Séance ordinaire du mercredi 16 juillet 2025

L'an deux mille vingt-cinq et le seize juillet, les membres du Conseil de Métropole, légalement convoqués, se sont assemblés au lieu ordinaire des séances, Salle du Conseil, sous la présidence de Monsieur Michaël DELAFOSSE.

Extrait du registre des délibérations de Montpellier Méditerranée Métropole

Aménagement durable

Nombre de membres en exercice : 92

Présents :
William ARS, Michel ASLANIAN, Christian ASSAF, Florence AUBY, Geniès BALAZUN, Yves BARRAL, Boris BELLANGER, Mathilde BORNE, Christophe BOURDIN, Florence BRAU, Emilie CABELLO, Roger CAIZERGUES, Renaud CALVAT, Michel CALVO, Stéphane CHAMPAY, Bernadette CONTE-ARRANZ, Sébastien COTE, Michaël DELAFOSSE, Serge DESSEIGNE, Zohra DIRHOUSSI, Fanny DOMBRE-COSTE, Alenka DOULAIN, Maryse FAYE, Julie FRÊCHE, Jackie GALABRUN-BOULBES, Clara GIMENEZ, Clare HART, Régine ILLAIRE, Frédéric LAFFORGUE, Guy LAURET, Nathalie LEVY, Eliane LLORET, Nicole MARIN-KHOURY, Isabelle MARSALA, Hervé MARTIN, Jacques MARTINIER, Marie MASSART, Jean-Luc MEISSONNIER, Cyril MEUNIER, Mylène MIFSUD, Julien MIRO, Bernard MODOT, Séverine MONIN, Véronique NEGRET, Laurent NISON, Yvan NOSBE, Marie-Delphine PARPILLON, Bruno PATERNOT, Yvon PELLET, Eric PENSO, Céline PINTARD, Joël RAYMOND, René REVOL, Manu REYNAUD, Catherine RIBOT, Jean-Pierre RICO, Sylvie ROS-ROUART, Séverine SAINT-MARTIN, Agnès SAURAT, Jean-Luc SAVY, Célia SERRANO, Radia TIKOUK, François VASQUEZ, Claudine VASSAS MEJRI, Patricia WEBER. Gilles CUSIN, suppléant de Isabelle TOUZARD .

Absent(es) ayant voté par procuration en application des articles L. 2121-20 et L. 5211-1 du Code général des collectivités territoriales :
Tasnime AKBARALY ayant donné pouvoir à Clare HART, Jean-François AUDRIN ayant donné pouvoir à Yvon PELLET, Véronique BRUNET ayant donné pouvoir à Sébastien COTE, Roger-Yannick CHARTIER ayant donné pouvoir à Julie FRÊCHE, Brigitte DEVOISSELLE ayant donné pouvoir à Céline PINTARD, Hind EMAD ayant donné pouvoir à Maryse FAYE, Laurent JAOUL ayant donné pouvoir à Claudine VASSAS MEJRI, Sophiane MANSOURIA ayant donné pouvoir à Nicole MARIN-KHOURY, Coralie MANTION ayant donné pouvoir à Célia SERRANO, Arnaud MOYNIER ayant donné pouvoir à Stéphane CHAMPAY, Clothilde OLLIER ayant donné pouvoir à Alenka DOULAIN, François RIO ayant donné pouvoir à Michaël DELAFOSSE, Joëlle URBANI ayant donné pouvoir à Isabelle MARSALA.

Absent(es) / Excusé(es) :
Luc ALBERNHE, Michelle CASSAR, Abdi EL KANDOUSSI, Jean-Noël FOURCADE, Serge GUISEPPIN, Stéphanie JANNIN, Salim JAWHARI, Patricia MIRALLES, Anne RIMBERT, Philippe SAUREL, Mikel SEBLIN, Bernard TRAVIER, Joël VERA

Aménagement durable - Plan de Mobilité 2032 - Approbation

Madame Julie FRÊCHE, Vice-Présidente, rapporte :

i. Contexte

Montpellier Méditerranée Métropole est l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM). Le périmètre du ressort territorial correspond au périmètre de l'Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) et regroupe 31 communes pour une population de 507 526 d'habitants. En tant qu'AOM d'une agglomération de plus de 100 000 habitants, Montpellier Méditerranée Métropole doit élaborer un plan de mobilité (PDM), anciennement appelé plan de déplacements urbains (PDU), à l'échelle de son ressort territorial. Le Code des transports indique que « *le plan de mobilité détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Il est élaboré par cette dernière en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, en lien avec les collectivités territoriales limitrophes* » (extrait de l'article L. 1214-1).

La Communauté d'Agglomération de Montpellier avait approuvé le Plan de Déplacements Urbains 2010-2020 le 19 juillet 2012. Puis, devenue Montpellier Méditerranée Métropole, elle a initié sa révision par délibération le 17 mai 2017. Cependant, l'évolution du contexte réglementaire avec la promulgation de la Loi d'Orientation sur les Mobilités (LOM) du 26 décembre 2019, l'évolution des comportements de déplacements sous les effets des crises sanitaires et énergétiques, ainsi que les ambitions environnementales nationales (stratégie nationale bas carbone), régionales (SRADDET) et locales (PCAET, SCoT, PLUi) qui se sont renforcées ont conduit à relancer la procédure de révision du PDU, par l'élaboration du nouveau Plan de Mobilité. Ainsi, lors du Conseil de Métropole du 1er février 2021, Montpellier Méditerranée Métropole a enclenché la démarche d'élaboration du Plan de Mobilité, en même temps qu'elle approuvait l'évaluation du PDU 2010-2020.

Plus récemment, la loi « *Services express régionaux métropolitains (SERM)* », du 27 décembre 2023, pose par ailleurs, le cadre nécessaire au développement d'ici dix ans de plusieurs réseaux de SERM, parmi lesquels figure le SERM Montpellier Méditerranée, labélisé en juin 2024. Cette offre multimodale de services de transports en commun publics s'appuiera prioritairement sur le déploiement de cars express, de lignes à haut niveau de service, de réseaux cyclables et sur le renforcement de la desserte ferroviaire.

Objectifs et contenu d'un plan de mobilité

Les objectifs et le contenu d'un Plan de Mobilité sont précisés par le Code des transports. Conformément à l'article L. 1214-2, le plan de mobilité « *vise à assurer* » :

1. « *L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part ;*
2. *Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale ;*
3. *L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements ;*
4. *La diminution du trafic automobile et le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur ;*
5. *Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;*
6. *L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération ;*
7. *L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement et la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes ;*
8. *L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération ;*
9. *L'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques ainsi que des élèves et des personnels des établissements scolaires. Et l'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau.*
10. *L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements ;*
11. *La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables*. »

Enfin, le Plan de Mobilité doit également comporter une annexe particulière traitant de l'accessibilité (article R. 1214-1 du Code des transports). Cette annexe 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.

Le Plan de Mobilité est donc à la fois un document de planification et un outil de programmation permettant de coordonner les différentes actions à mener pour accompagner la transition énergétique, écologique et solidaire du territoire.

Articulation du PDM avec les autres documents de planification territoriale

Le plan de mobilité s'inscrit en compatibilité avec d'autres documents cadre du territoire :

- Le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) adopté le 30 juin 2022 et en cours de modification depuis le 9 février 2023 pour intégrer les orientations de la loi Climat et Résilience ;
- Le schéma de cohérence territoriale (SCoT) approuvé en 2019 ;
- Le plan de protection de l'atmosphère (PPA) porté par l'Etat sur l'aire d'attraction, en cours de révision.

Le SCoT, ainsi que le PPA, donnent des orientations en matière d'articulation urbanisme – transport et de lutte contre la pollution atmosphérique et d'amélioration de la qualité de l'air.

Le Plan de Mobilité prend en compte par ailleurs le plan climat-air-énergie territorial et solidaire (PCAETs) approuvé par le Conseil de Métropole du 2 février 2023, et s'inscrit en cohérence avec la stratégie biodiversité de Montpellier Méditerranée Métropole, soumis au vote lors du Conseil de Métropole du 8 octobre 2024. Le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi 2034), soumis également au vote lors de ce même Conseil de Métropole, a été construit concomitamment au PDM et est donc cohérent avec le Plan de Mobilité 2032.

Un PDM pour organiser la transition énergétique et solidaire des mobilités

Deux piliers structurent le Plan de Mobilité 2021 à 2032, dans une démarche de transition écologique et solidaire, conforme à la trajectoire suivie par la Métropole pour l'ensemble de sa planification :

1er pilier : Une mobilité universelle

L'accès à la mobilité est à considérer comme un droit pour chacun quel que soit son âge, sa condition physique, ses moyens financiers, son statut social, son lieu d'habitation. L'accès à la mobilité ne doit pas créer de fracture sociale ou territoriale. Les enjeux portent donc sur l'inclusion sociale, l'équité et le dynamisme économique.

Deux volets principaux constituent ce pilier :

- Garantir une mobilité pour tous, facteur de lien social

Il s'agit de gommer la fracture liée aux moyens financiers. La Métropole affiche une ambition forte sur ce sujet pour réduire le coût des déplacements et inciter à l'usage des modes alternatifs à la « *voiture solo* ». La gratuité du réseau de transports collectifs pour tous les habitants de la Métropole est à ce titre une mesure phare. Pour que cette mesure soit pleinement efficace, le réseau de transports collectifs doit être facilement accessible et la desserte des quartiers de la politique de la ville est à traiter de manière privilégiée.

Il s'agit également de gommer la fracture liée aux capacités physiques et cognitives, qui vont au-delà du handicap, et touchent des usagers qui ont plus de difficulté à se mouvoir, à utiliser et manipuler les outils des mobilités (plan, fiches horaires, application…) ou mener des recherches pour connaître les différentes offres de mobilité. 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.

- Proposer des solutions de mobilités équitables sur l'ensemble du territoire

Il s'agit d'offrir des mobilités alternatives dans la logique « *du bon mode au bon endroit au bon moment* ». Cette logique guide les choix de la Métropole pour offrir plusieurs solutions de déplacements répondant aux différents besoins dans le temps (offre adaptée aux besoins dans la journée, sur la semaine ou selon la saisonnalité des événements) et dans l'espace (secteur émetteur ou générateur de déplacements).

L'aménagement du territoire, en favorisant la mixité des fonctions (logement, emploi, service, loisirs) dans les villages, villes et quartiers est également un levier majeur à actionner pour faciliter les mobilités au quotidien.

2ème pilier : Une mobilité sobre et décarbonée

- Réduire l'empreinte environnementale de la mobilité

La mobilité a suivi la tendance contemporaine de croissance et de consommation : les ménages sont de plus en plus équipés, avec des véhicules de plus en plus grands, et leurs déplacements portent sur de plus longues distances du fait de la hausse des vitesses liée au développement des réseaux routiers et de l'étalement urbain. Sur le grand bassin de vie, cette tendance est accrue par la forte croissance démographique. Infléchir, voire renverser, cette tendance est donc une nécessité.

Le projet de mobilité est ainsi un facteur clé pour la transition écologique, énergétique et solidaire du territoire. Il est conçu pour limiter l'empreinte environnementale sur la qualité de l'air, l'ambiance acoustique, les niveaux d'émissions des gaz à effet de serre, la biodiversité et l'imperméabilisation des sols. L'ensemble de ces éléments ayant une influence plus ou moins direct sur la santé de la population, la Métropole agit pour faciliter et rendre accessibles des déplacements à moindre impact environnemental.

- Améliorer le cadre de vie grâce à des centralités apaisées et respirables

Au-delà de la réduction globale de l'empreinte environnementale, une attention spécifique doit être portée aux centralités urbaines. En effet, limiter les nuisances dans les zones les plus densément peuplées est un objectif majeur pour l'amélioration de la santé publique.

L'ambition du projet de mobilité est de participer à un cercle vertueux où la qualité des aménagements et des services dans les centralités urbaines crée des lieux de vie conviviaux, où il est plus plaisant de se déplacer à pied ou à vélo, plutôt qu'en voiture.

- Optimiser les infrastructures existantes en améliorant le partage de l'espace public entre les différents modes (voyageurs et marchandises)

Dans une dynamique de sobriété environnementale et financière, l'organisation des mobilités doit avant tout s'appuyer sur les réseaux existants en leur donnant une fonction multimodale. Les nouvelles infrastructures nécessaires pour le système de mobilité métropolitain seront limitées aux maillons manquants historiquement pour assurer les fonctions de contournement intercommunal.

La concrétisation du projet est conditionnée par :

- La faisabilité financière du projet

Le projet est conçu sur une période de 12 ans (2021-2032), sur laquelle une enveloppe financière soutenable a été cadrée. La faisabilité financière devra être régulièrement vérifiée pour garantir la cohérence entre l'évolution du budget métropolitain, le volume des subventions obtenues et le coût des mesures. Le suivi doit porter tant sur le volet de l'investissement que sur le volet de l'exploitation.

- La fédération des habitants autour du projet de transition des mobilités

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.

De nouvelles coopérations à bâtir avec les acteurs de la mobilité et de l'aménagement durable du territoire

Parmi les objectifs que le plan de mobilité vise à assurer, certains ont à voir avec les compétences de Montpellier Méditerranée Métropole, comme le développement des transports en commun urbains, le développement du réseau cyclable, du covoiturage. D'autres objectifs, tels que le développement des transports ferroviaires, la création de pôles d'échanges multimodaux (PEM) de rabattement sur les cars express ou l'amélioration de l'usage du réseau de voiries, relèvent de la compétence d'autres collectivités et d'autres acteurs.

En tant que pilote de l'élaboration et de la mise en œuvre du PDM, Montpellier Méditerranée Métropole est amené à agir avec les compétences d'autres partenaires et doit bâtir des coopérations durables avec l'ensemble des acteurs de la mobilité et de l'aménagement.

Ce projet de Plan de Mobilité guide la politique publique, en s'ouvrant vers les territoires voisins et se projetant à plus long terme.

Le processus de concertation

La délibération du 1er février 2021 avait prescrit le dispositif de concertation suivant :

- « *Un dispositif d'information continu en ligne, permettant à chacun de connaitre l'avancement du projet, les rendez-vous et d'exprimer son avis ;*
- *La diffusion d'information régulière dans le magazine de la Métropole pour signaler les prochains rendez-vous et présenter le projet de PDM ;*
- *Au moins un temps fort collectif sera organisé pour débattre et partager le projet, le format de ce temps fort s'adaptera aux consignes relatives à la crise sanitaire ;*
- *Des expérimentations menées ponctuellement enrichiront également le projet ;*
- *La mise en place d'un Comité des Partenaires rassemblant des représentants des usagers, entreprises et salariés du territoire, cette instance sera durable dans le temps ;*
- *La sollicitation de l'avis du Conseil de Développement* » ;

Au regard de cette délibération, la Métropole a mis en place plusieurs mesures :

- Une plateforme d'information et de participation citoyenne a été accessible de février 2021 au 9 septembre 2024 via la page https://www.montpellier3m.fr/pdm et la page https://participer.montpellier.fr/. Une adresse mail spécifique ou un formulaire en ligne ont permis de faciliter la communication numérique au côté de la possibilité d'envoyer des courriers. Cette plateforme a permis de proposer au grand public, un espace de contribution libre pour donner son avis et ses propositions sur l'évolution des pratiques de déplacements. Près de 150 avis ont ainsi été déposés par des individus ou des associations, ils ont été analysés pour évaluer dans quelle mesure ils pouvaient contribuer au projet ;
- La communication des grands rendez-vous a été relayée dans le magazine « *Montpellier Métropole en commun* » ou la presse locale (création du Comité des partenaires, restitution des travaux de cette instance de concertation, …). A l'occasion du lancement de la gratuité des transports publics, un hors-série spécial destiné à présenter la « *stratégie des mobilités* » a été édité en décembre 2023, il exposait également les principaux axes de travail de ce projet de mobilité tourné vers les territoires voisins ;
- En mai 2022, la mise en place du Comité des Partenaires, renommé Comité des Mobilités, a permis de rassembler les représentants des usagers, entreprises et salariés du territoire, afin de dialoguer en premier lieu sur ce projet de mobilité à long terme. Trois plénières et trois sessions d'ateliers ou d'expérimentation ont permis de formuler des propositions pour enrichir le projet. Plusieurs sujets ont ainsi été éclairés par les travaux du Comité des Mobilités, en particulier les freins et leviers pour favoriser les mobilités alternatives, la nécessaire pédagogie pour accompagner le changement des comportements, le covoiturage au quotidien en entreprise… ;
- Des expérimentations ont été réalisées dans le cadre de deux ateliers du Comité des Mobilités. Il a ainsi été proposé aux membres deux demi-journées pour expérimenter la mobilité avec handicap(s) et tester des vélos atypiques (vélos cargos, vélos pliables électriques …). Les observations recueillies constituent une « *expertise d'usage* » pertinente pour traiter ces modes de déplacement ;
- La Métropole a également saisi l'avis du Conseil de développement sur le projet de PDM. Le Conseil de développement a rendu son avis en mars 2023, insistant sur la sensibilisation et la préparation des citoyens aux évolutions des pratiques, les freins à lever pour inciter au changement, et la pérennisation de ces changements. Le Conseil de développement a également formulé des recommandations pour engager des actions d'aménagement du territoire permettant de réduire certains besoins de mobilité ;
- Un temps d'échange autour du projet a eu lieu lors d'une réunion publique organisée le 4 septembre 2024. 70 personnes, parmi lesquelles des habitants, acteurs du monde économiques, associations d'usagers et représentants des syndicats salariaux et patronaux ont suivi la présentation du projet, avant de débattre des grands objectifs visés : apaiser les centralités, traiter l'espace public en

cohérence avec la stratégie mobilité, améliorer le réseau de transports collectifs, développer les réseaux alternatifs, redonner une vraie place aux modes actifs, rationaliser l'usage de la voiture, informer l'usager et l'accompagner dans son choix de mobilité…

Ce dispositif a permis aux usagers d'exprimer leurs besoins et leurs souhaits pour pouvoir faire évoluer leurs habitudes de déplacements. Les propositions citoyennes et les principaux sujets ayant émergé ont contribué à alimenter la réflexion de la Métropole. De manière générale, plusieurs contributions ont porté sur des éléments déjà intégrés dans le document et ont permis d'en préciser parfois la teneur.

En outre, en application des dispositions de la loi de finances 2025, le Comité des Mobilités (comité des partenaires dans le sens de la loi LOM) a été réuni en plénière le 30 juin 2025, afin de partager le projet de PDM. Les questions ont porté sur les modalités de suivi de l'évolution des pratiques de déplacements (évolution des parts modales), sur la desserte en transport commun des polarités économiques et la gestion différenciée des flux de transit et de desserte. Le projet de PDM apporte des réponses sur l'ensemble de ces sujets à travers la stratégie et sa déclinaison en fiches action.

Le processus d'élaboration

Dès le début de mandat, l'ensemble des sujets mobilités ont été investigués par les élus afin de concevoir une politique publique de mobilité ambitieuse et cohérente avec les besoins de déplacements sur le territoire. La conception du Réseau Express Vélo a été réalisée grâce à un partenariat étroit avec les Maires, afin d'identifier les itinéraires privilégiés des vélolignes qui maillent les villes, villages, polarités économiques et équipements de la Métropole. En conformité avec la Loi d'Orientation des Mobilités, la mise en place de la Zone à Faibles Emissions (ZFE) a reposé sur un important de travail partenarial, croisant les caractéristiques du système de mobilité, les besoins du monde économique et l'enjeu majeur de santé publique qu'est la pollution atmosphérique. Au côté de ces démarches, les mesures encourageant les usagers du territoire à moins se déplacer en voiture individuelle ont été mises en œuvre de manière volontariste, avec l'aide financière universelle à l'achat d'un Vélo à Assistance Electrique, l'incitation financière au covoiturage garantissant la gratuité pour le passager, et, mesure phare de ce mandat, la mise en œuvre de la gratuité des transports collectifs. Les actions liées aux mobilités ont été régulièrement partagées avec les Maires lors des Rencontres Territoriales, et focus particulier a été fait sur le Plan de Mobilité lors du lancement de la démarche en 2021 puis de sa finalisation en 2024.

Parallèlement au travail avec les élus du territoire et la phase de concertation avec le grand public, la Métropole a tenu plusieurs réunions de travail avec les autres acteurs de la mobilité et les territoires voisins. Ces échanges en bilatéral ou de manière collective ont permis de construire un projet cohérent avec les besoins du grand bassin de mobilité. Le partenariat tissé lors de la conception du Schéma directeur de l'étoile multimodale montpelliéraine a été le socle de la candidature pour obtenir le label de Service Express Régional Métropolitain en juin 2024. Les partenaires institutionnels ont été également sollicités pour émettre un avis sur le document arrêté. Leur avis a été joint au dossier soumis à l'enquête publique.

La phase de consultation

Par délibération n°M2024-369 du 8 octobre 2024, le Conseil de la Métropole a tiré le bilan de la concertation sur le projet de Plan de Mobilité 2032 et a arrêté ce projet permettant de procéder aux formalités de consultations administratives préalable à l'enquête publique.

Conformément à l'article L. 1214-15 du Code des transports, le document arrêté a été transmis pour avis aux conseils municipaux, aux conseils départemental et régional, aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) limitrophes, ainsi qu'aux autorités administratives compétentes de l'État. Les chambres consulaires, le syndicat de développement local du Pays Coeur d'Hérault et les communautés de communes limitrophes ont aussi été destinataires de cette transmission. La phase de consultation s'est tenue du 14 octobre 2024 au 17 janvier 2025.

Dans ce cadre, 10 partenaires ont adressé une contribution (cf. tableau institutions) tandis que 20 communes (cf. tableau des conseils municipaux) ont exprimé un avis. Parmi les communes qui ont donné leur avis, 14 ont donné un avis favorable, 4 un avis favorable avec réserves et une ne se prononce pas. Seule la commune de Sussargues a exprimé un avis défavorable au projet, sans toutefois détailler les motifs permettant à la Métropole d'apporter une réponse ou de faire des ajustements au projet.

Avis des conseils municipaux	
Commune	**Avis**
BEAULIEU	Avis favorable avec réserve (ZFE)
CASTRIES	Avis favorable
COURNONSEC	Avis favorable
COURNONTERRAL	Avis favorable
GRABELS	Avis favorable
JUVIGNAC	Ne se prononce pas
LATTES	Avis favorable avec réserve (ZFE)
LAVERUNE	Avis favorable
LE CRES	Avis favorable
MONTAUD	Avis favorable
MONTFERRIER-SUR-LEZ	Avis favorable
MURVIEL-LÈS-MONTPELLIER	Avis favorable
PEROLS	Avis favorable
PRADES-LE-LEZ	Avis favorable
RESTINCLIERES	Avis favorable avec réserve (ZFE)
SAINT GEORGES D'ORQUES	Avis favorable
SAINT-DREZERY	Avis favorable avec réserves (dont ZFE)
SAUSSAN	Avis favorable
SUSSARGUES	Avis défavorable
VENDARGUES	Avis favorable

La stratégie multimodale du « *bon mode au bon endroit* » du projet de PDM 2032 est soutenue par la grande majorité des communes qui ont donné leur avis.

Les préoccupations de plusieurs communes ont principalement porté sur la ZFE, faisant écho aux préoccupations pointées au niveau national. Les Communes de Beaulieu, Castries, Cournonsec, Lattes, Lavérune, Montaud, Montferrier-sur-Lez, Pérols, Restinclières, Saussan, Vendargues ont ainsi demandé un moratoire, un sursis ou un report du calendrier de la ZFE, en particulier pour l'interdiction des véhicules Crit'Air 3, voire 4.

A l'Ouest, plusieurs communes considèrent que la desserte en transport en commun est insuffisante. La ligne Bustram 4 devrait nuancer cette lacune pour les communes le long de la RM5.

A l'Est, les communes les plus lointaines regrettent principalement la difficulté à se connecter au réseau express vélo. Lorsque les distances s'allongent entre les villages et les pôles générateurs de déplacement, le vélo est intéressant en complément d'un autre mode (transport en commun efficace ou covoiturage).

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, scolaire et étudiant, service, équipement générateur de mobilité...). De ce fait, l'offre de transport en commun est moins régulière dans les villages périphériques qu'en centre-ville de Montpellier et en cœur de Métropole. En effet, l'alternative à la voiture solo ne repose

pas que sur le transport en commun. Le réseau cyclable et l'aménagement de l'espace public permettent le développement des déplacements en modes actifs au sein des quartiers, des villes et villages ou vers les villages voisins.

Les réponses à chacune des observations ont été apportées dans le cadre du mémoire en réponse à la commission d'enquête joint à la délibération.

Concernant les 10 avis des institutions, 6 ont donné un avis favorable et 3 ne se prononcent pas. Seule la Chambre des Métiers et de l'Artisanat de l'Hérault a émis un avis défavorable. Les réponses à cet avis ont été apportées dans le cadre du mémoire en réponse de l'enquête publique joint à la délibération.

Avis institutions	
Institutions consultées	**Avis**
Préfecture de l'Hérault	Ne se prononce pas
Région	Avis favorable
Département de l'Hérault	Avis favorable
Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Hérault Montpellier	Avis favorable
Chambre des Métiers et de l'Artisanat de l'Hérault	Avis défavorable
Chambre d'Agriculture	Ne se prononce pas
Communauté des Communes du Grand Pic Saint-Loup	Ne se prononce pas
Communauté des Communes Vallée de l'Hérault	Avis favorable
Pays de L'Or Agglomération	Avis favorable
Syndicat de développement local du Pays Cœur d'Hérault	Avis favorable

Parmi les avis des institutions, la nécessité de concevoir la stratégie mobilité à l'échelle du bassin de mobilité est relevée systématiquement, pour gérer les déplacements professionnels, ainsi que ceux liés au tourisme et au loisir. Bien que la Métropole ne puisse être prescriptrice en dehors de son ressort territorial, la conception d'une étoile multimodale pour assurer la desserte périurbaine est une composante majeure du PDM2032. Cette pièce du PDM est traduite dans le projet de SERM Montpellier Méditerranée, labélisé en juin 2024, projet qui identifie les infrastructures nécessaires pour relier les territoires en train, car express, vélo ou covoiturage.

Avis de l'Autorité Environnementale

Conformément aux dispositions des articles R. 122-17 et R. 122-21 du Code de l'environnement, le projet de PDM arrêté a été transmis à l'autorité environnementale pour avis.

Elle relève que le PDM s'appuie sur une stratégie et un plan d'actions qui témoignent d'une volonté d'agir de façon « *massive* » en faveur des mobilités décarbonées, en intégrant les modes actifs, en cherchant à offrir des alternatives à la voiture individuelle, tout en veillant à l'impact social des propositions. L'avis invite également la Métropole à améliorer la lisibilité des impacts environnementaux de chaque action (points de vigilance et impacts positifs).

Elle souligne que malgré la diminution des émissions des gaz à effet de serre (GES) par habitant prévue à l'horizon 2032, le PDM n'inverse pas la courbe des émissions totales du territoire en raison de la croissance démographique, ce qui n'est pas en accord avec la Stratégie Nationale Bas Carbone, ni le PCAET.

Une explication sur ce décalage est ajoutée au document « *Evaluation Environnementale* », de manière synthétique, on peut noter que :

La Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) propose pour la période du PDM une baisse des émissions de GES pour le secteur des transports d'environ 30 % pour la période du PDM. Cependant, ces valeurs correspondent à des objectifs nationaux difficilement applicables à tous les territoires. C'est le cas pour Montpellier Méditerranée Métropole pour différentes raisons :

- Accroissement de la population très importante, induisant un accroissement exponentiel des déplacements (environ 4/habitant/jours) ;
- Territoire très peu industrialisé et peu agricole renforçant fortement les enjeux de la part des émissions liées aux transports ;
- Axes de transit importants sur lesquels la Métropole n'a pas de prise comme l'A9 et l'A750.

Le PCAET de la Métropole affiche lui un objectif de baisse des émissions pour le secteur des transports de 41 % pour la période 2021-2026. Cependant, les approches du PCAET et du PDM sont très différentes :

- PCAET : répartition des efforts d'émissions entre les différents secteurs d'activités du territoire pour atteindre l'objectif grâce à des plans d'actions globaux et non spécifiques ;
- PDM : modélisation des émissions de GES sur la base d'actions chiffrées et définies.

Par ailleurs, certaines bases d'études ont évolué entre le PCAET et le PDM. C'est le cas par exemple de la ZFE (suppression de l'éviction des Crit'Air 2 entre le PCAET et le PDM) ou des prévisions d'évolution des émissions du parc automobile.

Enfin, le PDM met un accent très fort sur l'amélioration de la qualité de l'air en centre-ville, mesure indispensable à la protection de la santé publique. Ainsi, en limitant l'accès au centre-ville, en particulier pour les trajets de transit, les véhicules sont obligés de faire plus de kilomètres. Si les polluants émis impactent peu la population (trafic dans des zones ouvertes et peu peuplées), les émissions de GES augmentent avec l'allongement des parcours.

La phase d'enquête publique

Par l'arrêté MAR2025-0120, portant ouverture d'enquête publique, le dossier soumis à l'enquête publique était composé du bilan de la concertation, du projet arrêté de PDM, et de l'ensemble des avis reçus en phase de consultation. Cette enquête publique s'est déroulée pendant une durée de 37 jours consécutifs, du mardi 11 février à 9h00 au mercredi 19 mars 2025 à 17h00 en vue de recueillir les observations du public.

Pendant la durée de l'enquête, 459 contributions représentant 894 observations ont été formulées par le registre dématérialisé, le registre papier et courrier. 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.

A l'issue de l'enquête publique, la commission d'enquête a un émis un avis favorable sur le projet de PDM assorti de 12 recommandations :

1. *« D'entreprendre au plus tôt les actions nécessaires pour améliorer la sécurité du réseau viaire de la métropole ; »*

A cet égard, la Métropole précise que l'amélioration de la sécurité des déplacements est un objectif transversal de plusieurs actions. La pacification des centres-villes (Axe A), le réaménagement de l'espace public pour un meilleur partage entre modes et le développement des modes actifs (Axe B) y contribuent. Le projet et la fiche action relative à la requalification de l'espace public sont enrichis en ce sens (traitement des points noirs) tout comme les indicateurs de suivi de l'accidentologie sur le territoire.

2. *« De tenir à la disposition du public et de la MRAe le point des actions menées ou prévues à la suite des recommandations de celle-ci* ; »

L'avis de la MRAe a induit un enrichissement du PDM : la présente délibération, le PDM annexé et la déclaration au sens du L. 122-9 du Code de l'environnement assurent la mise à disposition des informations auprès du public.

3. *« D'assurer une meilleure implication des citoyens dans la décision et une meilleure information visant à clarifier les raisons de ses choix, en particulier dans les secteurs de la métropole où le sentiment d'iniquité s'est le plus développé ; »*

Le défi de la participation citoyenne transcende toutes les politiques publiques. La mobilité étant un besoin du quotidien, logiquement chaque citoyen est concerné par les décisions. Plusieurs outils existent pour impliquer et informer les usagers du territoire : Comité des Mobilités, contact mail, numéro vert, réunion publique (par exemple 3 saisons de « *Montpellier Change avec Vous* » …), rendez-vous bilatéraux avec des associations ou entreprises… Le relais vers l'échelon communal est aussi primordial, car il constitue l'échelon du quotidien pour les habitants.

4. *« De s'assurer que les horaires des transports en commun répondent bien aux besoins de la population ; »*

Le PDM 2032 décrit une hiérarchisation du réseau, notamment sa fréquence. Les horaires et notamment les correspondances entre les modes (TER / bus / car …) sont adaptées annuellement afin d'assurer la fluidité de la chaîne de déplacement.

5. *« D'assurer une bonne connexion entre les différents modes de transport (train, bus, tramway, vélo, marche) avec des horaires coordonnés, une billettique unique et une information claire et accessible sur les différentes options* ; »

La billettique intégrée est un des chantiers majeurs du SERM. La Métropole partage cette ambition avec la Région (Trains liO et Cars liO) ainsi que les AOM voisines. La clarté des informations sur les applications voyageurs fait également partie des actions collectives à mener.

6. *« De mettre en place la ZFE de façon pragmatique et progressive, en cohérence avec l'importance des besoins couverts par les moyens de transport en commun et en tenant compte de l'évolution des technologies ; »*

En application de la LOM, la ZFE de la Métropole a été conçue en partenariat avec les acteurs économiques locaux et les communes afin de répondre à l'enjeu de santé publique lié à la qualité de l'air (3ème cause de mortalité en France). En perspective de l'abaissement des seuils réglementaire maximum de concentration de polluant (Particule fine et Dioxyde d'Azote), la Métropole développe des offres alternatives à la voiture solo pour accompagner le déploiement progressif de la ZFE.

Pour guider les choix de renouvellement des véhicules, il s'agit de continuer à donner un cap aux entreprises comme aux habitants. Le mémoire en réponse (notamment de la page 403 à 406) détaille les motifs de la ZFE sur la Métropole, les étapes de conception de la ZFE et les dérogations mises en place.

7. *« D'améliorer les liaisons transfrontières en renforçant les collaborations avec les territoires périphériques et notamment avec le Pays de l'Or* ; »

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 de la Métropole ne relèvent pas du ressort territorial de la Métropole. La connexion entre deux agglomérations est de compétence de la Région. Ces

liaisons sont effectivement importantes pour les usagers du territoire, le PDM les traitent grâce à une étoile multimodale montpelliéraine. La démarche SERM permettra de mettre en œuvre cette étoile.

8. *« De mettre en place, en cours de réalisation du PDM, un certain nombre d'actions de suivi concernant en particulier :*
    a. *L'analyse fine des interactions entre routes, lignes de tramway, pistes cyclables et voies piétonnes ;*
    b. *L'adaptation des mesures mises en place en faveur de la sécurité des piétons, des cyclistes et de la cohabitation entre les différents modes ;*
    c. *L'évolution des besoins d'adaptation des projets de mobilité à l'occupation du territoire ;*
    d. *L'évolution des impacts du PDM sur la circulation, l'urbanisme, et la qualité de vie des habitants ; »*

La mise en œuvre du PDM va s'appuyer sur une démarche d'évaluation régulière, basée sur un observatoire des Mobilités. Celui-ci permettra d'analyser la concrétisation des fiches actions qui traitent des sujets listés dans la recommandation numéro 8.

Par ailleurs, dans une approche transversale au sein de la Métropole et avec les communes, l'articulation des projets d'aménagements urbains et des projets mobilités permettra de proposer le/les bon(s) mode(s) de déplacements en fonction des configurations territoriales.

9. « *De prendre en compte l'amélioration du cadre de vie des riverains des quatre boulevards* ; »

Comme expliqué dans le mémoire en réponse de l'enquête publique, l'ensemble des mesures présentes dans le PDM permettront 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.

La Métropole est en lien avec les représentants des « *4 boulevards* » afin d'identifier les options pour améliorer le cadre de vie des riverains.

10. *« De réaliser les infrastructures de contournement avant de procéder au changement de destination des voies de circulation, comme par exemple, en ce qui concerne l'avenue Jean Jaurès à Castelnau-Le-Lez ; »*

Les infrastructures constituant le contournement intercommunal font partie du système de déplacement multimodal, parfois sous maîtrise d'ouvrage (MOA) du concessionnaire de l'Etat (ASF pour le COM) parfois du département de l'Hérault (DEM). La Métropole travaille en partenariat avec ces MOA pour valider le programme des projets et leur insertion dans le système de déplacement.

11. *« D'anticiper les besoins de mobilité liés aux nouveaux développements urbains ; »*

Une fiche action est dédiée à cette thématique dans le PDM arrêté « *A1 Coordonner le projet urbain et les mobilités* », celle-ci a été enrichie en indiquant : « *Étudier à l'échelle des secteurs de la Métropole les dynamiques d'urbanisme pour dimensionner l'offre de transport la meilleure adaptée en fonction de l'ampleur des projets d'aménagement. Le modèle multimodal prospectif de la Métropole pourra être mobilisé dans ce sens. Placer la mixité fonctionnelle des quartiers/secteur comme un enjeu majeur des nouvelles constructions (en compatibilité avec les orientations du SCoT)* »

12. *« De développer un certain nombre d'actions spécifiques comme, la problématique associée aux transports de marchandises, la mise en place d'une billettique multimodale ou l'inscription d'une action d'animation-incitation au report modal spécifiquement dédiée aux établissements scolaires ».*

Une billettique multimodale existe déjà pour tous les services gérés par la SPL TaM (réseau de transport en commun, stationnement sur voirie, le stationnement en P+tram, bornes de recharges électriques …) grâce à M'ticket. Le développement d'un compte mobilité (application unique pour les services mobilité) est une des mesures de l'action C2. De plus, une billettique intégrée au-delà des frontières administratives est un des chantiers majeurs du SERM.

Concernant le transport de marchandises, une fiche action dédiée (A7) est bien intégrée au PDM. Il s'agira de réaliser les mesures prévues avec des adaptations et ajustées selon les retours d'expérience.

Enfin, tout l'axe C est dédié à l'accompagnement de la transition comportementale et énergétique avec des actions d'information, d'animation et d'incitation. Pour le public scolaire, des actions sont menées par exemple pour le vélo avec la démarche « *Savoir Rouler à Vélo* ».

L'intégralité du dossier soumis à l'enquête publique ainsi que les rapports et conclusions de la commission d'enquête sont consultables sur le lien internet suivant, conformément à l'article R. 123-21 du Code de l'environnement : https://www.democratie-active.fr/pdm2032montpellier/ et https://www.montpellier.fr/actions/competences/transports-mobilites/plan-de-mobilites-2032

ii. Modification du projet arrêté

En application de l'article L.1214-16 du Code des transports, il est proposé de modifier le projet de PDM arrêté pour tenir compte des résultats de l'enquête publique.

Ces modifications sont les suivantes :

- Diagnostic : intégration de l'évaluation du PDU précédent ;
- État initial de l'environnement : enrichissement de la partie "*santé*" avec les résultats des évaluations quantitatives d'impact sur la santé (EQIS) de Santé Public France ;
- Projet : ajout de la hiérarchisation des usages dans l'espace public dans un ordre favorable aux mobilités alternatives à la voiture (Piéton, cycles, transports collectifs, automobiles), modification de la stratégie stationnement en ouvrage, ajout du stationnement deux roues motorisées, inclusion des véloroutes et voies vertes du Plan Hérault Vélo dans la carte du réseau vélo, précision de la prise en compte des Engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) dans les aménagements cyclables et dans l'objectif de part modale vélo, renforcement de la partie concernant la sécurité des déplacements ;
- Fiches actions : ajout d'une rubrique « impacts environnementaux » dans chaque fiche, enrichissement de la fiche action A1 pour l'articulation entre les déplacements et l'urbanisme, insertion de la carte des bornes de recharges pour voitures électriques ;
- Évaluation environnementale : explication du fonctionnement du modèle multimodal de la Métropole et de la modélisation des scénarios, explication des divergences méthodologiques entre le PCAET et PDM et démonstration de l'impact du report modal nécessaire pour atteindre les objectifs du SNBC, modification des indicateurs ;
- Résumé non technique : insertion de l'analyse de l'articulation avec les documents supérieurs et des indicateurs de suivi des effets sur l'environnement déjà présents sur le document « *évaluation environnementale* ».

iii. Déclaration au titre du Code de l'environnement

En application de l'article L. 122-9 du Code de l'environnement, une déclaration annexée à la présente délibération résume :

- La manière dont il a été tenu compte du rapport établi en application de l'article L. 122-6 du Code de l'environnement et des consultations auxquelles il a été procédé ;
- Les motifs qui ont fondé les choix opérés par le Plan de Mobilité, compte tenu des diverses solutions envisagées ;
- Les mesures destinées à évaluer les incidences sur l'environnement de la mise en œuvre du Plan de Mobilité.

Par ailleurs, en application de l'article R.122-23 du même Code, toute personne peut consulter cette déclaration et les documents composant le Plan de Mobilité sur la page « *Plan de mobilités 2032* » sur www.montpellier.fr et au siège de la Métropole, 30 place Zeus, 34000 Montpellier, aux jours et horaires d'accueil habituels. Toute personne peut également obtenir, à ses frais, une copie de cette déclaration et des documents composant le Plan de Mobilité en adressant un courrier à l'attention du Pôle Mobilité.

En conséquence, il est proposé au Conseil de Métropole :

- De modifier le Plan de Mobilité 2032 arrêté pour tenir compte des résultats de l'enquête publique ;
- D'approuver le Plan de Mobilité 2032 tel que modifié ;
- D'autoriser Monsieur le Président de Montpellier Méditerranée Métropole, ou son représentant, à signer tout document relatif à cette affaire.

A l'issue d'un vote à main levée, la présente délibération est adoptée à la majorité des voix exprimées.

Pour : 73 voix
Contre : 6 voix
Abstention : 0 voix
Ne prend pas part au vote : 0 voix

Fait à Montpellier, le 29/07/25

Pour extrait conforme,

Monsieur Le Président

Signé.

Michaël DELAFOSSE

Publiée le : 30 juillet 2025
Accusé de réception – Ministère de l'intérieur
034-243400017-20250716-306259A-DE-1-1
Acte Certifié exécutoire :
Réception en Préfecture : 29/07/25

Liste des annexes transmises en préfecture:

- Bordereau préfecture

Monsieur le Président certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte et informe que le présent acte peut faire l'objet d'un recours gracieux dans un délai de deux mois adressé au Président ou d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Montpellier dans un délai de deux mois à compter de sa publication ou notification, en vertu de l'article R. 421-5 du Code de justice administrative. Le tribunal administratif peut être saisi par l'application informatique « Télérecours citoyens » accessible par le site internet www.telerecours.fr.

Pôle Juridique, Achats et Assemblées
Service Assemblées et Vie des Institutions

Montpellier, le 28 juillet 2025

BORDEREAU D'ENVOI

EXPEDITEUR : Audrey AZEMA
SERVICE : SAVI
TELEPHONE : 04.67.34.70.03

DESTINATAIRE :
DDTM 34 / PREFECTURE DE L'HERAULT
181 Place Ernest Granier - Montpellier
CONTROLE DE LEGALITE

Conseil de Métropole du 16 juillet 2025
Annexes volumineuses non télétransmissibles

EXEMPLAIRE A RETOURNER A MONTPELLIER MEDITERRANEE METROPOPLE (SAVI)

DESIGNATION	NOMBRE	OBSERVATIONS
Délibération M2025-226 + annexes Traitement des déchets ménagers et assimilés sur l'installation Ametyst M4D0069DE - Convention de Délégation de Service Public - Choix du titulaire - Approbation - Autorisation de signature	1 copie délib. + Clé usb	Clé usb : 172 fichiers, 42 dossiers
Délibération M2025-230 + annexes Plan Local d'Urbanisme Intercommunal Climat de Montpellier Méditerranée Métropole - Approbation	1 copie délib. + Clé usb.	Clé usb : 565 fichiers, 138 dossiers
Délibération M2025-232 + annexes Zonage d'assainissement - Approbation finale	1 copie délib. + Clé usb	Clé usb : 46 fichiers
Délibération M2025-233 + annexes Gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations (GEMAPI) - Zonage d'assainissement des eaux pluviales sur le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole - Approbation	1 copie délib. + Clé usb	Clé usb : 3 fichiers

Délibération M2025-249 + annexes Projets de Périmètre Délimité des Abords du Cinéma Panrama (Clapiers), du tronçon de la Via Domitia (Castelnau-le-Lez et Le Crès), du Centre ancien, du Château et du Parc de la Piscine, de la Lisère Est et du Collège des Écossais (Montpellier) - Avis	1 copie délib. + Clé usb	Clé usb : 13 fichiers
Délibération M2025-252 + annexes Commune de Montpellier - Quartier Centre - Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) Ricardo Bofill - Bilan de la participation du public par voie électronique - Dossier de création de la ZAC - Approbation	1 copie délib. + Clé usb	Clé usb : 8 fichiers
Délibération M2025-261 + annexes Plan de Mobilité 2032 - Approbation	1 copie délib. + Clé usb	Clé usb : 10 fichiers
Délibération M2025-307 + annexes Rapports Annuels des Délégataires (RAD) de Service Public - Exercice 2024 - Réception	1 copie délib. + Clé usb	Clé usb : 174 fichiers, 36 dossiers
Arborescence de l'intégralité des fichiers enregistrés sur la seule clé USB	1	Clé usb : 1 fichier PDF

Je vous prie d'agréer, Madame/Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

SIGNATURE

Audrey AZEMA
Responsable du Service
Assemblées et Vie des Institutions