez : à ce jour, rien n'a été fait pour sécuriser cette voie. Idem avenue de Lodève ou les accidents perdurent suite au décès du docteur Savu en septembre 2022. Vélocité a alerté du danger par une signalétique qui a par 2 fois été enlevée en quelques heures. Les décès récents de piétons aux Près d'Arènes et av. François Delmas n'ont pas non plus conduit à des évolutions de la voirie.	Avec la généralisation de la ville 30, la Métropole a engagé une étude visant à permettre le déploiement du double-sens cyclable de manière sécurisée. Néanmoins, sa généralisation ne peut être automatique compte tenu des profils de certaine voirie et est soumise à la mise en œuvre d'une signalétique réglementaire adaptée (horizontale et verticale). Ce travail de déploiement est en cours.	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 reproduction.
École		
LE MOIGNE Nicolas		
Ecoles, collèges, lycées : Une priorité doit être donnée afin d'offrir la possibilité aux enfants et aux adolescents de se rendre en autonomie et en sécurité dans leurs établissements scolaires. Cette mesure favorise la santé globale des jeunes en améliorant la qualité de l'air aux abords des écoles, et leur permettant de pratiquer une activité physique régulière. A défaut d'aménagement, les rues scolaires doivent continuer à être mises en place à Montpellier et sur tout le territoire métropolitain. Les aménagements sécurisés doivent également être anticipés. Par exemple, le lycée Mermoz et le collège Joffre sont entourés de nombreux axes dédiés à la voiture au	Le déploiement du réseau express vélos, mais aussi du réseau de liaison et de proximité, visent à assurer un maillage suffisant pour assurer le cheminement sécurisé des élèves de collège et de lycée. Le projet de rue aux écoliers se poursuit pour sécuriser les parvis d'écoles et l'accessibilité par les modes actifs.	

OBSERVATIONS	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
détriment de trottoirs larges et de pistes cyclables sécurisées et continues.	Enfin, le dispositif du Savoir Rouler à Vélo dispensé dans les écoles permet aux élèves de CM2 de prendre leur marque pour rejoindre leur collège en vélo (environ un tiers des élèves sont formés à ce dispositif chaque année sur la Métropole.)	
6. TRANSPORT EN COMMUN		
Intermodalité		
HOCDE Régis		
L'intermodalité devrait être rendue possible avec l'aéroport de Montpellier, situé sur la commune de Mauguio. Notre association avait déjà, en 2019 lors de l'enquête publique sur le SCoT, fait cette remarque. Le moins que l'on puisse dire est que diagnostic du PDM n'identifie absolument pas cet enjeu, pourtant majeur et connu de longue date, se contentant de dire que : « Certains pôles d'attractivité situés en dehors de la métropole aéroport, port, stations balnéaires), complexifiant l'organisation de leur desserte » (p.33 – Synthèse et enjeux) ; « La métropole est donc traversée par trois réseaux de transports en commun qui permettent une bonne desserte et favorisent les échanges avec les territoires voisins » (p. 49 dans le chapitre sur les connexions avec les territoires voisins). La carte des PEM (p.49 du plan d'actions) n'identifie même pas l'aéroport et la souhaitable connexion entre la nouvelle gare Sud de France et ce dernier. Dans la partie « enjeux saisonniers et événementiels » p.54 du Programme d'actions » il est indiqué : « Analyse d'opportunité pour réaliser un prolongement adapté du réseau de transport collectif ». Cette « action » semble complètement décalée par rapport à la situation : il ne s'agit tout d'abord pas (principalement) « d'enjeux saisonniers et événementiels » mais de besoins importants, réguliers et connus. Ensuite, l'objectif d'une « étude d'opportunité » est complètement dépassé, tant cette opportunité paraît avérée. Il devrait plutôt s'agir d'une faisabilité et d'une étude pré-opérationnelle. Devant l'inaction politique pourtant rendue nécessaire par l'intérêt général, nous profitons de cette tribune pour demander au préfet de l'Hérault de prendre ses responsabilités pour recomposer les EPCI ou les forcer à mettre en place une l'intermodalité Avion/Tramway à laquelle tous les habitants de 3M, du Pays de l'Or et des EPCI voisins ont droit. o Le même raisonnement devrait s'appliquer à l'accès à la mer (Palavas-les Flots ou Carnon). Aujourd'hui, la ligne de tramway s'arrête à 2 kilomètres de la mer, ce qui ne s'explique par aucune	La stratégie de mobilité portée par le PDM 2032 repose sur l'analyse des déplacements au-delà des frontières administratives. Toutefois, des actions en dehors du périmètre métropolitain ne relèvent pas de la compétence de la Métropole. Mauguio, par exemple, ne fait pas partie de la métropole. Pour des liaisons avec origine ou destination hors périmètre de la métropole font objet d'une démarche partenariale labellisée "Service Express Régional Métropolitain" (SERM). Le projet de SERM figure bien dans le système de déplacement du PDM, même si il n'est pas totalement du ressort territorial de la Métropole. Parallèlement, sans attendre la démarche SERM, au sein du Syndicat Mixte Hérault Transport (SMTCH), la Métropole, la Région et les AOM locales comme POA, travaillent ensemble pour définir les dessertes interurbaines (c'est-à-dire entre 2 Autorités Organisatrices des Mobilités comme POA et 3M) à la définition d'une offre de car liO adaptée au besoin des habitants, touristes et actifs. La navette entre l'aéroport et la place de l'Europe à une fréquence à la demi heure toute la journée. En période scolaire, la desserte est renforcée pour l'ESMA (école de la CCI). L'offre en transport en commun pour rejoindre les plages existent également grâce au SMTCH et à Transp'or. La gare Sud de France sera desservie par la ligne 1 de tramway le 18 octobre 2025, pour	La commission note que la Métropole met en place des moyens de transport pour pallier le manque d'intermodalité pour rejoindre à partir de Montpellier les plages, l'aéroport et la gare Sud de France. La commission estime que ces moyens sont insuffisants et que la réponse à l'intermodalité entre la Métropole et les EPCI voisins ne pourra se trouver, dans un premier temps que dans la mise en œuvre urgente de la démarche SERM et dans un second temps par une révision des limites administratives soucieuse de répondre à l'intérêt général des citoyens et dégagee de toute considération politique.

OBSERVATIONS	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
logique territoriale, mais seulement par celle des découpages administratifs et des désaccords politiques regrettables. 3 o L'intermodalité devrait enfin être améliorée avec la gare Sud de France qui n'est pas à ce jour encore desservie par une ligne de Tramway. Le PDM devrait dessiner une perspective de raccordement afin de faciliter les déplacements et de raccourcir les temps de trajet.	permettre une liaison entre les deux gares de Montpellier en 20 minutes.	
Accessibilité cycles		
LE MOIGNE Nicolas		La commission note que la Métropole indique seulement qu'il est possible d'installer des vélos pliables dans le tramway. Elle ne répond pas à la demande d'autoriser les vélos dans les voitures selon des modalités existantes dans certaines métropoles citées en exemple. En effet les vélos pliables ne répondent pas toujours aux besoins de déplacement sur de longues distances comprenant des dénivelés.
Propositions pour les lignes et rames existantes : - Autoriser les vélos dans certaines voitures, comme à Toulouse et à Lyon - Les autoriser en cas de problème technique, comme à Strasbourg - Limiter le nombre de vélos par voiture ou par rame, comme à Lyon, Strasbourg, Lille - Les autoriser quand l'affluence le permet - Les autoriser en bout de rame, hors hypercentre - Les autoriser sous réserve de ne pas gêner les voyageurs et de tenir l'espace devant les portes dégagé, comme à Grenoble - Les interdire à certaines stations, comme à Lille (station Gare Lille Flandres)	Il est possible d'installer des vélos dans le tramway quand ils sont pliés, de cette manière cela permet aux personnes à mobilités réduites de conserver les espaces nécessaires pour circuler dans la rame. L'intermodalité transport collectif - vélo est traiter avec le renforcement du stationnement vélo (y compris sécurisé) aux pôles d'échanges multimodaux, points stratégiques dans la chaîne de déplacement.	
Développement		
ESSERMEANT Sandrine		
En anticipation de l'arrivée de la ligne 5 du tramway, "Bien Vivre à Saussan" suggère de prévoir une desserte automatique continue sur l'axe Lavérune-Pignan-Cournonterral et d'inclure Saussan et Fabrègues dans cette planification pour faciliter l'accès à cette future ligne de tram. L'étude d'une boucle de navettes dans Pignan et Fabrègues est également proposée pour desservir les centres commerciaux, lieux culturels, infrastructures sportives, centres de soins, écoles et collèges.	Actuellement, la commune de Saussan est desservie par la ligne 43 qui relie Pignan à Fabrègues en passant par Saussan, elle assume cette fonction de liaison intercommunale, tout en permettant également de rejoindre la ligne 2 de tramway et demain la Bustram4 puis la ligne 5 de tramway. Le projet bustram à haut niveau de service, avec une station à moins d'un 1,5 km du cœur de village, permettra en effet un rabattement aisé en voiture et à vélo. Le projet prévoit ainsi à ce stade un parking d'une cinquantaine de places et un box d'une vingtaine d'emplacements vélo. Les usagers peuvent aussi rejoindre le réseau urbain de tramway en se dirigeant en voiture ou en vélos vers les parkings relais. Ils peuvent également rejoindre les communes limitrophes en vélo de manière sécurisée pour Fabrègues et demain vers Pignan (aménagement de la véloligne C à terme.)	La commission note les moyens de desserte mis à la disposition des habitants de Saussan dans le cadre du PDM. Pour s'assurer qu'ils seront suffisants la commission propose la mise en place d'un suivi des déplacements des habitants de Saussan.
Pour offrir une desserte quasi continue, l'association préconise l'utilisation de deux bus (ou minibus) fonctionnant en boucle dans des sens opposés entre Pignan et Fabrègues via Saussan, avec des passages fréquents.		

OBSERVATIONS	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	Le covoiturage est également une solution alternative à la voiture solo à saisir.	
HOCDE Régis		
Vers une intermodalité complète... au sein de la Métropole Une intermodalité complète est visée, ce qui est à saluer car la recherche de fluidité est un gain pour les utilisateurs et lui permettent de se passer plus aisément de la voiture individuelle. o On peut toutefois noter que l'interdiction d'emport du vélo dans le tramway va complètement à l'encontre de cette politique. Si cet usage ne doit pas être principal, il permet aux cycles d'avoir une solution de dépannage salubre en cas d'imprévu (panne, crevaison, intempéries...). Sans cette solution, il est à craindre que des potentiels cyclistes conservent l'utilisation de la voiture.	Il est possible d'installer des vélos dans le tramway quand ils sont pliés, de cette manière cela permet aux personnes à mobilités réduites de conserver les espaces nécessaires pour circuler dans la rame. L'intermodalité transport collectif - vélo est traité avec le renforcement du stationnement vélo (y compris sécurisé) aux pôles d'échanges multimodaux, points stratégiques dans la chaîne de déplacement.	La commission note que la Métropole indique seulement qu'il est possible d'installer des vélos pliables dans le tramway. Elle ne répond pas à la demande d'autoriser les vélos dans les voitures selon des modalités existantes dans certaines métropoles citées en exemple. En effet les vélos pliables ne répondent pas toujours aux besoins de déplacement sur de longues distances comprenant des dénivelés.
Equité territoriale		
AutreCOM		
Zones d'activité mal desservies : De nombreuses zones d'activité manquent de desserte en transports collectifs, ce qui décourage les salariés d'y venir travailler, et les gros employeurs de s'y installer (contribution patronale aux transports). C'est le cas de la ZAE de la Lauze à St Jean-de-Védas, complétée par celles du Larzat et Charles MARTEL à Villeneuve-lès-Maguelone, et du projet Lauze-Est.	Dans le respect des orientations du SCoT, le PDM planifie l'organisation des mobilités en cohérence avec le développement urbain sur 12 ans. Cette évaluation des besoins de déplacements est réalisée à partir d'un modèle multimodal prospectif et d'une enquête mobilité, permettant ainsi d'adapter les projets de mobilités en fonction du développement futur du territoire. Le PDM prévoit dans ses orientations stratégiques et son plan d'actions la réalisation d'une ligne à haut niveau de service qui desservira le secteur de la ZAE de la Lauze entre Montpellier gare Saint-Roch et le secteur Lauze, cette ligne desservira également les polarités économiques de Garosud et Près d'arènes. Le secteur Larzat et Charles Martel sont desservis par la ligne 44 du réseau de transports collectifs TaM.	La commission prend acte des efforts réalisés par la Métropole pour répondre aux besoins de desserte en transport en commun des zones d'activité.
HÉLARY Jean-Michel		
- Il y a un grand flou sur les dessertes en zone urbaine ; quelles différences y a-t-il entre les « lignes de desserte fine » les « lignes de proximité urbaine » ?	Lignes de desserte fine représente les bus du cœur de métropole, tandis que les lignes de proximité sont les bus périurbains, tel démontré dans le schéma page 51 du document "Projet".	La commission prend acte de la prise en compte par la Métropole des précisions à apporter sur les dessertes

OBSERVATIONS	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
La partie des déclinaisons territoriales » comporte aussi des imprécisions. Par exemple :- Plaine Ouest : l'un de enjeux annoncés est le renforcement des liaisons Nord-Sud internes au secteur (page 85). Or, le seul renforcement cité dans le document pour répondre à cet enjeu est celui du réseau cyclable – ce qui est déjà très bien. Mais rien sur les lignes de bus de proximité (péri urbaines ou urbaines).- Piémont et Garrigues : concernant le déploiement de liaisons secondaires, notamment un maillage en transport collectif, aucune proposition plus précise qu'une simple intention n'est faite. Remarquons, au passage, une phrase étonnante dans la présentation du territoire : « La commune de Grabels est séparée de Montpellier par la forêt de la Mosson ». On se demande ce qu'est cette forêt. Aurait-elle poussée d'un coup ? La Mosson traverse Grabels du Nord au Sud, à l'Ouest du centre ville, et Grabels est séparée de Montpellier par une zone fortement urbanisée (Valsière, Gimel, une partie d'Euromédecne, etc), vouée à l'être encore plus dans le projet de PLUi-C.	Suite à cette remarque et afin de rendre cette lecture plus facile, il est proposé de changer les dénominations, en les appelant "lignes de proximité urbaines" et "lignes de proximité périurbaines". Concernant les cartes thématiques et territoriales du PDM, pour une question de lisibilité, seul le réseau structurant est affiché. Il convient de préciser que "La forêt de la Mosson" est le nom de la forêt de garrigue qui se trouve entre les deux limites communales.	en zone urbaine et de ses propositions concernant : • La dénomination des lignes en zone urbaine ; • Les cartes thématiques et territoriales du PDM ;
Gratuité		
MORENO RIBLET Gérard		
Si mon avis sur ce PDM est globalement positif, je me permets cependant quelques commentaires et propositions. Fiche action C1 - ACTIVER LE LEVIER FINANCIER POUR ACCOMPAGNER LES CHANGEMENTS DE COMPORTEMENT Mes commentaires : Gratuité ? Quelle gratuité ? La gratuité qui creuse un fossé entre le riche et le pauvre : celui qui possède le dernier modèle de téléphone, capable d'installer et de mettre à jour une application supplémentaire (encore une !). La gratuité qui distingue le jeune du vieux. Il faut sortir son téléphone de sa poche 3 fois pour un service Tram/Parking. Éventuellement dans la pénombre d'un parking, sans réseau qui plus est ! Le "jeune", lui, dégage son téléphone plus vite que son ombre... ce qui n'est pas le cas de tout le monde. La gratuité qui sépare le fort du faible. Avons-nous tous envie de sortir notre téléphone au milieu de certains attroupements peu rassurants ? La gratuité au prix d'un fichage généralisé de nos déplacements. Un fichage bien plus intrusif et personnalisé que celui des fameux Gafam. La gratuité qui fait la différence entre 'habitant de la ville' (la Métropole) et 'habitant la campagne', ou simplement 'venu d'ailleurs'. Il s'agit en fait d'un retour de l'ancien octroi (désormais, la marchandise, c'est nous, nous l'avons compris) faisant la différence entre les habitants de la métropole et tous les autres (les gueux disent certains). En somme, vous qui n'utilisez surement pas les transports en commun autant que nous, vous qui prenez l'avion en disant "le train est vraiment trop	Depuis fin décembre 2023, Montpellier Méditerranée Métropole est devenue la plus grande métropole européenne à instaurer la gratuité des transports en commun pour tous ses habitants. Cette action se situe au cœur du projet du PDM et illustre la volonté des élus de faire de la Métropole de Montpellier un territoire exemplaire d'une transition à la fois écologique comportementale et solidaire. La mise en œuvre de la gratuité permet en effet de protéger l'environnement en proposant un cadre de vie apaisé, respirable et agréable. Elle permet aussi d'inciter aux changements des comportements de mobilité quotidienne, sans pénaliser les plus fragiles, en facilitant la mobilité des jeunes et des foyers modestes qui sont les plus touchés par les effets de l'inflation. L'observation questionne la Métropole sur les nouvelles modalités de gratuité des P+Tram, sur la difficulté à intégrer le nouveau parcours proposé et sur le bien-fondé de la gratuité des transports en commun. La gratuité des transports	La commission considère que le choix de la gratuité des transports est un acte politique assumé par élus de la Métropole et qui leur appartient.

OBSERVATIONS	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
cher”, vous qui bénéficiez de tant d’avantages somptuaires que vous trouvez normaux, nous ne vous disons pas merci pour ce cadeau empoisonné : en effet, le cout subsiste en plus des défauts du système tel que vous l’avez mis en place. Vous auriez pourtant pu vous inspirer de la métropole de Dunkerque (où élus et cadres de la Métropole vous êtes rendus à plusieurs reprises) qui a mis en place un système simple de gratuité intégrale (même les Montpelliérains y ont droit !), inclusif (pas de différence entre âge, moyens, force, sexe), sobre (aucune application obligatoire), non intrusif (le système de comptage par cellules en entrée et sortie des véhicules est transparent et non-policier)... Ah j’oubliais : à Dunkerque, avant de mettre en place la gratuité, on a amélioré l’offre de transport (fréquence, amplitude, régularité, séquençement), les infrastructures et les véhicules, et pas seulement concernant le Tram et maintenant le Bus tram Signé d’un citoyen vivant dans un Bantoustan métropolitain où, sans voiture, l’on ne peut “sortir” après 20h30, l’on doit être rentré au plus tard vers 22h, sans solution de mobilité les WE et particulièrement les dimanches, et presque rien en période de congés scolaires (nous ne partons pas tous au ski puis aux 4 bouts du monde... en avion Heureusement, nous n’en avons même pas envie. Proposition : la gratuité réelle et intégrale pour tous, celle de la France que l’on a aimé, une et indivisible !	en commun pour tous les habitants de la Métropole de Montpellier s’est accompagnée d’une suppression du geste de validation dans les transports en commun pour une grande liberté dans les bus et tramways. La gratuité des transports en commun vise à mettre en œuvre la transition écologique, à renforcer le pouvoir d’achat des familles, à soutenir le commerce de proximité et à mieux redistribuer l’impôt des montpelliérains. Elle est avant tout destinée aux personnes résidant dans la métropole, un choix assumé par les élus métropolitains qui considèrent que les usagers des transports, qui paient déjà leurs impôts locaux à la Métropole, n’ont pas à financer deux fois les services de transport. Par ailleurs, cette gratuité réservée aux habitants permet de conserver des recettes financières importantes pour la collectivité. La mesure de gratuité des transports en commun résulte bien d’un choix politique assumé par l’exécutif métropolitain, celui de faire de l’accès à la mobilité le prochain grand service public gratuit, comme le sont aujourd’hui l’accès à l’éducation et à la santé. La gratuité des P+Tram pour les métropolitains est également mise en œuvre sous réserve d’un usage vertueux de ces derniers. Il s’agit en effet d’encourager le report de la voiture vers les transports en commun et non pas de réaliser un stationnement « sec » de son véhicule, soumis au tarif horaire. Une solution dématérialisée a alors été proposée pour contrôler cet usage vertueux et ainsi maintenir un nombre de places satisfaisant pour les usagers réalisant un déplacement en transports en commun par la suite. Soucieux d’améliorer constamment ses propositions de mobilités et de prendre en compte les retours d’usagers en difficulté avec cette solution, la Métropole a demandé à son délégataire en charge de la gestion commerciale et de l’exploitation du réseau TaM d’y apporter une réponse technique. Ainsi, depuis le 1er	

OBSERVATIONS	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	septembre 2024, une nouvelle solution de gratuité non digitale, sans smartphone est proposée aux usagers en faisant la demande en espace TaM. Cette solution permet de disposer de 4 sorties gratuites par mois dans les P+Tram sous réserve de validité de votre Pass Gratuité et d'activation du service sur la carte de transports en espace mobilité TaM. Par ailleurs, un travail constant sur l'augmentation de l'offre est en cours, par l'amélioration de l'offre bus en complément de la création de la ligne 5, de l'extension de la ligne 1 et de la création des lignes de bustrams. Comme à Dunkerque, ces améliorations ont lieu concomitamment avec le lancement de la gratuité.	
Organisation		
AutreCOM		La commission note que pour répondre aux critiques d'insuffisance des dessertes et d'inégalités territoriales, la Métropole indique que :
1. Transports collectifs : Bien que le centre de Montpellier soit maintenant bien desservi, la périphérie souffre d'un manque préoccupant d'infrastructures adéquates. Les lignes de tramway ne s'étendent pas suffisamment pour répondre à la densification de la population dans les 1ère & 2ème couronnes et sont des 'tortillards' en bout de ligne, renforçant ainsi les inégalités sociales. Le choix de développer des Bus-Trams au lieu de prolonger les lignes de tram est critiqué pour son impact négatif sur l'attractivité des transports collectifs. Le PDM manque d'ambition, et d'anticipation. On relève particulièrement : • Des fréquences trop faibles, notamment pour les lignes périurbaines structurantes, les lignes de proximité urbaines et non précisées pour les lignes de proximité péri-urbaines et les lignes régionales secondaires. Un exemple frappant parmi tant d'autres possibles : d'après les chiffres des mobilités professionnelles domicile-travail de l'INSEE en 2020, il y a 2178 personnes qui font le trajet Gignac <=> Montpellier ; comment cette mobilité sera prise en charge avec des BHNS chaque 20 minutes en heures pleine (donc entre 150 et 300 personnes au maximum entre 8h et 9h), comme préconisé actuellement par la métropole ? • Des amplitudes horaires beaucoup trop restreintes, notamment en soirée. Une grande métropole comme Montpellier peut-elle se permettre de terminer le service à 20h ou 21h, surtout en zones urbaines qui ne sont pas desservies par le tram ou	Les conclusions du Schéma directeur de l'étoile multimodale montpelliéraine et le SERM recommandent, outre le renforcement de l'offre ferroviaire de l'axe littoral entre Nîmes et Sète et la réalisation des bustram 1 et 4, la mise en service de 5 axes de cars express entre Montpellier Métropole et les EPCI voisins. L'aménagement de tram-train, très coûteux et souvent non faisable sur le plan technique n'a pas été retenu. Concernant l'offre ferroviaire à horizon 2034, il est prévu 6 trains par heure, en heure de pointe soit 8 trains/jour supplémentaires entre Montpellier et Nîmes et 12 trains par jour supplémentaires entre Montpellier et Sète avec une amplitude horaire de 5h00 à 23h00. Concernant l'offre des bustram 1 et 4, il est prévu une amplitude horaire de 5h00 à minuit et une fréquence de 10 à 15 mn.	• Le PDM 2032 repose sur l'analyse des déplacements au-delà des frontières administratives et s'inscrit dans une démarche partenariale SERM pour les liaisons hors métropole. Au sein du SMTCH, la Métropole collabore pour définir des offres de car liO adaptées ; • Le PDM prévoit la réalisation d'une ligne à haut niveau de service (BHNS) qui desservira le secteur de la ZAE de la Lauze. Les secteurs du Larzat et Charles Martel sont déjà desservis par la ligne 44 ; • Le PDM se veut cohérent avec le SCOT en desservant de manière efficace et dense le "Cœur de métropole" (Montpellier et la première

OBSERVATIONS	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
une ligne HNS ? Même les lignes HNS devraient circuler au moins jusqu'à 24h. • Des ruptures de charge importantes sont présentes un peu partout dans le schéma des transports collectifs, avec allongement des temps de parcours, risque accru d'aléas, inconfort. Par exemple le prolongement Tram L1 jusqu'à la gare Sud de-France, avec la station tram à 250m de l'entrée du parvis de la gare. Cela est extrêmement gênant pour les usagers avec bagages et enfants, les seniors, les PMR. • La distinction « urbaine » et « péri-urbaine » n'est pas nette sur le territoire de la métropole. Dans les communes jouxtant directement Montpellier certains quartiers présentent les mêmes caractéristiques que des quartiers périphériques de Montpellier avec lesquels ils sont en continuité directe. Seront-ils traités, sur le plan des TC, différemment des quartiers montpelliérains (dits « urbains »), comme c'est trop souvent le cas actuellement ?	Concernant l'offre de cars express, il est prévu une amplitude horaire de 6h00 à 22h00 et une fréquence de 10 à 15 mn. Ces lignes de cars express (5 lignes) et de bustram (5 lignes) proposent une desserte performante pour les communes de 2ème et 3ème couronne de la métropole et au-delà. Concernant la typologie des communes urbaines et périurbaines, le PDM est cohérent avec le SCOT en desservant de manière efficace et dense le « Cœur de métropole », c'est-à-dire Montpellier et les communes de la première couronne caractérisées par une forte densité d'emploi, de service et d'équipements générateurs de déplacement. Concrètement, Castelnau-le-Lez, Juvignac, St-Jean-de-Védas, Lattes et Pérols, et de manière moins centrale, Grabels et Jacou bénéficient d'une offre tramway en cohérence avec la densité humaine (population / emploi / étudiant / équipement) existante et attendue.	couronne) en fonction de la densité humaine et des équipements générateurs de déplacement. Pour les communes de la deuxième et troisième couronne et au-delà, la mise en service de cars express est prévue. Concernant la desserte du quartier de la Pompignane, la Métropole prévoit des évolutions des lignes de bus 9, 14 et 16 avec la mise en service du Bustram vers Sablassou (qui remplacera la ligne 51), et une communication détaillée est annoncée. À terme, un renforcement du réseau urbain est projeté pour relier la place de l'Europe au centre historique de Clapiers via l'avenue de la Pompignane ; Pour la commune de Saussan, le projet de bustram à haut niveau de service prévoit une station à moins de 1,5 km du centre du village, avec un parking et des emplacements vélo pour faciliter le rabattement. La ligne 43 dessert actuellement Saussan ;
CUVIER Marie-Ange		
Le Comité de quartier Lez-Pompignane traite principalement de la desserte insuffisante du quartier de la Pompignane par les transports en commun à Montpellier. Il décrit les trois lignes de bus (14, 15, et 16) qui desservent actuellement le quartier, en précisant leurs itinéraires, horaires, fréquences et niveaux d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR). Le comité souligne la difficulté pour les habitants de la Pompignane de se rendre en centre-ville avec ces lignes, nécessitant souvent un changement pour le tramway à la Place de l'Europe et engendrant des temps de trajet considérablement plus longs qu'en voiture. Le document anticipe également un impact négatif de la mise en service du Bustram, qui pourrait entraîner la suppression de la ligne 51 et une modification de la ligne 16, compliquant davantage les déplacements vers le centre-ville avec la nécessité de deux changements et trois moyens de transport. Le Comité de quartier met en avant la composition démographique du quartier de la Pompignane, caractérisé par une population dense et croissante comprenant de nombreux retraités, seniors et familles, qui sont particulièrement pénalisés par le manque	Naturellement, avec la mise en service de la première ligne de Bustram jusqu'à Sablassou (qui viendra en effet remplacer la ligne 51), des évolutions des lignes 9, 14 et 16 sont effectivement prévues sur le secteur Pompignane / Port Marianne. Comme pour toute évolution du réseau de bus, une communication détaillée est prévue prochainement sur le sujet. A terme, le renforcement du réseau urbain est projeté en reliant la place de l'Europe sur Montpellier au centre historique de Clapiers via l'avenue de la Pompignane afin de relier les centralités urbaines génératrices de déplacement sur un axe Nord-Sud (approximativement en rive gauche du Lez).	La commission note également concernant les fréquences et amplitudes horaires, que la Métropole envisage un certain nombre de mesures, en effet : • Le PDM prévoit pour les bustrams 1 et 4 une amplitude horaire de 5h00 à minuit et une fréquence de 10 à 15 minutes, et pour les cars express une amplitude de 6h00 à 22h00 avec une fréquence de 10 à 15 minutes ; • Pour l'offre ferroviaire (SERM) à l'horizon 2034, une augmentation de la fréquence et de l'amplitude horaire

OBSERVATIONS	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
de transports en commun pratiques. Ce manque de mobilité est perçu comme un facteur d'isolement, limitant l'accès à l'emploi et aux activités de la ville. Préoccupations relevées dans le document : • La très mauvaise desserte du quartier de la Pompignane par les transports en commun. • La difficulté et la longueur des trajets pour se rendre en centre-ville en utilisant les lignes de bus actuelles, avec la nécessité d'une correspondance avec le tramway. • Le manque d'accessibilité de certaines lignes de bus pour les personnes à mobilité réduite (PMR). • La crainte d'une dégradation de la situation avec la mise en service du Bustram, qui pourrait complexifier les trajets vers le centre-ville. • L'impact négatif du manque de transports en commun sur différentes catégories de la population : demandeurs d'emploi, familles, personnes âgées et/ou à mobilité réduite, entraînant isolement et difficultés d'accès aux activités. • Des horaires de bus inadaptés à la vie des habitants, notamment en soirée, les week-ends et pendant les vacances scolaires, limitant leurs possibilités de se rendre en centre-ville. TARRIT Jean « CONSERVONS LE LEZ DE COROT » se joint au Comité de quartier Lez-Pompignane pour prôner l'augmentation de la fréquence des transports en commun. Ils suggèrent notamment la mise en place de lignes de bus directes vers les quartiers de Millénaire – Odysséum – Port Marianne, en passant par la place de l'Europe, considérant que les flux de déplacements des habitants de la Pompignane se dirigent majoritairement vers ces zones.		est également prévue entre Montpellier et Nîmes et Sète ; • Pour le quartier de la Pompignane, des propositions sont faites pour adapter les horaires de la ligne 16 aux besoins des habitants, y compris les soirs et week-ends. La commission relève aussi que : • La Métropole est consciente des problèmes de ruptures de charge, comme en témoigne l'exemple cité du prolongement de la ligne 1 du tramway à la gare Sud de France et la conception des pôles d'échanges multimodaux visant à améliorer ces correspondances ; • Le choix de développer des Bus-Trams est une stratégie assumée par la Métropole, présentée comme une offre de transport performante pour la deuxième et troisième couronne ; • Des études sont en cours concernant l'aménagement d'axes comme l'avenue du Père Soulas pour assurer à la fois une meilleure desserte en transport en commun (Bustram) et un itinéraire cyclable continu et sécurisé.
ESSERMEANT Sandrine Elle suggère également de repenser la desserte de Saussan en remettant en question l'efficacité et le coût du bus dédié 43 vers Saint-Jean-de-Védas. En attendant la mise en place de navettes intercommunales, elle propose de modifier la ligne 43 pour desservir le quartier Saint-Estève de Pignan plutôt que le quartier de la Bornière.	La commune de Saussan a fait l'objet de plusieurs contributions concernant son accessibilité tout mode (piétons, vélos, voiture, bus), la sécurité des déplacements et sa connexion avec les communes ou équipements limitrophes. Le PDM 2032 propose un système de déplacement permettant de mettre en	La commission note les solutions envisagées par la Métropole pour améliorer la desserte de Saussan, en effet : • Le projet de "bustram à haut niveau de service" prévoit une station située à moins de 1,5 km du cœur du village. Pour faciliter l'accès à ce

OBSERVATIONS	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	cohérence tous ces modes, adapté aux 1 800 habitants de la commune. Ce système se base sur différents axes d'interventions complémentaires : - La ville du quart d'heure, ou des courtes distances, qui consiste à offrir dans les villes, villages et quartiers des services du quotidien, permettant de limiter la longueur des déplacements; - La mise en réseau des différents villes, villages et pôles générateurs de mobilités, grâce aux réseaux de vélo, de voirie et de transport en commun hiérarchisés, les Pôles d'Echanges Multimodaux pour mettre en relation les modes. - L'accompagnement comportementale de la transition écologique avec des système d'information, des incitations financières et la mobilisation de moyens humains au plus près de la population. Sur Saussan, ce système se traduit par plusieurs projets structurants : - Le projet bustram à haut niveau de service, avec une station à moins d'un 1,5 km du cœur de village, permettra un rabattement aisé en voiture et à vélo. Le projet prévoit ainsi à ce stade un parking d'une cinquantaine de places et un box d'une vingtaine d'emplacements vélo. - Le contournement Ouest de Montpellier participera à limiter les effets de shunt par les voiries de la Plaine Ouest, aujourd'hui non adaptées à du transit. - Les voiries au nord et au sud de la commune seront progressivement adaptées à l'amélioration de la cohabitation des modes à l'image de l'aménagement cyclable réalisé sur la RM27E7 pour rejoindre Fabrègues. Dans la continuité de ce premier segment de véloligne, C (à terme, 25 km entre Juvignac et Carnon), un aménagement cyclable sera réalisé pour rejoindre Pignan et pour rejoindre le lycée de Cournonterral	transport en commun, le projet inclut un parking d'une cinquantaine de places pour les voitures et un box d'une vingtaine d'emplacements pour les vélos, permettant ainsi un rabattement aisé vers le bus depuis ces modes de transport. • L'adaptation progressive des voiries au nord et au sud de la commune vise à améliorer la cohabitation entre les différents modes de déplacement, à l'image de l'aménagement cyclable déjà réalisé sur la RM27E7 pour rejoindre Fabrègues. • Dans la continuité de cette véloligne C, des aménagements cyclables seront réalisés pour rejoindre Pignan et le lycée de Cournonterral, favorisant l'usage du vélo pour ces déplacements. • La taille réduite de la commune est considérée comme un atout, permettant des déplacements aisés à pied ou à vélo vers les différents équipements.

OBSERVATIONS	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	- La taille réduite de la commune permet aisément de se déplacer à pied ou à vélo vers les différents équipements (école, presse, mairie). La volonté de la commune de mettre en place une réglementation de zone 30 et l'exiguïté des rues historiques participent à la réduction de la vitesse. La civilité des automobilistes est un réel sujet à prendre en compte dans l'accompagnement au changement des comportements. - Les projets cyclables sont notamment calqués sur le chemin des écoliers du collège, vers Fabregues, et du futur lycée de Cournonterral.	
HÉLARY Jean-Michel		
Les transports collectifs On relève globalement un manque d'ambition. Quelques exemples :- Fréquences trop faibles, notamment pour les lignes périurbaines structurantes, les lignes de proximité urbaines et non précisées pour les lignes de proximité péri-urbaines et les lignes régionales secondaires.- Amplitudes horaires beaucoup trop restreintes, notamment en soirée. Une grande métropole comme Montpellier peut-elle se permettre de terminer les services à 20h ou 21h, surtout dans les zones urbaines non desservies par tram ou lignes HNS ? Même les lignes HNS devraient circuler au moins jusqu'à 24h.- La distinction « urbaine » et « péri-urbaine » n'est pas nette. Est-ce que ça correspond aux limites de communes (urbaines = ville de Montpellier, péri-urbaines = toutes les autres communes?). Dans les communes jouxtant directement Montpellier (Saint-Jean-de-Vedas, Juvignac, Grabels, Montferrier-sur-Lez, Clapiers, Castelnau-le-Lez, Lattes, voire Lavérune, Saint-Georges d'Orques, Jacou) certains quartiers présentent les mêmes caractéristiques que les quartiers périphériques de Montpellier avec lesquels ils sont en continuité directe. Seront-ils traités, sur le plan des TC, différemment des quartiers dits « urbains », comme c'est trop souvent le cas actuellement, même dans les communes desservies par un tram laissant de côté de nombreux quartiers ne bénéficiant actuellement d'aucune desserte satisfaisante, contrairement à leurs alter egos montpelliérains (par exemple à Castelnau-le-Lez, Lattes, Juvignac, Saint-Jean-de-Vedas, Jacou, et bientôt Clapiers, Montferrier sur Lez). Sans parler évidemment de Saint-Clément-de-Rivière ou Mauguio, puisque hors métropole et donc ignorées.	Concernant la typologie des communes urbaines et périurbaines, le PDM est cohérent avec le SCOT en desservant de manière efficace et dense le « Cœur de métropole », c'est-à-dire Montpellier et les communes de la première couronne caractérisées par une forte densité d'emploi, de service et d'équipements générateurs de déplacement. Concrètement, Castelnau-le-Lez, Juvignac, St-Jean-de-Védas, Lattes et Pérols, et de manière moins centrale, Grabels et Jacou bénéficient d'une offre tramway en cohérence avec la densité humaine (population / emploi / étudiant / équipement) existante et attendue. Les conclusions du Schéma directeur de l'étoile multimodale montpelliéraine et le SERM recommandent, outre le renforcement de l'offre ferroviaire de l'axe littoral entre Nîmes et Sète et la réalisation des bustram 1 et 4, la mise en service de 5 axes de cars express entre Montpellier Métropole et les EPCI voisins, les communes de Mauguio, St-Clément de Rivières, St-Matthieu de Trévières entre autre y sont identifiés. L'aménagement de tram-train, très coûteux et souvent non faisable sur le plan technique n'a pas été retenu.	La commission prend note que : - Le plan de déplacement métropolitain (PDM) est aligné sur le schéma de cohérence territoriale (SCOT) pour desservir efficacement le « Cœur de métropole », qui comprend Montpellier et les communes de la première couronne. Ces communes de la première couronne, nommément Castelnau-le-Lez, Juvignac, St-Jean-de-Védas, Lattes et Pérols, ainsi que Grabels et Jacou (de manière moins centrale), bénéficient d'une offre de tramway cohérente avec leur densité de population, d'emploi, d'étudiants et d'équipements. - Le Schéma directeur de l'étoile multimodale montpelliéraine et le SERM recommandent plusieurs actions : - Le renforcement de l'offre ferroviaire sur l'axe littoral entre Nîmes et Sète. - La réalisation des bustram 1 et 4.

OBSERVATIONS	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	Concernant l'offre ferroviaire à horizon 2034, il est prévu 6 trains par heure, en heure de pointe soit 8 trains/jour supplémentaires entre Montpellier et Nîmes et 12 trains par jour supplémentaires entre Montpellier et Sète avec une amplitude horaire de 5h00 à 23h00. Concernant l'offre des bustram 1 et 4, il est prévu une amplitude horaire de 5h00 à minuit et une fréquence de 10 à 15 mn. Concernant l'offre de cars express, il est prévu une amplitude horaire de 6h00 à 22h00 et une fréquence de 10 à 15 mn. Ces lignes de cars express (5 lignes) et de bustram (5 lignes) proposent une desserte performante pour les communes de 2ème et 3ème couronne de la métropole et au-delà.	○ La mise en service de 5 axes de cars express entre Montpellier Métropole et les intercommunalités (EPCI) voisines, identifiant notamment les communes de Mauguio, St-Clément de Rivières et St-Matthieu de Tréviers. En conclusion, la commission relève que la stratégie de la Métropole est de privilégier le tramway pour la première couronne, de renforcer le ferroviaire sur l'axe littoral, et de développer des lignes de bustram et de cars express pour améliorer la desserte des communes plus éloignées. Le tram-train étant écarté pour des raisons économiques et techniques.
Renforcement		
CUVIER Marie-Ange		
Prolonger la ligne de bus 16 jusqu'à la place Olympie (au bout de l'Allée du Nouveau Monde) en faisant demi-tour au rond-point.	Naturellement, avec la mise en service de la première ligne de Bustram jusqu'à Sablassou (qui viendra en effet remplacer la ligne 51), des évolutions des lignes 9, 14 et 16 sont effectivement prévues sur le secteur Pompignane / Port Marianne. Comme pour toute évolution du réseau de bus, une communication détaillée est prévue prochainement sur le sujet. A terme, le renforcement du réseau urbain est projeté en reliant la place de l'Europe sur Montpellier au centre historique de Clapiers via l'avenue de la Pompignane afin de relier les centralités urbaines génératrices de déplacement sur un axe Nord-Sud (approximativement en rive gauche du Lez).	La commission prend acte du renforcement des lignes 9, 14 et 16 sur le secteur Pompignane et du réseau urbain projeté en reliant la place de l'Europe sur Montpellier au centre historique de Clapiers via l'avenue de la Pompignane afin de relier les centralités urbaines génératrices de déplacement sur un axe Nord-Sud.
Créer deux arrêts supplémentaires sur la ligne 16 prolongée : un à Place de l'Europe, puis un au niveau de l'église Don Bosco (avenue Jacques Cartier) et un au niveau de la place Paul Bec (allée du nouveau monde).		
Adapter les horaires de la ligne 16 pour qu'ils soient plus adaptés à la vie des habitants du quartier, y compris les soirs, les samedis, les dimanches et pendant les vacances scolaires, afin de permettre l'accès au centre-ville pour la culture, le sport, les loisirs ou le travail.		
De manière générale, améliorer la mobilité des habitants de la Pompignane pour leur permettre de rejoindre le centre-ville directement, sans changement, et dans une durée raisonnable, sans avoir à utiliser leur véhicule personnel et sans passer trop de temps dans les transports.		
Maintenir les horaires de semaine durant les week-ends et les vacances scolaires, car tous les habitants ne quittent pas Montpellier pendant ces périodes.		
ESSERMEANT Sandrine		

OBSERVATIONS	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Elle souligne l'importance de maintenir le service de transports scolaires LIO vers le collège Ray Charles	Le service de transport scolaire entre Saussan et le collège Ray Charles à Fabrègues (ligne 145 d'Hérault Transport) n'est pas prévu d'être supprimé. Il est organisé en fonction des horaires d'entrée et de sortie des établissements, du nombre et de la localisation des élèves à transporter.	La commission prend acte du maintien du transport scolaire entre Saussan et le collège Ray Charles à Fabrègues
Vélo		
LE MOIGNE Nicolas		
Vélo et bustram : L'avenue du Père Soulas est problématique, comme l'avenue Louis Ravas. Sur ces deux axes, des bus trams sont prévus et en attente. Cela ferait trois axes au nord-ouest avec des fortes réalisations en faveur du transport en commun, au détriment d'aménagements cyclables de qualité. Le retard pris sur ces bus tram fait perdurer des situations dangereuses pour ce secteur. Un aménagement cyclable sécurisé et séparé des bus est indispensable sur l'avenue du Père Soulas. Par ailleurs, les voies bus ouvertes aux cyclistes ne sont pas des aménagements cyclables.	L'aménagement des axes tels que l'Avenue du Père Soulas fait partie des projets encore à l'étude, aussi bien pour assurer une meilleure desserte en transports en commun (projet Bustram) qu'un itinéraire cyclable continu et sécurisé. Le référentiel aménagements cyclables précise que les couloirs bus-vélos sont des typologies d'aménagements « à limiter ».	La commission note que l'aménagement des axes pour assurer une meilleure desserte en transport en commun et des itinéraires cyclable continu et sécurisé sont à l'étude.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
7. INFRASTRUCTURE		
Développement		
Anonyme		
La lettre de cette personne anonyme met en lumière plusieurs problèmes de mobilité dans le secteur de Montpellier Nord et propose des améliorations pour l'existant, des mesures de préservation et de nouvelles créations. Améliorer l'existant : • La lettre souligne les difficultés rencontrées par les poussettes, vélos et fauteuils roulants à cause de bateaux de trottoirs trop hauts. • Elle dénonce la présence d'obstacles sur les trottoirs tels que les poubelles, plantations, lampadaires et panneaux, forçant les poussettes à descendre sur la route. Le stationnement de voitures sur les trottoirs ou bloquant leur accès est également critiqué. • La mise aux normes des ralentisseurs (exemple : devant l'école Benoite Groult !) et l'utilisation de peintures aux normes (couleur,	La stratégie du PDM promue les modes actifs y compris la marche. Il est préconisé dans la fiche action B3 l'élaboration d'un plan piéton, comprenant : • identification des polarités à desservir par des axes piétons structurants • Identification des principales coupures aux cheminements piétons : axes routiers majeurs, faisceaux ferroviaires, cours d'eau, mais aussi continuités du bâti et enclosures • Définition de la stratégie piétonne : valoriser les itinéraires piétons sur les tronçons où les transports sont engorgés, valoriser les	La Métropole répond aux différentes observations, non pas point par point mais en détaillant les actions (fiche B3) qui englobent le traitement des remarques. Elle explique en substance, que les coupures de cheminement, la mobilité PMR, les dangers dont ceux liés aux comportements, ou à la signalétique, par exemple, seront traités de fait mais ne régleront pas forcément chaque cas précis dans un quartier, le PDM est un plan d'action, il ne

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
textures) pour éviter les surfaces glissantes pour les cyclistes sont demandées. • Il est préconisé de ne pas placer de colonnes de récupération de verre sur ou près des trottoirs à cause des débris dangereux. • La conception des "virages" d'entrées et sorties de pistes cyclables doit être revue pour éviter les angles à 90° et permettre une circulation fluide, en tenant compte de la vitesse des vélos électriques. • Les barrières actuelles sont jugées inefficaces contre les scooters mais gênent les vélos cargos. • La lettre critique les aménagements qui "cassent" les flux de circulation, comme l'exemple de la jonction Avenue du Pic Saint Loup et rue Hortus. Elle plaide pour une approche qui ne pénalise que les excès de vitesse et non l'ensemble des usagers, citant le rond-point de l'avenue du Pic Saint Loup comme un bon exemple. • La transformation des STOP en Cédez le passage dès qu'il y a de la visibilité est suggérée. • La création de deux files au lieu d'une aux points de blocage, comme l'entrée du rond-point de la Lyre depuis Intermarché et la jonction D127E3/D986E2, est proposée pour fluidifier le trafic. • L'importance de maîtriser la vitesse avec les priorités à droite (exemple : rue de la croix lavit) et d'éviter les feux piétons verts simultanés au passage des voitures (ex : carrefour bas IUT, carrefour école Calmette) est soulignée.	itinéraires entre des parkings avec des réserves de capacité et les polarités, résorption des coupures • Prise en compte des besoins spécifiques (personnes à mobilité réduite, personnes chargées ou bien à proximité des EHPAD, gares, crèches,...) • Communication sur ce plan piéton et jalonnement, incluant les temps de marche entre les polarités, les gains (parking moins cher, temps plus court, etc.) Ainsi que la mise en conformité des espaces publics (suppression du stationnement sur trottoir, respect du cône de visibilité à l'approche des passages piétons, travail sur l'éclairage, sur la végétalisation des cheminements,...)"" Concernant les aménagements cyclables, le réseau vélo repose sur 5 grands objectifs pour tout itinéraire cyclable : sécurisé, direct, cohérent, attractif et confortable. Cette dynamique de réseau doit permettre traiter les discontinuités et les intersections, qui constituent souvent les points noirs des réseaux cyclables. Les choix d'aménagement sont envisageables en fonction de trois critères principaux : La vitesse du trafic motorisé constatée et désirée, le trafic motorisé constaté et désiré et le débit cycliste constaté et désiré. Autres données pouvant affiner le choix de la configuration préférentielle ou requestionner d'autres paramètres permettant d'envisager un projet favorable au vélo - y compris sans infrastructure dédiée (mixité) : emprise disponible, pentes, trafic poids lourds, heures de pointe, flux piéton, présence d'équipements scolaires, etc." Par ailleurs, Le Plan de Mobilité (PDM) est le document qui structure et organise l'ensemble des politiques de mobilité pour les années à	peut comporter le traitement de ce niveau-là de détail.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	venir. Sa vocation est de mettre en lumière les démarches globales sans rentrer dans les particularités spécifiques inhérentes à chaque quartier. Il est donc normal que le PDM n'apporte pas une réponse précise à des problématiques très locales (remplacement de panneau STOP, priorité à droite, ralentisseurs, etc)	
Préserver l'existant : • La lettre s'inquiète de la dégradation de rues auparavant confortables après la construction de nouveaux immeubles. Elle demande que les nouvelles résidences aient des places de parking dans leur enceinte, y compris pour les visiteurs, afin d'éviter le stationnement sur le domaine public. • Elle s'interroge sur la raison pour laquelle les usagers perdraient le bénéfice d'une rue publique au profit des constructeurs immobiliers privés, citant des exemples comme la rue de la Croix Verte, la rue Robert Capa, etc., où le stationnement anarchique rend les rues dangereuses. • La lettre insiste sur la nécessité de restaurer les routes/rues publiques dans un état au moins équivalent à celui d'avant les travaux après les raccordements (eau/gaz, etc.) pour éviter les chaussées défoncées et les raccords qui ne tiennent pas.	Concernant la répartition du stationnement entre l'espace et les nouvelles constructions, le règlement de chaque Plan Local d'Urbanisme communal fixe un nombre de places de stationnement à réaliser sur la parcelle des bâtiments en fonction de l'occupation du futur bâtiment et la qualité de la desserte en transport en commun. Concernant le stationnement anarchique, cette problématique relève du pouvoir de police du Maire. Concernant l'entretien de l'espace public suite à des travaux, les équipes techniques vérifient la qualité des travaux afin de s'assurer de leur conformité avec des critères de sécurité notamment. L'organisation précise des travaux d'entretien et de reprise de la voirie ne relève pas de l'échelle de conception du PDM.	La métropole apporte une réponse argumentée aux points rapportés par le rédacteur. Elle rappelle, pour information, les règles du PLU sur les places de stationnement dans les nouveaux programmes ou le suivi des remises en état de la voirie après travaux tout en précisant les points qui ne relèvent pas du niveau de conception d'un PDM.
• Il est recommandé de s'inspirer des usages existants pour créer des cheminements piétons, plutôt que d'imposer des itinéraires non utilisés. • La lettre préconise de ne pas mettre les deux sens d'une piste cyclable du même côté de la route (exemple : entre le rond-point et le carrefour de la Lyre). • L'idée d'étaler le trafic plutôt que de le concentrer sur les mêmes axes (Avenue des Moulins, rond-point de la Lyre) est avancée, avec des suggestions comme la prolongation de la rue de la Font Froide pour rejoindre la rue des Apothicaires. • Plusieurs propositions visent à encourager les déplacements doux en créant des chemins plus courts basés sur les sentiers existants, avec des exemples concrets et des références à des plans (passerelles pour vélos, liaisons piétonnes et cyclables entre différents quartiers et communes).	La stratégie du PDM promue les modes actifs y compris la marche. Il est préconisé dans la fiche action B3 l'élaboration d'un plan piéton, comprenant : • identification des polarités à desservir par des axes piétons structurants • Identification des principales coupures aux cheminements piétons : axes routiers majeurs, faisceaux ferroviaires, cours d'eau, mais aussi continuités du bâti et enclosures • Définition de la stratégie piétonne : valoriser les itinéraires piétons sur les tronçons où les transports sont engorgés, valoriser les itinéraires entre des parkings avec des réserves de capacité et les polarités, résorption des coupures	Les propositions de l'administré font l'objet de réponses de la métropole, qui rappelle ce qui figure dans une fiche action (B3). Elle précise les considérations de logiques et de bon sens qui font partie, de fait, de la réflexion et des analyses dont découle la stratégie et le plan d'action du PDM. La Métropole ne précise pas exactement si les propositions de cette contribution sont toutes prises en compte.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	• Prise en compte des besoins spécifiques (personnes à mobilité réduite , personnes chargées ou bien à proximité des EHPAD, gares, crèches,...) • Communication sur ce plan piéton et jalonnement, incluant les temps de marche entre les polarités, les gains (parking moins cher, temps plus court, etc.) Ainsi que la mise en conformité des espaces publics (suppression du stationnement sur trottoir, respect du cône de visibilité à l'approche des passages piétons, travail sur l'éclairage, sur la végétalisation des cheminements,...) Le PDM agit pour l'ensemble des modes de déplacements. Les actions doivent être analysés de manière systémique et non de manière isolée. Ainsi, le système de mobilité proposée permettra de reporter le trafic en dehors des centres urbains (ou de le limiter), et il permettra de reporter 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". Il inscrit dans son projet stratégique et son plan d'action une hiérarchisation du réseau routier (réseau structurant, réseau primaire, réseau secondaire) qui permet d'apaiser les quartiers de Montpellier et les centres-villes des communes de la métropole. Il prévoit par ailleurs la réalisation d'un contournement intercommunal composé de nouvelles infrastructures (le COM et la DEM), de la RM65 et de l'A709 reconfigurée. L'objectif de ce contournement intercommunal est d'assumer rôle de distribution du trafic à l'intérieur du contournement – dans la zone urbaine - tout en y réduisant le transit.	
Points noirs identifiés : • Le rond-point de la Lyre est jugé mal conçu pour les vélos, malgré une mention lors de l'enquête publique. La possibilité d'une passerelle reliant le transformateur au haut du gymnase est évoquée.	Le réseau vélo repose sur 5 grands objectifs pour tout itinéraire cyclable : sécurisé, direct, cohérent, attractif et confortable. Cette dynamique de réseau doit permettre traiter les	A cette lettre qui est une liste détaillée de difficultés de mobilité accompagnée de propositions d'améliorations, la Métropole répond

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
• La liaison vélo entre le rond-point de la Lyre et le Plan des 4 Seigneurs, via une passerelle et les chemins du STAPS, est considérée comme un point noir important, notamment pour les enfants de l'école Calmette. • Le Plan des 4 Seigneurs est saturé par le stationnement, rendant la circulation difficile. • La rue de la Croix Verte est à nouveau mentionnée comme très passante, étroite et avec des trottoirs impraticables. • Le carrefour de la Lyre pose problème pour les vélos (manque de place, traversées étroites et mal placées). • Enfin, la lettre pose une question sur la signification d'un feu piéton rouge clignotant au carrefour de la Lyre. Elle inclut également des références à des plans (PLAN A à F) qui illustrent probablement certaines des propositions d'aménagement. En résumé la lettre est une liste détaillée de problèmes de mobilité à Montpellier Nord, accompagnée de suggestions d'améliorations ciblant principalement la sécurité et le confort des piétons et des cyclistes, ainsi que la fluidité du trafic automobile.	discontinuités et les intersections, qui constituent souvent les points noirs des réseaux cyclables. Les choix d'aménagement sont envisageables en fonction de trois critères principaux : La vitesse du trafic motorisé constatée et désirée, le trafic motorisé constaté et désiré et le débit cycliste constaté et désiré. Autres données pouvant affiner le choix de la configuration préférentielle ou requestionner d'autres paramètres permettant d'envisager un projet favorable au vélo - y compris sans infrastructure dédiée (mixité) : emprise disponible, pentes, trafic poids lourds, heures de pointe, flux piéton, présence d'équipements scolaires, etc.	en donnant au rédacteur des éléments d'appréciations sur l'analyse, les contraintes et les choix qui en découlent ; ceci au plus près des préoccupations de l'administré, mais sans se prononcer sur la résolution de chacun des points soulevés.
ESSERMEANT Sandrine		
Parmi les propositions clés, l'association demande la création d'une navette continue entre Saussan, Fabrègues et Pignan afin de mieux connecter ces trois communes, répondant ainsi aux besoins de transport des habitants et résolvant des problèmes de desserte à Pignan et Fabrègues. L'association propose la mise en place de navettes reliant Pignan-Saussan à Fabrègues en continu avec des minibus à certains horaires, après une étude des flux de circulation.	La commune est desservie par la ligne 43 qui relie Pignan à Fabrègues en passant par Saussan, elle assume cette fonction de liaison intercommunale, tout en permettant également de rejoindre la ligne 2 de tramway et demain la Bustram4 puis la ligne 5 de tramway. Cette desserte est cohérente avec la taille de la commune (1700 habitants). Les usagers peuvent rejoindre le réseau urbain de tramway en se dirigeant en voiture ou en vélos vers les parkings relais. Ils peuvent également rejoindre les communes limitrophes en vélo de manière sécurisée pour Fabrègues et demain vers Pignan (aménagement de la véloligne C à terme. Le covoiturage est également une solution alternative à la voiture solo à saisir.	La Métropole réfute la demande de création de navettes. Elle rappelle toutes les solutions en place ou à venir qui sont prévues au PDM et qui doivent pouvoir satisfaire le besoin de mobilité. En rappelant la taille de la commune, elle semble sous-entendre que le coût efficacité n'est pas satisfaisant pour mettre en place les moyens demandés.
Mobilité douce		
TARRIT Jean		
L'association « CONSERVONS LE LEZ DE COROT » exprime une forte opposition au projet de construction d'une passerelle piétonne sur le Lez dans le quartier des Aubes-La Pompignane à	Une Liaison Piétons / Cycles via la rue des Courlis vers l'arrêt de tram Pompignane est actuellement étudiée pour répondre à ce besoin	La métropole répond à l'observation de l'association.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Montpellier. L'association, qui œuvre depuis vingt ans pour la préservation de la biodiversité du Lez urbain, argumente que cette passerelle serait superflue car elle ne desservirait qu'un petit nombre d'habitants, comme le démontreraient des études statistiques réalisées dès 2018. De plus, elle estime que la construction impacterait négativement le paysage et dévasterait des berges instables, entraînant des problèmes de maintenance et d'insécurité.	de connexion en modes actifs entre les deux rives du Lez, l'une et l'autre comportant un grand nombre d'habitants et d'équipements à relier de manière efficace. La porosité entre quartiers est importante pour le maillage des mobilités actives. Des études spécifiques doivent avoir lieu pour chaque franchissement du Lez. De plus, tout projet d'infrastructure en France doit s'inscrire dans un processus de conception complexe alliant définition d'un programme adapté, tour de table financier, procédures administratives, foncières et environnementales. L'ensemble de ces démarches s'inscrit nécessairement sur un temps long, d'autant plus si des points durs apparaissent pendant les investigations (foncier, espèces naturelles protégées...)	Elle argumente sur le besoin de connexion entre les deux rives pour un grand nombre d'habitants ; l'association parle d'un petit nombre. Il s'agit également de faciliter l'accès au tram (rive droite) pour les habitants de la rive gauche. Enfin elle explique que le projet prendra du temps.
Routes		
ESSERMEANT Sandrine		
Des solutions de contournement du centre du village sont suggérées, notamment via la rue de la Gardiole et la rue des Combes à l'ouest, et le chemin des Salines ou la D5E4 à l'est. L'élargissement de voies comme le chemin des Salines et la D5E4 est jugé essentiel.	Le Plan de Mobilité (PDM) est le document qui structure et organise l'ensemble des politiques de mobilité pour les années à venir. Sa vocation est coordonner les différentes offres de mobilité alternative à l'échelle des secteurs de la Métropole, il n'entre pas dans les particularités inhérentes à chaque quartier ou commune. Il est donc normal que le PDM n'apporte pas une réponse précise à des problématiques très locales.	La réponse de la Métropole précise les limites du PDM en termes de résolution de difficultés sur des secteurs de communes. Par contre le contournement d'un ou plusieurs villages dans le cadre du maillage en couronne de la Métropole pourrait certainement faire l'objet d'actions inscrites au PDM.
Stationnement		
ESSERMEANT Sandrine		
Enfin, l'association suggère d'améliorer les solutions de stationnement dans les communes voisines de Fabrègues et Pignan et de réfléchir à des solutions d'aménagements perméables pour les parkings et les axes piétons, en accord avec les objectifs du PLUi.	L'action A6 du PDM identifie l'opportunité de localiser des parkings de rabattement de proximité sur ces deux communes.	La Métropole répond à l'attente de l'administrée.
Vélo		
ESSERMEANT Sandrine		
demande la création de parcs à vélos à Pignan et Fabrègues.	Le déploiement de véloparcs se fait en cohérence avec les projets structurants de transports en commun et de véloignes, sur la	La Métropole répond à la demande formulée en argumentant sur le fait que les infrastructures et

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	base du réseau présenté par le PDM. Pour l'ouest de la Métropole, des véloparcs sont envisagés sur le linéaire de la future ligne de Bustram, dans une logique intermodale de rabattement.	équipements à réaliser pour le vélo sont liés aux lignes développées dans le cadre du PDM. Il ne peut s'agir d'installations indépendantes de ce futur réseau, à implanter ailleurs.
HACQUARD Isabelle		
Les habitants de Maresteltes présentent une proposition de liaison cyclable à Maurin Lattes. Ils abordent deux scénarios principaux : un scénario de contournement Nord des Maresteltes et une variante utilisant le pont existant. Concernant le scénario de contournement Nord des Maresteltes: • La circulation des vélos longerait la rive gauche du bras mort du Lantissargues, passerait le long d'une casse auto et s'installerait sur la rive droite du Lantissargues jusqu'à un niveau où une passerelle pourrait être installée pour traverser le franchissement. • Il est noté qu'aucun riverain habitant n'est directement impacté par cette première partie du projet. • Cependant, des inquiétudes sont soulevées quant au piquetage de l'itinéraire, notamment concernant la rive gauche et droite du Lantissargues et la descente de la digue, ainsi que le franchissement de la roubine longeant la rive gauche du Lantissargues en descendant de la digue au droit des maisons en contrebas. • Les villas 24, 25 et 23 seraient impactées par une descente depuis la digue au droit de leur jardin respectif, avec une vue plongeante sur leur vie privée et une forte perte de valeur de leur propriété. • La faisabilité d'une éventuelle occultation par la végétation est jugée dubitative au regard de la configuration des lieux. Concernant le choix de l'itinéraire: • Le choix des habitants se porte sur un itinéraire bleu passant par la rive droite du Lantissargues, une traversée de la roubine plus en amont par une passerelle. • La piste traverserait ensuite le bosquet (qui se compose de deux parcelles cadastrées BA-39 et BA-40) et le terrain où se trouve l'aire de jeu (tracé à définir). • Le passage le long du garage (point S) est accessible et disponible, d'une largeur de 1.6 m sur une longueur de 20 m, analogue à celui que l'on a sur le pont de Lattes. Concernant le franchissement au niveau du rond-point du garage: • Le franchissement est bien situé (stop, feux tricolores...). • La création d'une piste cyclable à partir de cet endroit vers le passage sous les quatre voies est tout à fait possible, car déjà emprunté par les	"Le réseau vélo repose sur 5 grands objectifs pour tout itinéraire cyclable : sécurisé, direct, cohérent, attractif et confortable. Cette dynamique de réseau doit permettre traiter les discontinuités et les intersections, qui constituent souvent les points noirs des réseaux cyclables. Les choix d'aménagement sont envisageables en fonction de trois critères principaux : La vitesse du trafic motorisé constatée et désirée, le trafic motorisé constaté et désiré et le débit cycliste constaté et désiré. Autres données pouvant affiner le choix de la configuration préférentielle ou requestionner d'autres paramètres permettant d'envisager un projet favorable au vélo - y compris sans infrastructure dédiée (mixité) : emprise disponible, pentes, trafic poids lourds, heures de pointe, flux piéton, présence d'équipements scolaires, etc."" La véloligne 4c fait objet de ces études permettant de préciser son tracé."	La proposition de tracé, assez détaillée, pour la piste cyclable n'est pas reprise par la Métropole. Elle se cantonne à expliquer quels sont les critères qui orientent, voire imposent, les choix du profil en long d'une ligne vélo ; elle rajoute que les études sont en cours sur le tracé de la véloligne 4c sans préciser si les souhaits peuvent ou pas être pris en considération.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLÉ	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
cyclistes, et pourrait être aménagé pour la sécurisation côté des quatre voies de la route, pour enfin rejoindre la rive gauche du Lez. Concernant la variante : utilisation du pont existant: • Pour éviter la construction d'une passerelle, le pont existant pourrait être rejoint depuis la rive droite du Lantissargues, avec un petit allongement de la piste cyclable jusqu'à ce point pour retourner vers le bosquet.		
Mobilité douce		
HOCDÉ Régis		
Développement du tramway vers Clapiers : o La carte p.49 du plan d'actions vise de façon incompréhensible la mise en place d'un bus à haut niveau de service de Montpellier à Clapiers (qui devrait être une mesure provisoire dans l'attente de l'arrivée du tramway dans la zone urbanisée) : l'arrivée prévue du tramway à proximité de la médiathèque et inscrite au PLUi-C via des emplacements réservés, devrait figurer aussi clairement dans les projets du PDM.	Les extensions de la ligne 5 de tramway vers Clapiers et Lavérune sont encore sous DUP. La Métropole a souhaité phaser la mise en service du projet afin d'évaluer son efficacité sous ce premier format de Girac à Gennevaux. Les coûts en investissement (25M€/km) et en exploitation (10€/km parcourus) sont suffisamment significatifs pour que l'évaluation soit menée avant de définir l'opportunité de poursuivre. Par ailleurs, concernant Lavérune, la Bustram4 permettra de relier la ligne 5, tandis que pour Clapiers, le renforcement du réseau urbain est projeté en reliant la place de l'Europe sur Montpellier au centre historique de Clapiers via l'avenue de la Pompignane afin de relier les centralités urbaines génératrices de déplacement à l'Est du Cœur de Métropole. Il est logique que le PLUi positionne des emplacements réservés, en cohérence avec la DUP.	La métropole répond à la remarque de l'intéressé en apportant des éléments d'aide à la compréhension des choix effectués et notamment le souci d'évaluer l'efficacité des lignes réalisées avant d'engager des deniers publics supplémentaires pour des prolongations.
LE MOIGNE Nicolas		
Ouvrages d'art : le développement du vélo doit s'accompagner de la création d'ouvrages d'art pour résoudre les coupures routières (autoroutes, chemin de fer) ou naturelles (rivières). La mise en place de ronds-points à la Hollandaise doit être systématisée. Le PDM n'en fait aucunement mention. Prévoir un tunnel piéton et cycliste sous le passage à niveau de Castelnau, l'un des plus accidentogènes de France, afin de le fermer complètement. Prévoir une passerelle au-dessus du Lez pour relier Navitau (Castelnau Le Lez) à Aiguelongue (Montpellier). Rendre l'accès à la passerelle de Saporta visible et accessible à pied et à vélo, pour relier le quartier Restanque / Montpellier Sud et Lattes/Maurin. Les projets structurants, qu'ils soient	Les franchissements de cours d'eau par des ouvrages font l'objet d'études d'impact environnemental, notamment parce qu'ils peuvent constituer des obstacles à leur continuité écologique. De ce fait, la Métropole tient compte de ces contraintes environnementales dans ces projets d'aménagements en faveur des modes actifs. Néanmoins, certains projets de connexions sont à l'étude pour assurer la continuité des itinéraires modes actifs, comme la liaison entre	La Métropole répond à la contribution en précisant que malgré les contraintes environnementales elle garde le souci, comme le rédacteur, d'assurer les continuités des itinéraires des modes doux.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
routiers ou ferroviaires, doivent prendre en compte la marche et le vélo pour ne pas créer de découpe du territoire pour certains moyens de déplacement. Rendre les ponts marchables et cyclables et créer des tunnels.	la RM65 et la RM21 via le chemin des Hirondelles par une passerelle dédiée.	
Routes		
AutreCOM		
Contournement Ouest de Montpellier (COM) : Conçu au départ en 1995 comme un boulevard urbain 2x2voies à 70km/h (VSA70, voie structurante d'agglomération) La relance de ce projet en 2016, en version autoroutière 2x2voies en 2016, puis finalement à partir de 2020 en 2x3 voies dont une voie réservée transport collectif (VRTC), semble principalement plus axée sur le transit que sur les besoins locaux. En effet, les 2 principaux objectifs du COM sont de fluidifier le trafic routier urbain à l'ouest, et de faciliter le transit via une continuité 'autoroutière' A75-A750-COM A709-A9. Mais comment un COM autoroutier pourrait-il fluidifier le trafic local ? En réalité, le COM, perçu comme attractif avec ses 2x3 voies et ses grandes courbures, incitera un plus grand nombre d'automobilistes venant de loin à l'emprunter, même si cela rallonge leur trajet, sachant qu'ils gagneraient du temps en circulant à plus grande vitesse. De plus, l'accès au COM à certaines intersections peut s'avérer compliqué, ce qui décourage son utilisation pour des trajets courts et fréquents, c'est le cas dans les zones commerciales et d'activité de Saint-Jean-de-Védas. Il convient également de noter qu'un COM nord-sud censé résoudre un problème de trafic local ouest-est, c'est bien étrange. Pour tout cela, ce projet autoroutier soulève des fortes inquiétudes concernant son efficacité à fluidifier le trafic local. L'objectif principal 'implicite' du COM est en réalité, celui d'être le maillon manquant d'un nouvel itinéraire autoroutier Nord-Sud destiné à la Grande Logistique, et au Tourisme de masse (délestage des itinéraires saturés traversant l'Ile-de-France et empruntant la vallée du Rhône).	Le COM est conçu par Vinci Autoroute et donc configuré selon un référentiel d'aménagement autoroutier. Sa fonction est double, d'une part soulager le trafic local et d'autre part absorber une partie du trafic de transit. Le COM est un axe multimodal qui prévoit l'aménagement de voies réservées aux transports collectifs ainsi que des continuités piétons et cycles le long des contres allées. Plus largement, le PDM inscrit dans son projet stratégique et son plan d'action une hiérarchisation du réseau routier (réseau structurant, réseau primaire, réseau secondaire) qui permettra d'apaiser les quartiers de Montpellier et les centres-villes des communes de la métropole. Ce système se base notamment sur un contournement intercommunal composé de la RM65, de la DEM, de l'A709 et du COM. Cet anneau devra permettre de distribuer le trafic et de réduire la congestion.	A l'exposé par l'association AutreCOM de la genèse du COM et des problématiques le concernant, la métropole répond sans re-renter dans le débat : . Elle précise ses fonctions, et sa place dans la stratégie du PDM, avec, notamment ses effets escomptés sur le trafic routier sur l'aire de Montpellier. . Elle ne reprend donc pas point par point l'argumentation de l'association.
C'est d'ailleurs la seule justification du nouvel échangeur nord (N109/COM) puisque, comme nous le démontrons¹, l'échangeur actuel fonctionne très bien pour le trafic local, et n'est pas la cause des ralentissements observés tous les matins aux heures de pointe, sur l'A750 puis la N109 en direction de Montpellier. Le nouvel échangeur aura un https://drive.google.com/file/d/1ZzYO7GXtjUWCqbWnCp_VUSXFPS1vMk9H/view impact très fort (viaduc de 500m enjambant des vignobles réputés, atteinte à la ripisylve de la Mosson, coût très élevé). Le COM va ainsi engendrer le retour du transit de Poids-Lourds sur l'A709, avec un flux de tourisme nord-sud, massif en période estivale. Cela générera en	Le COM a une double fonction, d'une part soulager le trafic local et d'autre part absorber une partie du trafic de transit. Le COM est un axe multimodal qui prévoit l'aménagement de voies réservées aux transports collectifs ainsi que des continuités piétons et cycles le long des contres allées. Ce nouvel échangeur (RN109/COM) permettra aux cars express, prévus dans le cadre du SERM et qui circuleront le long du COM, de se connecter au	A ce focus sur l'échangeur Nord et ses conséquences avancées et dénoncées par AutreCOM, la Métropole ne réfute pas ces éléments mais oppose les siens. S'agissant d'études menées par les deux parties, et à défaut de pouvoir les comparer, il n'est pas possible d'en juger la fiabilité.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
quelques années une saturation généralisée de l'A709 avec présence accrue de camions, accidentogènes. Rappelons que l'A709, depuis le dédoublement de l'A9 en 2017, est avec ses 5 échangeurs le grand boulevard de 12km de desserte urbaine de Montpellier Métropole. Le COM est-il le Cheval de Troie de transporteurs routiers internationaux, plus soucieux de gagner quelques minutes et d'économiser sur les péages, que de respecter la qualité de vie et l'atmosphère de la grande ville ?	réseau urbain de transports collectifs et aux PEM. Le COM absorbera une partie du trafic de transit, soulageant certains axes du cœur de métropole (avenue de la Liberté par exemple) et réduisant ainsi le nombre de personnes exposées à la pollution et aux émissions de particules fines. Par ailleurs, les flux touristiques sont déjà présents sur le territoire et rien ne dit qu'ils augmenteront fortement suite à la mise en service du COM.	
Déviation Est de Montpellier (DEM) : Ce projet, qui prolongerait le boulevard périphérique, est critiqué pour ses conséquences sur le trafic, l'environnement et l'agriculture. Nombreux problèmes côté mobilité : • Nouvel échangeur sur A709, à 1,5 km de celui de la D66 et de ses files d'attente, source d'embouteillages dangereux • Augmentation trafic A709, + effet trafic induit, Cumul avec le COM ? Saturation assurée • DEM = Pression accrue vers une urbanisation progressive de ces espaces convoités, c'est déjà engagé au Sud de Grammont et du Zénith (Projet nouveau dépôt tram, parc d'accueil Gens du Voyage ..., avec un petit surplus de trafic routier !) Il est suggéré d'abandonner la DEM au profit d'une offre renforcée en transports en commun.	Concernant le réseau routier hiérarchisé, le PDM se base sur le système routier pour asseoir son système multimodal de déplacement. Il inscrit dans son projet stratégique et son plan d'action une hiérarchisation du réseau routier (réseau structurant, réseau primaire, réseau secondaire) qui permettra d'apaiser les quartiers de Montpellier et les centres-villes des communes de la métropole. Ce système se base notamment sur un contournement intercommunal composé de la RM65, de la DEM, de l'A709 et du COM. Cet anneau devra permettre de distribuer le trafic et de réduire la congestion. En complément de ce maillage, la finalisation du LIEN permettra également de soulager une partie du trafic en entrée de métropole. Plus spécifiquement, le COM est un axe multimodal qui prévoit l'aménagement de voies réservées aux transports collectifs ainsi que des continuités piétons et cycles le long des contres allées.	Au sujet de la DEM, dont AutreCOM propose d'abandonner le projet pour des raisons très similaires à celles avancées contre le COM, la Métropole répond à l'argumentation en rappelant qu'il fait partie d'une des bases du PDM, en tant qu'élément essentiel du contournement intercommunal, qualifié d'anneau. Le COM, sera un axe multimodal, mais elle ne précise pas si le LIEN le sera également.
HÉLARY Jean-Michel		
il résulte des remarques précédentes que le projet d'aménagement du COM porté par Vinci est surdimensionné, ne permettra pas de résoudre les problèmes de congestion observés ailleurs sur le contournement, et contredit l'objectif du PDM. La réalisation d'un nouvel échangeur N109/COM devrait être abandonnée –	Le COM est conçu par Vinci Autoroute et donc configuré selon un référentiel d'aménagement autoroutier. Sa fonction est double, d'une part soulager le trafic local et d'autre part absorber une partie du trafic de transit.	Au rédacteur qui affirme que le COM ne résoudra pas les congestions sur le contournement, voire qu'il encouragera le flux poids lourds, la Métropole soutient qu'au contraire, il

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLÉ	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
il ne servira qu'à favoriser le passage ds pois lourds – et pour le reste du COM, un simple boulevard urbain 70km/h à 2x2 voies, avec carrefours dénivelés aux rond-points Gennevaux et Rieucoulon et le maintien tel quel de la partie sud seraient suffisants pour faire face aux difficultés actuelles observées sur cet axe.	Le COM est un axe multimodal qui prévoit l'aménagement de voies réservées aux transports collectifs ainsi que des continuités piétons et cycles le long des contres allées. Plus largement, le PDM inscrit dans son projet stratégique et son plan d'action une hiérarchisation du réseau routier (réseau structurant, réseau primaire, réseau secondaire) qui permettra d'apaiser les quartiers de Montpellier et les centres-villes des communes de la métropole. Ce système se base notamment sur un contournement intercommunal composé de la RM65, de la DEM, de l'A709 et du COM. Cet anneau devra permettre de distribuer le trafic et de réduire la congestion.	soulagera le trafic local et de transit. Elle argumente par la stratégie du PDM et une de ses bases, le contournement intercommunal.
Vélo		
HOCDE Régis		
Eteindre les 'espaces apaisés' : o À Clapiers il n'est délimité qu'à minima, c'est-à-dire dans les rues dans lesquelles la circulation automobile est déjà de facto réduite et très contrainte : il n'y a ainsi malheureusement pas de plus-value. Fort de ses constats, le PDM ne devrait pas se contenter de la situation actuelle et devrait au contraire délimiter des secteurs minimum à instaurer, ou demander l'extension des secteurs actuels.	Le PDM définit la stratégie d'apaisement à l'échelle de la métropole. Il revient ensuite à chaque commune avec l'appui de la métropole, de définir précisément des périmètres d'apaisement des cœurs de villages grâce à l'aménagement de zones piétonnes, de zones de rencontres, des plans de circulation, des plans vélo. Ces éléments de programmation peuvent se retrouver dans des plans locaux de déplacements (PLD) par exemple.	Etendre les espaces apaisés est bien dans la stratégie du PDM répond la Métropole. Mais les communes ont, selon elle, un rôle à jouer quand il s'agit d'aménagements mineurs comme les plans de circulation à modifier ou la définition des limites des zones piétonnes.
LE MOIGNE Nicolas		
Un réseau express vélo continu, sécurisé, lisible et confortable. Une personne qui ne connaît pas la ville devrait pouvoir faire un trajet en suivant les panneaux d'indication et les marquages au sol. Le projet des vélolignes va dans ce sens, sa temporalité doit être accélérée, son emprise spatiale doit être étendue. Lors de sa construction, il est indispensable de travailler avec une logique d'itinéraire comme une ligne de tramway, et non pas au coup par coup avec des ruptures de continuité. Une analyse quantitative et qualitative de la mise en place du REV est disponible - https://observatoire.velocite-montpellier.fr/ L'urbanisme tactique a l'avantage d'avoir un coût réduit et d'être facile à mettre en œuvre. Trop souvent les aménagements cyclables sont conçus définitivement et s'avèrent à la pratique	Le Réseau Express Vélos, ou vélolignes montpelliéraines, répond à une logique de continuité, de sécurisation, de lisibilité et de confort. Sa réalisation dépend néanmoins d'un certain nombre de contraintes foncières, environnementales et budgétaires. Le déploiement d'une signalétique dédiée à ces vélolignes est en projet et sera déployée au fur et à mesure des aménagements.	A cette contribution qui est un appui au réseau express vélo (REV), la Métropole répond en rappelant qu'il y a des contraintes et que le projet ne peut pas aboutir dans des délais courts ; mais elle informe sur les aménagements transitoires réalisés et la future signalétique. Pour autant, elle ne répond pas à la proposition dite par le rédacteur, « d'urbanisme tactique » qui consiste à tester ou expérimenter une solution

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
dangereux ou dysfonctionnels. Recourir à l'urbanisme tactique permet d'être agile dans la méthode, on teste, on ajuste, et quand on pérennise l'aménagement, il est pleinement opérationnel. L'urbanisme tactique utilisé avec succès pendant le covid-19 avec les corona-pistes ne nécessite pas de travaux lourds et permet des changements d'habitudes rapides. Cela devrait être utilisé quasiment systématiquement avant la réalisation d'un aménagement définitif. C'est une option qui permettrait de poursuivre le développement du vélo lorsque des projets coûteux incluant le vélo tels que le bus-tram sont reportés.	Des aménagements transitoires ont été réalisés sur plusieurs axes de la Métropole pour assurer des continuités cyclables (anneau vélo, vélolignes). Ils ne sont pas automatiques parce qu'ils répondent également à d'autres contraintes (qualité de l'espace public, exploitation commerciale des transports en commun, congestion automobile).	(ou un équipement), l'ajuster en fonction de l'expérience, avant de le pérenniser et, seulement alors, de le terminer en effectuant les investissements définitifs sur l'ouvrage.
Maison du vélo : Il serait nécessaire de créer une maison du vélo en s'inspirant de villes comme Rennes, Grenoble, Toulouse, Bordeaux ou Lyon. Service-vélo : il serait également très pertinent d'offrir aux habitants un service de location longue durée de vélos avec une option d'achat. Ce service est un vrai encouragement d'une collectivité vers le changement de comportement. Les habitants peuvent expérimenter l'utilisation d'un vélo (électrique ou non) à leur rythme avec un tarif de location favorisant l'accès à toutes les catégories sociales. Cela leur permet de tester quel vélo leur convient avant un achat coûteux. L'avenir des vélos en libre service VeloMagg est à travailler. Des villes comme Marseille, Paris développent une offre basée sur des vélos électriques. Stationnements vélo et lutte contre le vol : 9000 en 2022, 12000 en 2024, les vols sur le territoire sont très élevés et un frein à la pratique. Les parkings en ouvrage et les parkings TAM ont de la place comme le montre l'étude du PDM. Il conviendrait donc d'utiliser l'espace disponible pour y mettre du stationnement vélo sécurisé. A ce jour le stationnement en gare imposé par la LOM n'est pas respecté (390 places sécurisées Gare Saint Roch par exemple). Les données du baromètre vélo (FUB) sont une aide précieuse afin d'identifier la demande citoyenne sur le stationnement vélo. Les arceaux en ville sont régulièrement saturés, une augmentation de l'offre de stationnement en surface est urgente.	La métropole agit sur l'écosystème vélo avec des actions comme l'aide à l'achat, aide à la réparation, les aménagements cyclables, stationnement sécurisé et la sensibilisation sur l'utilisation du vélo. A côté de l'ensemble de ces actions, la création du Maison du vélo reste à définir, il s'agira de travailler avec les partenaires sur les objectifs et la programmation de ce lieu (mode de gestion, public visé, concurrence avec d'autres lieux...). Par ailleurs, la place service de Velomagg (vélo en libre-service) au-delà de la centralité urbaine reste à évaluer sur le moyen terme (coût/bénéfice, niveau de satisfaction, modalité d'exploitation, etc) Concernant le stationnement vélo : La Métropole a déployé massivement des arceaux vélos sur tout le territoire, au fil des demandes formulées par les habitants. Elle a également fait évoluer le modèle d'arceau vélo pour répondre aux demandes de sécurisation. Le déploiement des vélobox sur l'espace public est en cours, apportant une solution supplémentaire pour les usagers du vélo, tant pour un usage résidentiel que pour un usage intermodal. Enfin, le renforcement des véloparcs est en cours, avec notamment le nouveau Hub des Mobilités Comédie et le Véloparc de la Gare	La Métropole répond assez en détail à la contribution : A la proposition de création de la « Maison du vélo », comme déjà réalisé dans d'autres villes, elle précise qu'il s'agira de travailler avec les partenaires concernés. Mais elle rappelle aussi ses actions en cours de pratique en faveur du vélo, celles en cours de mise au point ou de développement (Vélo -box et -parc) et celles envisagées comme la LOA. Certains projets seront réalisés dès 2025.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	Saint Roch. Ce dernier vise à se mettre en conformité avec la LOM et l'objectif de 390 places sécurisées. Ces projets seront réalisés courant 2025.	
MORENO RIBLET Gérard		
Fiche action B1 - DÉPLOYER UN RÉSEAU CYCLABLE HIÉRARCHISÉ ET CONTINU, MAILLANT L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE Mes commentaires et propositions Sur les chaussées importantes avec des pistes cyclables de chaque côté de la chaussée, l'idéal serait que ces pistes cyclables soient à double sens (pour éviter que comme en voiture les plus rapides n'y prennent le pouvoir, que jamais ces pistes cyclables n'interdisent les piétons sauf exception lorsqu'il y a à côté une piste piétonnière de qualité (marchabilité) au moins égale à la piste cyclable qu'elle longe. Sur l'axe Saint-Jean de Védas - Villeneuve-lès-Maguelone, la route dite du pont, qui doit préserver ses beaux platanes, devrait également préserver les cyclistes et piétons. Quelques propositions alternatives : Créer une piste piétonne cyclable qui longe la route de l'autre côté des platanes ; Mettre cette route en sens unique pour les voitures qui dans un sens ou l'autre feraient le détour par la Maison d'arrêt afin d'avoir beaucoup de place pour piétons et cyclistes ; Envisager un double sens en voie centrale avec une piste piétonne cyclable sur les côtés (comme cela se fait aujourd'hui) ; Possibilité également de	Le PDM s'appuie sur un réseau vélo de 3 niveaux : véloline, réseau de liaison et réseau de proximité. Il repose sur 5 grands objectifs pour tout itinéraire cyclable : sécurisé, direct, cohérent, attractif et confortable. Les choix d'aménagement sont envisageables en fonction de trois critères principaux : La vitesse du trafic motorisé constatée et désirée, le trafic motorisé constaté et désiré et le débit cycliste constaté et désiré. Autres données pouvant affiner le choix de la configuration préférentielle ou questionner d'autres paramètres permettant d'envisager un projet favorable au vélo - y compris sans infrastructure dédiée (mixité) : emprise disponible, pentes, trafic poids lourds, heures de pointe, flux piéton, présence d'équipements scolaires, etc. Le PDM ne donne pas les modalités d'aménagement par itinéraires précis.	A cette contribution qui comporte des propositions locales sur le développement des vélo- lignes et la cohabitation avec les piétons, la Métropole apporte les informations sur le réseau vélo à trois niveaux, et explique les contraintes ou obligations qui orientent les choix de réalisation. Elle rappelle que le PDM ne donne pas, à ce stade, les détails des aménagements.
8. INTERMODALITE		
Développement		
HÉLARY Jean-Michel		
Les objectifs de parts modales La partie 1.3 du document « Projet » précise les objectifs de parts modales à l'échéance 2032. - La figure 4 (page 13) fait apparaître des chiffres bien modestes : la part voiture passe de 51 % à 40 % (diminution de 11 points), la part des TC ne progresse que de 2 points (18 % à 20%) ce qui est très faible, la part des vélos passe de 3 % à 15 % (progression de 12 points) tandis que la marche à pied diminue (29 % à 25%). Ainsi le report modal de la voiture aux modes alternatifs (Modes actifs et TC) repose essentiellement sur les premiers (en progression de 8 points) – contre 2 points seulement pour les TC. Est-ce que ces objectifs sont réalistes ? Autrement dit, avec seulement 2 points de progression des TC, est-il raisonnable d'imaginer que la part de l'automobile sera réduite de 11 points ? Dans la partie « diagnostic », il est fait état de 330 000 véhicules par jour, rien que sur	La diminution de la part de la voiture qui passera de 58% à 45% en 10 ans s'effectuera grâce à l'augmentation de la part modale du vélo (de 3% à 15%) et des TC (+2 points). Ces objectifs sont réalistes. Concernant la part modale du vélo elle est estimée en 2024 à 6% selon l'observatoire de la mobilité de 3M. Cette trajectoire est donc cohérente pour atteindre : • D'une part, l'objectif de 15% de part modale vélo d'ici 2032 ; • D'autre part, pour décliner à l'échelle de 3M l'objectif affiché dans le plan national vélo par	La Métropole répond aux affirmations de l'administré avec ses chiffres pour prouver la cohérence de ses objectifs qu'elle qualifie de réalistes. Elle reconnaît une erreur matérielle qui sera rectifiée ; mais elle rend plus irréaliste, selon l'administré, l'objectif de diminution de 7 points de la voiture sans augmentation des TC. Le support du registre de l'enquête publique ne semble pas adapté à un échange d'arguments chiffrés. Il ne

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
les axes d'échange avec la Métropole. Ce sont donc des véhicules dont l'origine/destination est suffisamment éloignée pour ne pas être «concurrencés » par un mode « actif » (non motorisé). Seul un développement massif des TC pourrait faire diminuer ce flux (si on met de côté des possibilités de développement des petites villes de l'arrière pays, qui délocaliserait un certain nombre d'emplois et d'activités hors de la Métropole Centre). A cet égard, la figure 5 (page 14), intégrant les échanges avec la métropole - donc les 330 000 véhicules par jour - ne change pas l'augmentation de la part modale ds TC (2 points), et diminue celle des déplacements « actifs » qui ne progressent plus que de 5 points), passant à 30 % - et non 40 % comme il est écrit par erreur dans le texte au-dessus de cette figure. Cela rend encore plus irréaliste l'objectif de diminution de 7 points de la voiture sans augmentation significative de la part des TC.	l'Etat pour d'atteindre une part moyenne en France de 12% d'ici 2030. Ces objectifs sont d'autant plus réalistes au regard des investissements engagés depuis 5 ans par la Métropole pour les aménagements cyclables (à quantifier). De plus, augmenter de 2 points la part modale des TC conduira la métropole à atteindre une part modale de 20% soit une des plus élevées des métropoles de France. Par ailleurs, l'erreur matérielle (30% contre 40%) sera corrigée.	permet donc pas de peser objectivement les arguments.
HOCDE Régis		
Consolider le réseau de transport en commun... tramway, bus, car, TER Nous félicitons la métropole pour sa politique volontariste très encourageante, via la gratuité pour tous les métropolitains quelque soit leur âge et leur situation, qui favorise l'adoption des transports en commun. Nous soulignons également la pertinence et l'efficacité des « Parkings + Tram » en périphérie (par exemple celui de la place Charles de Gaulle) qui lèvent les freins à l'accès en tramway vers le cœur de Montpellier depuis les communes environnantes. o Ces infrastructures doivent être maintenues et développées, en conservant leur gratuité pour encourager tous les usagers à les adopter.	Observation favorable au projet n'appelant pas de réponse particulière	Pas de commentaire de la commission
Pôle échange multimodal		
AutreCOM		
2. Pôles d'Échange Multimodaux (PEM) : Les PEM, et parkings relais, sont jugés insuffisants en termes de connectivité et de services. Un vrai PEM devrait offrir des ruptures de charge ultra-courtes par intégration des divers modes de transport, et être en mesure de proposer divers services au-delà de la fonction parking voitures-vélos (rdv autopartage, dépose-minute, info-billettique, kiosque journaux-sandwichs, dépose retrait colis, salle d'attente, convivialité, ...), mais les projets actuels semblent se limiter à de simples stationnements en surface, avec un nombre insuffisant de places de stationnement vis-à-vis des besoins actuels et futurs. C'est le cas de la ligne 5 du tram, et ses parkings de 450 places aux terminus nord (Girac), et ouest (M Gennevaux), ce dernier ayant vocation à devenir une plateforme d'échange très fréquentée, avec le COM, et la future ligne BusTram 4. Nous avons recensé en total 6482 places maximum, auxquelles il faudra	En fonction de la typologie des PEM, insérés dans des environnements plus ou moins urbains, certains bénéficient déjà de l'offre de service des villes. La Métropole est particulièrement attachée à la qualité des services dans les PEM.	La réponse de la Métropole semble très générale. Elle précise ses choix en matière d'équipement des PEM mais elle n'apporte pas de précisions sur les propositions et problématiques évoquées par l'association. (Nombre de places de stationnement, accès aux PEM, configuration rond-point)

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
ajouter les emplacements prévus pour les parkings de Castries (Bus-tram 1), Castries Centre, Boirargues, Victoire 2 et Villeneuve-lès-Maguelone TER, à propos des lesquels nous n'avons pas trouvé d'information sur le nombre de places prévues. Les PEM (ou parkings relais) devraient aussi permettre aux automobilistes venant de la périphérie d'y accéder facilement. Or c'est loin d'être le cas d'un certain nombre de ceux qui sont prévus, par exemple le PEM Mosson (N109 très ralentie), Occitanie (obstacle du carrefour de la Lyre), Girac (traversée de Prades-le-Lez ou de Montferrier sur-Lez et mauvaise reconfiguration du carrefour Girac, Saint-Jean-le-Sec et Victoire 2 (traversée de Saint-Jean-de-Védas), etc.		
SERM		
AutreCOM		
3. Service Express Régional Métropolitain (SERM) : Le projet actuel reste centré sur des solutions routières sans évaluation comparative entre tram léger et Bus-Tram, ce qui limite son efficacité. Le projet acte donc l'abandon de toute intention de restaurer en partie l'étoile ferroviaire de Montpellier. Tout cela sans débat public ni chiffres à l'appui. Le projet de SERM devrait nécessairement relier le PEM de Villeneuve-lès-Maguelone et son futur RER Nîmes-Mtp-Sète, par transport collectif, au COM (Contournement Ouest de Montpellier), actuel ou futur. C'est un maillage important à ne pas oublier, il ouvre une large palette d'interconnexions futures.	Les conclusions du Schéma directeur de l'étoile multimodale montpelliéraine et le SERM recommandent, outre le renforcement de l'offre ferroviaire de l'axe littoral entre Nîmes et Sète et la réalisation des bustram 1 et 4, la mise en service de 5 axes de cars express entre Montpellier Métropole et les EPCI voisins. L'aménagement de tram-train, très coûteux et souvent non faisable sur le plan technique n'a pas été retenu. Concernant l'offre ferroviaire à horizon 2034, il est prévu 6 trains par heure, en heure de pointe soit 8 trains/jour supplémentaires entre Montpellier et Nîmes et 12 trains par jour supplémentaires entre Montpellier et Sète avec une amplitude horaire de 5h00 à 23h00. Cette évolution impactera positivement le futur PEM de Villeneuve-lès-Maguelone qui verra son offre augmenter. Concernant l'offre des bustram 1 et 4, il est prévu une amplitude horaire de 5h00 à minuit et une fréquence de 10 à 15 mn. Concernant l'offre de cars express, il est prévu une amplitude horaire de 6h00 à 22h00 et une fréquence de 10 à 15 mn.	La réponse de la Métropole argumente en précisant ses choix et en développant sur le plan technique les dessertes prévues. Elle ne commente pas l'abandon supposé (selon AutreCOM) de la restauration partielle de l'étoile ferroviaire, ni « l'accusation » de décisions sans débat public
De plus, la prise en compte du vélo dans le SERM de Montpellier semble être partielle (tram + vélo interdit, offre vélo + TC qui n'a pas été pensée comme un tout cohérent, peu de stationnements	Conformément au cadre réglementaire, le PDM de peut agir que sur le périmètre de son ressort territorial soit, le périmètre de la métropole. Pour	La Métropole répond en donnant des informations complémentaires sur le SERM en précisant les

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLÉ	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
sécurisés très en deçà des objectifs de la loi LOM [selon les chiffres de Vélo et Territoires 2024] et surtout des besoins, et peu de vélos en libre-service). Un SERM devrait déployer une panoplie d'offre de services et d'aménagements : • Des pistes cyclables à haut niveau de services analogues et complémentaires à l'offre de transports collectifs • Penser au rabattement vers les gares : l'aménagement des abords des gares, pôles d'échanges et arrêts de transports par des infrastructures et des jalonnements cyclables • Des stations de location courte, moyenne et longue durée, de lavage, de gonflage de pneus • Accélérer le déploiement des consignes (un parking vélo prend tellement peu de place !) • Harmoniser les grilles tarifaires, des billettiques multi-modales (interopérabilité, post-paiement, etc.), éviter la fracture numérique • Avoir un seuil minimum d'emplacements à bord des trams, trains et cars. Nous préconisons aussi : • La mise en place de comités de partenaires dédiés à la bonne intégration du vélo, de la marche et des TC aux SERM dans chaque territoire, en concertation avec les associations locales • La participation d'un-e représentant-e des usagers du vélo, de la marche et des TC au Conseil d'Administration des maîtres d'ouvrage • Associer les usagers aux comités de pôle.	autant, de manière volontariste et en accord avec les services de l'Etat, le PDM propose une vision stratégique à l'échelle d'un grand bassin de mobilité : le SERM. Le schéma s'ensemble du SERM, en cours de réalisation, prévoit un réseau express vélo qui s'appuiera sur les réseaux vélo existants et projetés des AOM dont, le réseau express vélo de la Métropole. La vocation première de ce réseau express vélo sera de permettre le rabattement sur les PEM du SERM. Le SERM prévoit également le déploiement d'une offre de service vélo, notamment du stationnement vélo aux abords des PEM. Le rendu du dossier de synthèse du SERM en vue d'obtenir le statut de SERM est prévu d'ici la fin de l'année 2025.	échéances de mise au point de celui-ci, mais sans donner d'information sur la prise en compte ou pas des propositions faites par l'association. La proposition de mise en place de comités de partenaires ou la participation d'un représentant des usagers aux conseils d'administrations des maîtres d'ouvrage n'est pas relevée par la Métropole.
HÉLARY Jean-Michel		
- La carte du SERM page 55 montre une liaison semi-circulaire utilisant une partie du contournement « intercommunal », depuis ce qui semble être le rond-point Agropolis (Montferrier sur Lez) jusqu'à Sablassou (Castelnau le Lez), par l'Ouest et le Sud, via Saint-Jean-de-Vedas. Cette liaison devrait devenir une vraie circulaire, en reliant Sablassou au rond-point Agropolis par l'Est et le Nord. Il faudrait aussi brancher sur cet anneau un barreau qui irait jusqu'au futur PEM de Villeneuve-les Maguelone, ce qui compléterait utilement le maillage et en ferait un véritable réseau : dans ce qui est prévu, la ligne TER ne serait reliée aux autres lignes du SERM qu'à la future halte de Sablassou (si on exclut la gare Saint-Roch, hyper centrale, ce qui ne favorise pas le décentralisation). Or, cette halte est hautement hypothétique, vu les grandes difficultés techniques que cela représente, son supposé coût prohibitif, ainsi que les dommages environnementaux.- Cette carte est au demeurant très vague, et ne correspond pas à celle qui figure 2 pages plus loin (page 57), dans laquelle : le semi-anneau Agopolis-Sablassou se réduit à Agropolis-PEM Gennevax (sur le COM), rien entre ce PEM et Saint-Jean-de-Vedas (cette partie du COM ne sera pas multimodale ?), un petit tronçon de Saint-Jean-de-Vedas à Garcia Lorca (une partie de la ligne radiale venant de Fabrègues, Gigean et au-delà), puis à nouveau une interruption entre Garcia Lorca et Sablassou (cette liaison se faisant	Le SERM prévoit en effet ce grand maillage semi-circulaire multimodal. L'aménagement de la gare de Sablassou est prévu mais au-delà de l'horizon de PDM (2032) et sera possible lorsque la ligne nouvelle à grande vitesse Montpellier-Perpignan (LNMP) sera réalisée (2034). Elle permettra ainsi de libérer de nouveaux sillons rendant possible un renforcement de l'offre ferroviaire TER et la création de ce nouveau PEM. Le COM sera effectivement multimodal avec l'aménagement de voies réservées aux transports collectifs et de continuités cyclables le long des contre-allées. Il permettra ainsi des liaisons directes, sans ruptures de charge depuis le cœur d'Hérault et depuis l'Agglomération de Sète. La carte du SERM est schématique, conformément aux attentes du Ministère des Transports dans le cadre de la production d'un dossier dit « minute » permettant d'obtenir le statut de SERM en 2024. La constitution du	La métropole répond aux observations de l'administré. Elle apporte des précisions sur l'enchaînement logique des projets et les raisons des aspects schématiques de la carte du SERM.

OBSERVATIONS DU PUBLIC	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
d'abord avec la ligne 4 de tram, puis avec la ligne 1 de bus-tram en voie d'achèvement), donc rien de direct et beaucoup de ruptures de charge. La carte montre aussi en pointillés très difficiles à voir et très grossiers des liaisons « bus à Haut Niveau de Service » dont on peine à deviner ce qu'ils représentent – sauf peut-être, pour un œil exercé et connaisseur du réseau actuel, la ligne circulaire sur la « ceinture de protection » (actuelle ligne 15, étendue et déjà prévue comme l'une des 5 lignes de bus-tram dans le PDU).	« schéma d'ensemble » d'ici la fin 2025, permettra de candidater pour obtenir le statut de SERM. Dans ce dossier les cartes seront précisées.	
LE MOIGNE Nicolas		
Liaisons indispensables à prévoir : chaque commune de la métropole devrait être reliée à ses communes limitrophes en proposant au minimum un itinéraire piéton et cyclable sécurisé, direct et lisible, afin de favoriser le changement de mode de transport. De plus, les entrées dans Montpellier devraient être également sécurisées : rond point de la Lyre vers le CHU (premier employeur de Montpellier), rond point du grand M, rond point des près d'Arènes, rond point Evariste Galois. Intermodalité : Tramway - SERM - TER. Une véritable ambition sur l'intermodalité doit être menée tant sur l'emport des vélos, le stationnement sur les pôles intermodaux et les services de location. Le SERM montpelliérain est un SERM routier, les services vélos ne sont pas prévus et les TC pas pensés en cohérence avec les vélolignes (REV) dans une logique de complémentarité. Une réflexion doit être menée pour sortir de l'interdiction totale du vélo dans le tramway. Futurs commandes de tramway, SERM, TER qui intègrent la possibilité d'emport des vélos à l'intérieur (en arrière des tramways par exemple).	Le réseau express vélos – vélolignes prévoit de relier les communes de la Métropole à Montpellier, via des axes pénétrants, ainsi que les communes entre elles, via des rocade cyclables.	La Métropole répond sur le sujet des liaisons entre communes. Mais pas sur les points : . Sécurisation des rond points . Ambition sur l'intermodalité. . Les services vélos . L'interdiction totale des vélos dans le tram

OBSERVATIONS	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
9. MOBILITE		
Cohabitation		
MORENO RIBLET Gérard		
Fiche action A8 - SYSTÉMATISER LES ZONES APAISÉES DANS LES CŒURS DE VILLES ET QUARTIERS Mes commentaires et propositions : On ne fait pas assez de place aux piétons Dans tous les cœurs de ville et celui de la zone la plus extensible possible traiter ces zones en tant que zone de rencontre : y instituer le Code de la Rue (respect systématique des plus faibles ou fragiles). Pour cela miser sur	La stratégie du PDM promeut les modes actifs y compris la marche. Il est préconisé dans la fiche action B3 l'élaboration d'un plan piéton, comprenant : • identification des polarités à desservir par des axes piétons structurants	Nous considérons que le maître d'ouvrage apporte une réponse adaptée à l'observation.

OBSERVATIONS	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
l'éducation en transférant des fonds dévolus à l'actuelle politique du tout répressif (contrôle des « gueux » dans le tram) vers le monde de l'enseignement, du sport, de la culture. Exemple : à Montpellier, le Faubourg Gambetta (entre autres) ne pourrait-il pas être traité en zone de rencontre ? En ville, je constate l'aggravation de la peur que nous infligent nos amis 'trottinettistes' ou 'cyclistes' pressés. Nous y serons bientôt ici comme à Amsterdam où les vieux et les handicapés n'ont plus leur place. L'horreur décarbonée reste horrible même si elle doit nous permettre de tenir plus longtemps. Il est temps de promouvoir plus que jamais la lenteur, le respect en général et celui des plus faibles en particulier. Bref, il est temps de remiser nos comportements liés à notre cerveau reptilien (qui nous font ralentir devant le fort et la vitesse) pour promouvoir la culture et la civilité en actes (car en parole nous sommes très forts) et adopter en l'élargissant le propos de Camus, un humain ça s'empêche...	• Identification des principales coupures aux cheminements piétons : axes routiers majeurs, faisceaux ferroviaires, cours d'eau, mais aussi continuités du bâti et enclosures • Définition de la stratégie piétonne : valoriser les itinéraires piétons sur les tronçons où les transports sont engorgés, valoriser les itinéraires entre des parkings avec des réserves de capacité et les polarités, résorption des coupures • Prise en compte des besoins spécifiques (personnes à mobilité réduite, personnes chargées ou bien à proximité des EHPAD, gares, crèches,...) • Communication sur ce plan piéton et jalonnement, incluant les temps de marche entre les polarités, les gains (parking moins cher, temps plus court, etc.) Ainsi que la mise en conformité des espaces publics : suppression du stationnement sur trottoir, respect du cône de visibilité à l'approche des passages piétons, travail sur l'éclairage, sur la végétalisation des cheminements,... Par ailleurs, le respect du code de la route relève du pouvoir de police du Maire de chaque commune ainsi que des forces de l'ordre nationale (Gendarmerie et Police Nationale). Le PDM accompagne l'évolution des nouveaux usages de mobilité en programmant des actions de sensibilisation de la population aux bonnes pratiques : savoir rouler à vélo pour les plus jeunes, édition d'un Guide de la rue, remise en selle, etc	
Fiches A5 – A6 – C8 : « STATIONNEMENT » Mes commentaires et propositions : Hors Montpellier, dans les villes et villages de la métropole le stationnement sur trottoir est presque systématiquement toléré voire encouragé. Même pour quelques minutes, une voiture stationnant sur la chaussée et pas sur le trottoir peut subir les foudres des autres automobilistes voire une remarque de la « maréchaussée » [expérience vécue].	Le respect du code de la route relève du pouvoir de police du Maire de chaque commune ainsi que des forces de l'ordre nationale (Gendarmerie et Police Nationale). Le PDM accompagne l'évolution des nouveaux usages de mobilité en programmant des actions de sensibilisation de la population aux bonnes pratiques : savoir rouler à vélo pour les plus jeunes, édition d'un Guide de la rue, remise en selle, etc	Nous considérons que le maître d'ouvrage apporte une réponse adaptée à l'observation.
Mobilité douce		
ESSERMEANT Sandrine		

OBSERVATIONS	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Elle insiste également sur l'importance de l'aménagement de pistes cyclables et d'accès piétons pour favoriser les modes de transport doux.	Le PDM s'appuie sur un réseau vélo de 3 niveaux : véloline, réseau de liaison et réseau de proximité. Il repose sur 5 grands objectifs pour tout itinéraire cyclable : sécurisé, direct, cohérent, attractif et confortable. Cette dynamique de réseau doit permettre traiter les discontinuités et les intersections, qui constituent souvent les points noirs des réseaux cyclables. Les choix d'aménagement sont envisageables en fonction de trois critères principaux : La vitesse du trafic motorisé constatée et désirée, le trafic motorisé constaté et désiré et le débit cycliste constaté et désiré. Autres données pouvant affiner le choix de la configuration préférentielle ou requestionner d'autres paramètres permettant d'envisager un projet favorable au vélo - y compris sans infrastructure dédiée (mixité) : emprise disponible, pentes, trafic poids lourds, heures de pointe, flux piéton, présence d'équipements scolaires, etc.	Nous considérons que le maître d'ouvrage apporte une réponse adaptée à l'observation.
HÉLARY Jean-Michel		
Un point aveugle : les déplacements à pied S'il est affirmé à plusieurs reprises que les déplacements à pied seront favorisés, notamment dans le contexte de la ville du 1/4 d'heure, on remarque qu'aucun schéma de mobilité pedestre n'est prévu dans le PDM. Or, certains déplacements peuvent se faire à pied, sur de courtes distances de l'ordre de 1 à 2km. Ils participent aussi pleinement à la multimodalité (pour aller de son domicile ou de son lieu de travail à un arrêt de transport en commun, par exemple). Ils peuvent aussi être plus longs : de 4 à 5km, voire plus, quand c'est pour le loisir, comme des « randonnées » (peri-)urbaines. Certains déplacements n'ayant pas nécessairement un but utilitaire peuvent – et doivent - en effet être favorisés, ne serait-ce que pour la santé. Un schéma de mobilité pedestre pourrait mettre en évidence et valoriser les possibilités déjà existantes (qui sont parfois très restreintes dans certains quartiers péri-urbains ou même proches des centres), et proposer des mesures de structuration d'itinéraires. A titre d'exemple, on peut citer le projet de Marathonienne, en partie réalisé mais jamais terminé. Et aussi le magnifique potentiel offert par l'aqueduc Saint-Clément, avec sa possibilité de cheminement depuis la source du Lez jusqu'aux jardins du Peyrou, via Saint-Clément-de-Rivière, Montferrier-sur-Lez (traversée du nord au sud) et le nord-ouest de Montpellier : une belle « pénétrante », un véritable axe structurant, que les services de la	La stratégie du PDM promue les modes actifs y compris la marche. Il est préconisé dans la fiche action B3 l'élaboration d'un plan piéton, comprenant : • identification des polarités à desservir par des axes piétons structurants • Identification des principales coupures aux cheminements piétons : axes routiers majeurs, faisceaux ferroviaires, cours d'eau, mais aussi continuités du bâti et enclosures • Définition de la stratégie piétonne : valoriser les itinéraires piétons sur les tronçons où les transports sont engorgés, valoriser les itinéraires entre des parkings avec des réserves de capacité et les polarités, résorption des coupures • Prise en compte des besoins spécifiques (personnes à mobilité réduite, personnes chargées ou bien à proximité des EHPAD, gares, crèches,...) • Communication sur ce plan piéton et jalonnement, incluant les temps de marche entre les polarités, les gains (parking moins cher, temps plus court, etc.)	Nous considérons que le maître d'ouvrage apporte une réponse adaptée à l'observation.

OBSERVATIONS	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
ville de Montpellier commencent à ré-aménager. Sans oublier les possibilités locales qui seraient offertes par un désenclavement de voies en impasse dans des zones résidentielles. C'est un véritable réseau piédestre, à l'instar du réseau cyclable, qui devrait figurer dans ce PDM.	Ainsi que la mise en conformité des espaces publics : suppression du stationnement sur trottoir, respect du cône de visibilité à l'approche des passages piétons, travail sur l'éclairage, sur la végétalisation des cheminements,...	
LE MOIGNE Nicolas		
Contribution de l'association Vélocité Grand Montpellier - Mars 2025 L'association Vélocité Grand Montpellier est une association de promotion du vélo comme moyen de déplacement pour tous les publics. Favoriser les déplacements à vélo sur le territoire, c'est aussi améliorer le cadre de vie des habitants. La réunion dite de concertation de septembre 2024, était en réalité une réunion de présentation du projet. Lors de la présentation, il a été présenté une révision à la baisse de la réalisation des vélolignes à l'horizon 2026. La fiche A3 semble enterrer le plan de circulation anti-transit : le titre contient le mot-clé "contraindre", cependant aucune mesure d'entrave au transit n'est proposée. Les fiches actions montrent par 12 fois une carte du territoire : 9 fois il s'agit du mode motorisé individuel ; 6 fois les transports en commun (TC) ; 1 fois la carte des vélolignes ; 0 fois le mode piéton => Le document va totalement à l'encontre de la pyramide des mobilités, qui n'est même pas présentée. Cette pyramide doit être affirmée clairement. Parmi les cartes du PDM on ne voit qu'à 3 reprises les réseaux de plusieurs modes et à chaque fois c'est seulement motorisé + TC : les piétons, PMR et personnes à vélo sont oubliés. Le niveau de détail sur le futur réseau routier est impressionnant, avec de futurs échangeurs prévus alors qu'aucun ouvrage d'art pour le vélo n'est même imaginé. Les mots "diffuseur", "échangeur", "parking en ouvrage" sont utilisés plusieurs fois pour les véhicules motorisés. Aucune fois le mot "franchissement", "pont", "passerelle" ou "ouvrage d'art" n'est utilisé pour la marche ou le vélo. La seule fois où ces concepts apparaissent pour les modes actifs c'est pour le tunnel sous la comédie cyclable livré en 2025. L'échelon intercommunal du vélo est complètement passé sous silence alors que 60% (500.000 habitants) de l'aire urbaine habite à 30 min ou moins de la place de la Comédie à vélo. Il y a une nécessité de penser en report modal et non en report de transit. La méthode de travail pour la politique vélo doit être revue, les agents de la collectivité doivent être formés aux standards les plus ambitieux, les agents et les élus doivent être incités à participer aux voyages d'études et congrès organisés par les autres EPCI et les associations. L'expertise d'usage doit être prise en compte en amont et non quand les projets sont définis et les travaux quasi-terminés. La métropole a récemment fait des aménagements exemplaires (bd Flahault, route de	Concernant la concertation pour le PDM, la Métropole a mis en œuvre les mesures fixées dans la délibération du 1er février 2021, l'ensemble des moyens déployés et les enseignements sont détaillés dans le Bilan de la Concertation. Vélocité est membre du Comité des Mobilités, et à ce titre, impliqué dans la démarche de concertation du PDM2032. Parallèlement à cette démarche, la Métropole a un partenariat régulier avec l'association Vélocité (plus de 20 séances de travail sur les projets d'infrastructures ainsi que des copil avec une grande partie des associations vélo plusieurs fois par an). Concernant les observations sur le plan de circulation, la voirie et la place du vélo, il s'agit de noter que les modes ne sont pas opposés les uns aux autres, dans une cartographie qui représente un réseau de « voirie », les trottoirs ou places PMR ou aménagements cyclables ne sont pas signalés visuellement mais ils seront (ou sont déjà) dans le programme de la voirie, premièrement car c'est obligatoire, deuxièmement car c'est la volonté de la Métropole de produire l'aménagement qui respecte au mieux tous les modes selon le trafic vélo et voiture, la configuration urbaine, ou le plan de circulation. Plusieurs mesures sont décrites dans l'action A3 pour contraindre le transit dans les cœurs de ville et quartier. Le réseau structurant pour les vélos est le réseau de véloligne présenté dans la fiche action l'action B1. Ce réseau est à l'échelon intercommunal et identifie également des liaisons au-delà du périmètre administratif, sur lesquelles un travail inter EPCI et avec le Département est engagé.	Nous considérons que le maître d'ouvrage apporte une réponse adaptée à l'observation.

OBSERVATIONS	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Mende Sud), la qualité de ces aménagements doit devenir la norme. Les arbitrages politiques ne doivent plus se faire au détriment des piétons et des vélos.	Concernant la « méthode de travail pour la politique vélo », en 5 ans, la Métropole a mis l'accélérateur sur toutes les composantes de l'écosystème vélo, de l'aide à l'achat à la création de linéaire cyclable en passant par la sensibilisation des collégiens ou la multiplication des arceaux vélo. En effet, le public scolaire fait partie des usagers à accompagner tout au long de l'année pour adopter des mobilités décarbonnées dès le plus jeune âge. Les démarches visent à la fois l'espace public autour des écoles à travers la réalisation d'aménagement favorisant le déplacement en modes actifs (rues aux écoliers) et la sécurité tout comme la sensibilisation des élèves lors de session autour de la pratique de la vélo (Savoir rouler à Vélo) ou de la marche (Permis Piéton). Par ailleurs, avec l'aide à l'achat des vélos cargos aux professionnels, la métropole investit à l'incitation au report modal des véhicules utilitaires vers la cyclologique pour la logistique des derniers kilomètres. Les premiers résultats sur les compteurs témoignent d'une progression positive à 1 voire 2 chiffres. Si toute méthode de travail est perfectible, la Métropole peut quand même se féliciter du changement de paradigme en si peu de temps sur le territoire.	
Rendre marchables et cyclables les communes de la métropole. A l'image de l'avenue Jean Jaurès ou du centre-ville de Vendargues, trop de cœurs de ville sont dangereux pour les piétons et les vélos. Le transit automobile doit être réduit pour permettre des déplacements à pied et en sécurité.	Le PDM prévoit l'apaisement des centralités urbaines dans la fiche action A8. Il nuance les modalités pour y parvenir entre les communes traversées par un axe routier et celles qui sont longées par un axe routier. En effet, la gestion du transit pour le premier type de commune nécessitera des mesures particulières. Toute une panoplie d'outils sont possibles pour définir la stratégie d'apaisement à l'échelle de chaque commune, par exemple grâce à l'aménagement de zones piétonnes, de zones de rencontres, de plans de circulation ou encore des plans locaux de déplacements.	Nous considérons que la sécurisation des espaces empruntés par les piétons (trottoirs, zones piétonnes, etc.) et les cyclistes dans les cœurs de ville doit être un des éléments importants du PDM.
Plan de circulation		
ESSERMEANT Sandrine		

OBSERVATIONS	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
De plus, l'association recommande de limiter l'accès à la rue de Valautres et à la rue des barils dans le centre historique de Saussan et de s'assurer qu'elles n'apparaissent pas de manière proéminente sur les GPS. L'installation d'une signalisation claire pour organiser la traversée de Saussan et assurer la sécurité des habitants est également demandée.	Le Plan de Mobilité (PDM) est le document qui structure et organise l'ensemble des politiques de mobilité pour les années à venir. Sa vocation est coordonner les différentes offres de mobilité alternative à l'échelle des secteurs de la Métropole, il n'entre pas dans les particularités inhérentes à chaque quartier ou commune. Il est donc normal que le PDM n'apporte pas une réponse précise à des problématiques très locales sur le plan de circulation à la rue. Concernant les informations transmises via les GPS, les contacts humains pour transmettre des données afin d'alimenter les outils sont très complexes à établir auprès des multinationales du web et de la donnée.	Nous considérons que le maître d'ouvrage répond à l'observation et reconnaissons que les règles de circulation applicables aux rues des localités ne sont pas de son ressort.
LE MOIGNE Nicolas		
Un plan de circulation anti-transit ETANCHE doit être défini pour Montpellier et les communes afin de limiter les vitesses et les raccourcis "malins" (Waze) et de rendre les quartiers aux habitants. Les 4 boulevards, la rue Lakanal, le centre de Celleneuve, l'avenue Jean Jaurès : tous ces axes ont la particularité de subir le trafic de transit ce qui neutralise le développement du vélo sur ces axes. Le plan de circulation a la vertu d'être très peu coûteux. Les changements de plan de circulation doivent permettre d'offrir aux personnes de sortir des voitures pour se déplacer à vélo. C'est le sens des propositions de Vélocité de mettre en double impasse l'avenue Jean Jaures et à sens unique les 4 boulevards pour aménager des alternatives cyclables.	Le plan de circulation est effectivement un outil peu coûteux pour faire évoluer les pratiques de mobilité. Toutefois, il doit être conçu en prenant en compte tous les modes dont le vélo fait partie. Il s'agit en effet d'analyser les besoins (origine/destination) pour les déplacements piétons, PMR, vélos, véhicules légers des résidents ou employés, véhicules des professionnels, livraison, taxis, véhicules de secours, transports en commun... C'est une démarche systémique pour chaque secteur géographique. Le fil conducteur est effectivement de faciliter les modes de déplacement les plus décarbonés.	Nous considérons que le maître d'ouvrage apporte une réponse adaptée à l'observation.
ESSERMEANT Sandrine		
Concernant la circulation automobile à Saussan, l'association propose une réorganisation du trafic en envisageant des sens uniques pour la rue du Colombier et la D27.	Le Plan de Mobilité (PDM) est le document qui structure et organise l'ensemble des politiques de mobilité pour les années à venir. Sa vocation est coordonner les différentes offres de mobilité alternative à l'échelle des secteurs de la Métropole, il n'entre pas dans les particularités inhérentes à chaque quartier ou commune. Il est donc normal que le PDM n'apporte pas une réponse précise à des problématiques très locales sur le plan de circulation à la rue.	Nous considérons que le maître d'ouvrage répond à l'observation et reconnaissons que les règles de circulation applicables aux rues des localités ne sont pas de son ressort.
HOCDE Régis		

OBSERVATIONS	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Volonté de développer la pratique du vélo : « De fortes marges de progression pour le vélo » (3.2.2. du Diagnostic) est un euphémisme. Nous proposons d'afficher également plus clairement une volonté de développer la pratique du vélo, pour répondre à la majorité de petits déplacements de moins de 3 kilomètres au sein de 3M. Le PDM a notamment pour objectif d'« élargir le linéaire d'aménagements cyclables et traiter les discontinuités dans le cadre d'un réseau cyclable hiérarchisé », ce qui ne peut être que salué. La création d'un réseau express vélo (p. 46 du projet), avec toutes ses composantes (aménagements sécurisés, végétalisation des abords, traitement des carrefours, 1 mise en place d'ondes vertes, espaces de repos et de services, jalonnement spécifique), est une attente de nombreux habitants. o La fiche action B1 est primordiale pour la réalisation de cet objectif phare du PDM. Si les vélolignes sont bien affichées, on peut regretter l'absence de programmation précise (des pistes bidirectionnelles en site propre et telles que prévues à la page 46 ci-dessus semblent tout adaptées mais ne sont pas spécifiquement demandées). Il n'y a pas de de phasage précis pour la mise en œuvre et l'absence d'emplacements réservés dans le PLUi-C de 3M arrêté en octobre 2024 et actuellement en phase d'approbation, fait craindre des années d'inactions. En effet, les emplacements réservés sont une des premières actions concrètes à engager pour garantir la faisabilité de ces Vélolignes. o Une discontinuité majeure, connue et signalée de longue date existe entre Montpellier et Clapiers (et tous les villages voisins) lors de la traversée de Castelnau-le-Lez. Le PDM aurait dû rechercher une solution pour résoudre ce problème. Des associations, au premier rang desquelles Vélocité, font des propositions concrètes et réalistes en ce sens. Ces propositions ne demandent qu'à être sélectionnées et inscrites dans le PDM.	Cette observation montre que Vélocité partage les objectifs du PDM d'accélération de la pratique du vélo sur le territoire. Concernant les modalités pratiques, les choix d'aménagement sont envisageables en fonction de trois critères principaux : La vitesse du trafic motorisé constatée et désirée, le trafic motorisé constaté et désiré et le débit cycliste constaté et désiré. D'autres données sont également à prendre en compte pour affiner le choix de la configuration préférentielle ou requestionner d'autres paramètres permettant d'envisager un projet favorable au vélo - y compris sans infrastructure dédiée (mixité) : emprise disponible, pentes, trafic poids lourds, heures de pointe, flux piéton, présence d'équipements scolaires, etc. C'est à partir de l'ensemble de ces études qu'il est possible de définir des largeurs pour des emplacements réservés. A l'avenir, le PLUI-Climat pourra être modifié pour intégrer de nouveaux emplacements réservés dédiés à la création d'aménagements cyclables dont le profil est validé.	Le maître d'ouvrage répond à l'observation. Cependant, nous considérons qu'une planification des emplacements réservés est un élément important, à réaliser rapidement si l'on souhaite prévenir leur acquisition pour une mise en construction.

OBSERVATIONS	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLÉ	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
10. PDM		
Objectifs		
HOCDE Régis		
En préambule, nous saluons les ambitions de ce PDM et les objectifs poursuivis à l'horizon 2032. Toutefois, nous regrettons que ces objectifs ne soient pas systématiquement déclinés en actions concrètes. De même une programmation pluriannuelle de ces actions permettrait d'offrir une vision à l'échelle de la Métropole, année par année, des améliorations proposées.	L'observation favorable sur l'ambition du PDM est à relever, en effet, l'engagement de la Métropole - dans un contexte de contractions des recettes budgétaires- est significatif. L'enveloppe brute est estimée à 1,7 milliards d'euros entre 2021 et 2032 avec un fort rattrapage des projets en suspend sur la première phase du PDM, tout en préparant les projets de la deuxième phase du PDM plus axé sur les services de mobilités. Concernant les objectifs du PDM, ceux-ci sont déclinés en 30 actions. Chaque action dispose des mesures dont la temporalité est présentée dans la colonne de droite, indiquer des années précises ne relève pas de la planification à l'horizon 2032.	Nous considérons que le maître d'ouvrage apporte une réponse adaptée à l'observation.
LANDAS Hervé		
Monsieur Landas exprime les souffrances quotidiennes subies par les 2 000 riverains des quatre boulevards Berthelot, Vieussens, Rabelais et d'Orient. Le point central de sa réclamation concerne la décision prise par la Métropole et la mairie à l'été 2022 de rendre à double sens les boulevards Rabelais et d'Orient et de fermer le boulevard Albert Dubout. Selon M. Landas, cette décision, absente du dossier du PDM, a eu des conséquences catastrophiques et contraires aux objectifs affichés du PDM. Il souligne que le PDM vise à améliorer le cadre de vie, à favoriser un réseau cyclable sécurisé et à décourager le transit en cœur de ville. Il cite notamment l'objectif de "contraindre le transit en cœur de ville". Or, la décision de 2022 a transformé ces quatre boulevards en une voie de transit à double sens de 2 km en centre-ville, entraînant une augmentation considérable du trafic (de 5 000 à plus de 15 000 véhicules par jour). Les conséquences directes pour les riverains sont une exposition accrue au bruit et à la pollution, constatées par huissier, ayant des effets désastreux sur leur santé. M. Landas renvoie à un dossier en ligne pour plus d'informations. Il note que le document de présentation du PDM mentionne des "plans de circulation décourageant le transit" et une notion de "circulation en pétales" qui sont à l'opposé de la situation	Le Plan de Mobilité (PDM) est le document qui structure et organise l'ensemble des politiques de mobilité pour les années à venir. Il porte sur la période 2021-2032, la date de départ étant imposée par la continuité du Plan de Déplacements Urbains (PDU) qui le précède (2010-2020). De plus, les années 2020 et 2021 ayant été fortement impactées par la crise sanitaire, l'état initial du PDM (T zéro) a été établi en 2019. Cependant, il intègre toute la programmation des mobilités en cours de mise en œuvre et/ou réalisée depuis 2021. Sa vocation est de présenter un système de mobilité global sans rentrer dans les particularités spécifiques inhérentes à chaque quartier. Il est donc normal que le PDM n'apporte pas une réponse précise à la problématique de trafic sur les boulevards Berthelot, Vieussens, Rabelais et d'Orient et que ce sujet n'est pas abordé dans le PDM, au contraire d'autres aménagements qui ont une forte dimension stratégique et emblématique (axe piéton Arceaux-Lez par exemple). En effet, le	Nous considérons que MMM fournit une information générale sur le PDM sans faire une analyse réelle des problèmes soulevés ici, et sans chercher à y apporter de réponse concrète.

OBSERVATIONS	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
créée par la décision de 2022. Il précise que les quatre boulevards n'étaient pas identifiés comme des points de congestion en 2019, avant la mise en place de cette voie de transit. M. Landas déplore que la Mairie et la Métropole nient toute responsabilité et refusent le dialogue. Il insiste sur le fait que la voie de transit créée est antinomique au PDM et demande qu'une réflexion soit enfin ouverte dans le cadre de cette enquête publique pour mettre fin à cette situation qu'il qualifie de "honteuse et indigne".	rôle du PDM n'est pas de résoudre des problèmes conjoncturels mais de donner un cap pour mettre en œuvre des projets à horizon 2032. Cependant, certains objectifs du PDM devraient permettre de répondre aux problématiques qui y sont rencontrées. Un des principaux objectifs du PDM est de limiter le trafic en centre-ville afin d'améliorer les conditions de vie de ses habitants (sécurité, pollution de l'air, bruit...). La poursuite du développement important des transports en communs devrait permettre à un nombre non négligeable d'automobilistes d'abandonner leur véhicule au profit de la ligne 5 de tramway qui desservira le quartier. De plus, le secteur à l'ouest et au sud-ouest de la centralité montpelliéraine va être parcourue par les vélolignes A, 6, 7 et 8. Par ailleurs, la mise en service d'axes structurants comme le Contournement Ouest de Montpellier (COM) a aussi pour objectif d'éloigner le trafic de transit du centre-ville en déplaçant la circulation loin des zones habitées. Enfin, c'est l'A709 qui doit prendre le rôle de ceinture et desservir les quartiers sud de Montpellier. C'est à l'échelle de ce cadran sud-ouest que ces mesures sont mises en œuvre, sans se départir d'une observation fine par quartier mais en tenant compte des logiques de rééquilibrage à l'échelle du cadran. D'autre part, il semble important de rappeler qu'il n'y a pas 17 000 véhicules qui circulent chaque jour sur les boulevards. En effet, les comptages officiels montrent qu'il y a entre 10 000 véhicules par jours sur le boulevard Berthelot et jusque 15 000 véhicules sur le boulevard Vieussens, des variations à la marge entre différentes sessions de comptages étant possible. Ces chiffres sont effectivement en augmentation par rapport à 2019, il y avait alors entre 5 000 véhicules chaque jour sur le boulevard Rabelais et jusque 12 000 véhicules sur le boulevard Vieussens. Par ailleurs, il est nécessaire de rappeler que les situations sont différentes entre les différents	

OBSERVATIONS	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	boulevards : les boulevards Berthelot et Vieussens sont historiquement à double sens et n'ont donc pas connus de changement de plan de circulation. Seuls les boulevards Rabelais et d'Orient ont connus une mise à double sens courant l'année 2022. En outre, cette mise à double sens a permis de faire ralentir la vitesse des automobilistes qui vont naturellement moins vite que lorsqu'il y a une double voie en sens unique. Concernant le trafic des bus, en dehors de modifications ponctuelles du plan des transports en communs lors de périodes de travaux (apportant des pics de circulation), seul le boulevard Berthelot est concerné. L'offre sur 2024 et 2025 est de 376 bus, qui circulent quotidiennement sur ce boulevard, ce chiffre devant baisser de 15 % lors de la très prochaine mise en service de la ligne 5 de tramway. Les boulevards Rabelais et d'Orient sont eux traversés perpendiculairement par environ une centaine de bus par jours sur les deux intersections impactées. Concernant le problème spécifique de la qualité de l'air, selon Atmo Occitanie, en 2023 sur le territoire de la métropole, entre 1 050 et 3 050 personnes étaient exposées à un dépassement du seuil réglementaire (européen et français) pour le NO₂ (40 µg/m³). En revanche, ce sont entre 75 750 et 134 800 personnes qui sont exposées à un dépassement du seuil de 20 µg/m³ (seuil européen à partir de 2030). Ce chiffre dépasse les 370 000 personnes (75 % de la population métropolitaine) si on considère les recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), c'est-à-dire 10 µg/m³. Ainsi, la question de la qualité de l'air est un enjeu de premier plan bien au-delà de ce quartier qui justifie l'engagement de la Métropole dans cette problématique (mise en place de la ZFE, déploiement de la stratégie mobilité 2025). Par ailleurs, les concentrations en NO₂ ont baissé ces deux dernières années sur le secteur. Les mesures des tubes passifs sont claires. En 2024,	

OBSERVATIONS	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	seul le boulevard Rabelais a connu des dépassements du seuil réglementaire (européen et français) de 40 µg/m³. Si on regarde les moyennes annuelles de 2024, elles sont de 29 µg/m³ pour les boulevards Berthelot et Vieussens et de 37 µg/m³ pour le boulevard Rabelais, soit systématiquement en dessous de la valeur réglementaire. Concernant le niveau sonore du quartier, s'il a effectivement évolué défavorablement, en parti en lien avec la circulation, ces modifications restent limitées et modérément perceptibles par l'oreille humaine. Cela s'explique aussi par le fait que ce quartier n'a jamais été particulièrement calme, même avant les modifications les plus récentes du plan de circulation. S'agissant des mesures prises sur l'avenue Albert Dubout, ayant notamment conduit, avec le projet de la ligne 5 de tramway, à revoir les plans de circulation des boulevards concernés, il est important de rappeler que l'ensemble des véhicules ne se sont pas intégralement reportés sur les boulevards. On observe à ce propos une forme d'évaporation partielle du trafic. En second lieu, les objectifs poursuivis sur l'avenue Albert Dubout étaient prioritairement des objectifs de sécurité routière. En la matière, la situation sur l'avenue Albert Dubout s'est très nettement améliorée pour ne pas dire résolue, sans aggraver l'accidentologie des itinéraires alternatifs et notamment sur les boulevards Berthelot, Vieussens, Rabelais et d'Orient. Ainsi, l'ensemble des mesures présentes dans le PDM devraient permettre d'améliorer la qualité de vie des habitants du quartier que ce soit vis-à-vis de la qualité de l'air, du bruit ou de la sécurité. Pour terminer, il semble important de préciser que la Métropole de Montpellier a échangé à plusieurs reprises lors des modifications du plan de circulation impactant ce quartier. Cette volonté de dialogue s'est toujours confirmée et c'est à l'initiative du Collectif des Riverains des 4 Boulevards que s'est substituée une procédure	

OBSERVATIONS	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLÉ	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	judiciaire à l'encontre de la Métropole (actuellement en cours). Ainsi, la Métropole reste convaincue que le dialogue doit être renoué et qu'un nouveau chapitre de la concertation devra prochainement s'ouvrir à l'occasion des aménagements prévus par le PDM.	
NIAY Philippe		
Parts modales: Les objectifs affichés (notamment les évolutions de part modale attendues) ne sont étayés par rien : comme sur l'angle de la décarbonation, il manque une analyse d'impact des différents projets évoqués dans le document sur l'évolution de la part modale, pour rendre ces objectifs crédibles • Le traitement du développement de la marche à pied est extrêmement succinct et ne me paraît pas au niveau du reste du document : il est prévu d'élaborer un plan, puis de le mettre en oeuvre, mais rien de plus précis	L'évaluation environnementale du PDM vient préciser la méthode déployée pour estimer les parts modales du PDM. Elle s'appuie notamment sur l'utilisation d'un modèle multimodal prospectif et sur l'exploitation d'une enquête mobilités grand territoire certifiée par le Cerema. Il s'agit des outils « classiques » mais non réglementaires dont l'ensemble des PDM ne sont pas systématiquement dotés.	Nous considérons que le maître d'ouvrage apporte une réponse adaptée à l'observation concernant l'impact des différents modes de mobilité, et nous l'engageons à enrichir le PDM d'un plan relatif à la mise en œuvre de la marche à pied.

OBSERVATIONS	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
11. QUATRE BOULEVARDS.		
Concertation		
DOMBRE Étienne	Le Plan de Mobilité (PDM) est le document qui structure et organise l'ensemble des politiques de mobilité pour les années à venir. Il porte sur la période 2021-2032, la date de départ étant imposée par la continuité du Plan de Déplacements Urbains (PDU) qui le précède (2010-2020). De plus, les années 2020 et 2021 ayant été fortement impactées par la crise sanitaire, l'état initial du PDM (T zéro) a été établi en 2019. Cependant, il intègre toute la programmation des mobilités en cours de mise en œuvre et/ou réalisée depuis 2021. Sa vocation est de présenter un système de mobilité global sans rentrer dans les particularités spécifiques inhérentes à chaque quartier. Il est donc normal que le PDM n'apporte pas une réponse précise à la problématique de trafic sur les boulevards Berthelot, Vieussens, Rabelais et d'Orient et que ce sujet n'est pas abordé dans le PDM, au contraire d'autres aménagements qui ont une forte dimension stratégique et emblématique (axe piéton Arceaux-Lez par exemple). En effet, le rôle du PDM n'est pas de résoudre des problèmes conjoncturels mais de donner un cap pour mettre en œuvre des projets à horizon 2032. Cependant, certains objectifs du PDM devraient permettre de répondre aux problématiques qui y sont rencontrées. Un des principaux objectifs du PDM est de limiter le trafic en centre-ville afin d'améliorer les conditions de vie de ses habitants (sécurité, pollution de l'air, bruit...). La poursuite du développement important des transports en communs devrait permettre à un nombre non négligeable d'automobilistes d'abandonner leur véhicule au profit de la ligne 5 de tramway qui desservira le quartier. De plus, le secteur à l'ouest et au sud-ouest de la centralité montpelliéraine va être parcourue par les vélolignes A, 6, 7 et 8. Par ailleurs, la mise en	Nous considérons que MMM fournit une information générale sur le PDM sans fournir une analyse réelle des problèmes soulevés ici, et sans chercher à y apporter de réponse concrète.
Les riverains des 4 boulevards veulent participer à la recherche et à la mise en œuvre d'une solution juste et équilibrée.		
Mobilité douce		
DOMBRE Étienne		
L'accidentalité est très importante pour les piétons et les 2 roues se déplaçant sur des voies non dimensionnées pour recevoir jusqu'à 17 000 véhicules/jour (et 450 bus sur le boulevard Berthelot).		
Plan de circulation		
DOMBRE Étienne		
Nous constatons que le PDM ne contribue pas à résoudre le problème de transit du trafic au Sud de la ville (le PLUI-C non plus d'ailleurs).		
Pour supprimer le trafic de transit sur les 4 boulevards, une solution serait l'instauration au Sud de la ville une circulation en pétales, à l'image de celle déjà organisée au Nord.		
Santé		
DOMBRE Étienne		
Actuellement la situation des 4 boulevards est inégalitaire, invisibilisée et insupportable pour les riverains et les usagers. Le PDM ne mentionne même pas les 4 boulevards comme un lieu de sursaturation de véhicules. Cette situation est en contradiction avec la plupart des objectifs règlementaires fixés par le code des Transports (planche 2, Présentation synthétique du projet). Les seuils de pollution au NO2 et de nuisances sonores sont bien au-delà des seuils recommandés par l'OMS et ont des impacts potentiels sur la santé bien documentés par Santé Publique France.		

OBSERVATIONS	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	service d'axes structurants comme le Contournement Ouest de Montpellier (COM) a aussi pour objectif d'éloigner le trafic de transit du centre-ville en déplaçant la circulation loin des zones habitées. Enfin, c'est l'A709 qui doit prendre le rôle de ceinture et desservir les quartiers sud de Montpellier. C'est à l'échelle de ce cadran sud-ouest que ces mesures sont mises en œuvre, sans se départir d'une observation fine par quartier mais en tenant compte des logiques de rééquilibrage à l'échelle du cadran. D'autre part, il semble important de rappeler qu'il n'y a pas 17 000 véhicules qui circulent chaque jour sur les boulevards. En effet, les comptages officiels montrent qu'il y a entre 10 000 véhicules par jours sur le boulevard Berthelot et jusque 15 000 véhicules sur le boulevard Vieussens, des variations à la marge entre différentes sessions de comptages étant possible. Ces chiffres sont effectivement en augmentation par rapport à 2019, il y avait alors entre 5 000 véhicules chaque jour sur le boulevard Rabelais et jusque 12 000 véhicules sur le boulevard Vieussens. Par ailleurs, il est nécessaire de rappeler que les situations sont différentes entre les différents boulevards : les boulevards Berthelot et Vieussens sont historiquement à double sens et n'ont donc pas connus de changement de plan de circulation. Seuls les boulevards Rabelais et d'Orient ont connus une mise à double sens courant l'année 2022. En outre, cette mise à double sens a permis de faire ralentir la vitesse des automobilistes qui vont naturellement moins vite que lorsqu'il y a une double voie en sens unique. Concernant le trafic des bus, en dehors de modifications ponctuelles du plan des transports en communs lors de périodes de travaux (apportant des pics de circulation), seul le boulevard Berthelot est concerné. L'offre sur 2024 et 2025 est de 376 bus, qui circulent quotidiennement sur ce boulevard, ce chiffre devant baisser de 15 % lors de la très prochaine mise en service de la ligne 5	

OBSERVATIONS	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLÉ	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	de tramway. Les boulevards Rabelais et d'Orient sont eux traversés perpendiculairement par environ une centaine de bus par jours sur les deux intersections impactées. Concernant le problème spécifique de la qualité de l'air, selon Atmo Occitanie, en 2023 sur le territoire de la métropole, entre 1 050 et 3 050 personnes étaient exposées à un dépassement du seuil réglementaire (européen et français) pour le NO₂ (40 µg/m³). En revanche, ce sont entre 75 750 et 134 800 personnes qui sont exposées à un dépassement du seuil de 20 µg/m³ (seuil européen à partir de 2030). Ce chiffre dépasse les 370 000 personnes (75 % de la population métropolitaine) si on considère les recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), c'est-à-dire 10 µg/m³. Ainsi, la question de la qualité de l'air est un enjeu de premier plan bien au-delà de ce quartier qui justifie l'engagement de la Métropole dans cette problématique (mise en place de la ZFE, déploiement de la stratégie mobilité 2025). Par ailleurs, les concentrations en NO₂ ont baissé ces deux dernières années sur le secteur. Les mesures des tubes passifs sont claires. En 2024, seul le boulevard Rabelais a connu des dépassements du seuil réglementaire (européen et français) de 40 µg/m³. Si on regarde les moyennes annuelles de 2024, elles sont de 29 µg/m³ pour les boulevards Berthelot et Vieussens et de 37 µg/m³ pour le boulevard Rabelais, soit systématiquement en dessous de la valeur règlementaire. Concernant le niveau sonore du quartier, s'il a effectivement évolué défavorablement, en parti en lien avec la circulation, ces modifications restent limitées et modérément perceptibles par l'oreille humaine. Cela s'explique aussi par le fait que ce quartier n'a jamais été particulièrement calme, même avant les modifications les plus récentes du plan de circulation. S'agissant des mesures prises sur l'avenue Albert Dubout, ayant notamment conduit, avec le projet	

OBSERVATIONS	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
	de la ligne 5 de tramway, à revoir les plans de circulation des boulevards concernés, il est important de rappeler que l'ensemble des véhicules ne se sont pas intégralement reportés sur les boulevards. On observe à ce propos une forme d'évaporation partielle du trafic. En second lieu, les objectifs poursuivis sur l'avenue Albert Dubout étaient prioritairement des objectifs de sécurité routière. En la matière, la situation sur l'avenue Albert Dubout s'est très nettement améliorée pour ne pas dire résolue, sans aggraver l'accidentologie des itinéraires alternatifs et notamment sur les boulevards Berthelot, Vieussens, Rabelais et d'Orient. Ainsi, l'ensemble des mesures présentes dans le PDM devraient permettre d'améliorer la qualité de vie des habitants du quartier que ce soit vis-à-vis de la qualité de l'air, du bruit ou de la sécurité. Pour terminer, il semble important de préciser que la Métropole de Montpellier a échangé à plusieurs reprises lors des modifications du plan de circulation impactant ce quartier. Cette volonté de dialogue s'est toujours confirmée et c'est à l'initiative du Collectif des Riverains des 4 Boulevards que s'est substituée une procédure judiciaire à l'encontre de la Métropole (actuellement en cours). Ainsi, la Métropole reste convaincue que le dialogue doit être renoué et qu'un nouveau chapitre de la concertation devra prochainement s'ouvrir à l'occasion des aménagements prévus par le PDM.	

OBSERVATIONS	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
12. ZONE FAIBLE ÉMISSION		
Dérogation		
AutreCOM		

OBSERVATIONS	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Zone à Faible Émission (ZFE) : Montpellier se singularise par une ZFE fragmentée autour des principaux axes routiers urbains déclarés comme dérogatoires.	La ZFE de la Métropole de Montpellier a été construite dans le respect des obligations de continuité de contournement et de transit, obligation réglementaire nationale. Grace à la concertation avec les acteurs économiques notamment, l'accès aux parcs d'activités ainsi qu'aux parkings relais assurant l'inter modalité entre la voiture et le réseau structurant de transport en commun est maintenu peu importe la vignette crit'air.	Nous considérons que le maître d'ouvrage apporte une réponse adaptée à l'observation concernant la Zone faible émission (ZFE)

OBSERVATIONS	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
13. URBANISME		
Développement		
AutreCOM		
Urbanisation galopante : Le PdM ne prévoit pas d'infrastructures de mobilité adaptées pour accompagner les nouveaux projets d'urbanisation. Des orientations d'aménagement programmées (OAP) sont projetées, sans évaluation préalable des besoins futurs en mobilité et d'esquisse de solutions envisagées pour répondre à cette demande. Ce manque d'anticipation est préoccupant, sachant le temps nécessaire pour engager la création de nouvelles infrastructures de déplacement urbain, pour ne pas engager les nouveaux usagers dans une énième dépendance à la voiture individuelle. Exemples : • OAPs (Orientation d'Aménagement Programmé) Ode à la Mer, 8000 logements, et Cambacérès 900.000 m² de SdP. Ces deux programmes vont engendrer de forts besoins de mobilité sur le sud de Montpellier. • OAP Meyrargues (950 logements à Vendargues) le long de la RM613 saturée, et dont élargissement en projet, est visiblement insuffisant. • Multiples OAPs, au Nord-Ouest de Montpellier, de Malbosc à Euromédecine et Grabels, et leurs axes routiers (M65...) déjà très saturés.	Dans le respect des orientations du SCoT, le PDM planifie l'organisation des mobilités en cohérence avec le développement urbain pour les 10 prochaines années. Cette évaluation des besoins de déplacements est réalisée à partir d'un modèle multimodal prospectif et d'une enquête mobilité, permettant ainsi d'adapter les projets de mobilités en fonction du développement futur du territoire. L'ensemble des secteurs d'OAP cités bénéficient déjà ou bénéficieront dans les prochaines années, d'une desserte par le réseau structurant de TC (lignes à haut niveau de service, bustram, tramway), tel que figurant dans le PDM.	La métropole répond à l'observation. Elle réfute le fait que les OAP sont projetées sans évaluation des besoins futurs en mobilité.
Selon différentes sources la logistique urbaine représente en moyenne de 15 à 20% du trafic en ville. C'est considérable, et les stratégies pour en réduire les impacts, ont des résultats modestes. Le projet Lauze-Est, au sud de St Jean de Védas, déjà cité plus haut, accueillerait une grande plateforme logistique dite du 'dernier km',	Les équipements de type Centre de Distribution Urbaine sont à positionner proche des autoroutes et pénétrantes vers le cœur de métropole. Aussi, cette implantation est cohérente avec les objectifs généraux du PDM.	La proposition de repositionnement du CDU (Centre de Distribution Urbaine) est réfutée par la Métropole. Elle affirme que l'implantation prévue est pertinente, mais ne commente pas

OBSERVATIONS	RÉPONSES DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE
éloignée du centre et des futurs nouveaux quartiers. Ce projet pose plusieurs problèmes : • Il va engendrer un trafic routier accru sur l'axe Montpellier-Sète, déjà très saturé • Absence de desserte par des transports collectifs • Impossibilité de créer un embranchement ferroviaire Les travaux d'aménagement de la zone, n'étant pas commencés, il est encore possible de stopper le projet, de le repenser ou de choisir une nouvelle localisation (le site Saporta, entre les deux autoroutes A9 et A709, offre des avantages substantiels comme la réduction des distances de livraison, possibilité d'embranchement ferroviaire, double accès par l'A709, ...)		les arguments avancés au sujet des inconvénients : l'augmentation du trafic routier, l'absence de desserte par des TC ou l'impossibilité (si vérifiée) de créer un embranchement ferroviaire, ce qui semble effectivement pouvoir poser problème si cet équipement est indispensable à son fonctionnement.

Montpellier le 28 avril 2025

Jean-Pierre CHALON



Georges RIVIECCIO



François XICOLA

