

# Contribution de l'Association des Riverains des 4 Boulevards à l'enquête publique sur le Plan de Mobilité 2021-2032

<https://4-boulevards.org/>  
[collectif4boulevards@gmail.com](mailto:collectif4boulevards@gmail.com)

**Monsieur le Commissaire Enquêteur,**

L'Association des Riverains des 4 Boulevards souhaite apporter sa contribution à l'enquête publique sur le Plan de Mobilité de la Métropole. Si elle adhère pleinement aux objectifs affichés de réduction de la place de la voiture et de promotion des mobilités alternatives, elle constate que ce projet présente de graves problèmes méthodologiques, un manque réel de concertation, une absence d'études d'impact et une vision insuffisamment adaptée aux besoins des habitants.

Subissant directement les conséquences de décisions antérieures à la publication du PDM, non mentionnées dans le PDM, l'Association souhaite mettre en lumière sa situation spécifique et souligner l'importance d'identifier des solutions appropriées pour y remédier dans le cadre de ce Plan, comme le maire-président s'y est engagé lors du conseil municipal du 11 février 2025.

## 1. Un diagnostic qui ne reflète pas la situation actuelle

L'Association s'étonne de la publication en 2024 d'un plan de mobilité couvrant la période 2021-2032. Cela engendre un certain nombre de diagnostics erronés de la situation en cours, en raison des modifications apportées entre 2021 et 2025. L'Association est particulièrement concernée par les Actions A3 et A8 du PDM et tient à s'exprimer sur sa situation par suite des modifications significatives du plan de circulation au Sud de la gare à l'été 2022 qui ont transformé les 4 Boulevards en voie de transit en plein centre-ville AVANT l'enquête publique. *L'état initial du PDM dit « TZéro » [ayant été] établi en 2019<sup>1</sup>, ces modifications n'y sont bien sûr pas constatées. Elles ne font pas partie non plus des quelques données [qui] ont été actualisées depuis, pour proposer au lecteur des éléments d'analyse plus récents (comme par exemple ceux concernant les Arceaux et le secteur Foch), ce qui est regrettable compte tenu du rôle majeur qu'occupe depuis bientôt trois ans l'axe des 4 boulevards pour la circulation de transit au Sud de la ville.*

**Sur cette invisibilisation inacceptable du problème des 4 boulevards :** Nous avons lu avec intérêt les projets de développement *de l'axe magistral piéton entre les Arceaux et le Lez*, avec notamment la *Requalification du secteur Foch – Préfecture* et la *Reconversion de l'espace public de la place Max Rouquette* (cf. montages avant-après planche 32 Doc Fiches Action). Nous nous attendions naïvement à trouver une proposition de Réhabilitation faisant des 4 boulevards un axe magistral apaisé où cohabiteraient une circulation automobile à sens unique et une piste cyclable bidirectionnelle (comme visualisé page 12 de notre dossier de presse <https://4-boulevards.org/2024/09/28/dossier-de-presse/>).

---

<sup>1</sup> Les extraits du PDM sont en italique

## 2. Ce PDM ne résout pas le problème de transit sur les 4 boulevards

Le PDM fixe des objectifs ambitieux, en conformité avec les dispositions du Code des Transports, visant à assurer un équilibre entre mobilité et protection de l'environnement et de la santé. Il met l'accent sur la réduction de la pollution atmosphérique et sonore, le développement des mobilités actives, ainsi que la sécurisation des itinéraires piétons et cyclables. Cependant, dans sa mise en œuvre actuelle, les actions entreprises sur les 4 boulevards (Berthelot, Vieussens, Rabelais et d'Orient) vont à l'encontre de ces principes.

Pour développer des *centralités apaisées et respirables*, le PDM propose d'*optimiser le système viaire* avec notamment *des plans de circulation décourageant le transit*. On voit ainsi sur la figure de droite ci-dessous (*in* Présentation synthétique du projet, planche 24) l'organisation viaire à terme :

- Elle illustre le principe d'accès au centre-ville via une *ceinture de protection* (en jaune) à laquelle on accède par 7 liaisons au *contournement intercommunal*. C'est le principe d'une organisation "en pétales" déjà effective au Nord de la ville. On remarque cependant qu'**il n'y a pas de ceinture de protection entre l'A709 et le Sud de la Ville**.
- L'avenue Dubout qui, logiquement, pourrait constituer la partie Sud de cette *ceinture de protection* ayant été fermée, ce sont les 4 boulevards en plein cœur de ville qui en font office. Tant que les 4 boulevards sont vus comme la seule voie de transit à 450 m au sud de la gare, d'Est en Ouest et vice-versa, les voitures s'y mettront et les 4 boulevards demeureront sursaturés.

La solution est pourtant de **Sortir les flux de transit de l'hypercentre de la commune par une organisation « en pétales »** comme il est écrit page 82 du Projet.

**Situation actuelle**



**Organisation viaire à terme**



La hiérarchie du réseau de voirie projeté repose sur une ceinture de protection (en orange) et un contournement intercommunal (RM65, A709 reconfigurée, Contournement Ouest de Montpellier et Déviation Est de Montpellier). Le trafic est repoussé sur ces axes capacitaires tandis que les espaces les plus urbains offrent des solutions de mobilité alternative (transport en commun, vélo, ...).

### 3. Une contradiction flagrante de notre situation avec les objectifs affichés dans le PDM

L'association des Riverains des 4 Boulevards fait les observations suivantes :

- 1) La fermeture de l'avenue Albert Dubout, la rupture de continuité du boulevard de Strasbourg et de la rue Fabrèges ont eu des **conséquences négatives avérées** :
  - un triplement du trafic sur les boulevards d'Orient et Rabelais mis en double sens (jusqu'à 17 000 véhicules/jour), ainsi qu'une augmentation conséquente de la circulation sur les boulevards Vieussens et Berthelot (avec sur ce dernier 450 bus/jour). Ces chiffres sont publics et attestés par les expertises judiciaires,
  - des niveaux d'exposition au NO<sub>2</sub> et aux nuisances sonores largement supérieurs aux seuils réglementaires (4 fois les seuils OMS de NO<sub>2</sub>),
  - et donc des risques pour la santé : troubles du sommeil, stress, asthme, cancer, etc.
  - une dégradation des biens : vibrations avec apparition de fissures, absence de jouissance du bien (odeurs à l'intérieur, extérieurs impraticables),
  - une accidentalité très importante pour les piétons et 2 roues se déplaçant sur des voies non dimensionnées pour recevoir ce trafic.
- 2) **Les analyses menées par des experts mandatés par le Tribunal Administratif (Ordonnance du 21/08/2023), confirment les impacts négatifs** :
  - Une augmentation significative des nuisances sonores, en contradiction avec l'article R571-44 du Code de l'Environnement.
  - Une pollution atmosphérique à plus de 40 µg/m<sup>3</sup> bien au-delà du seuil OMS (10 µg/m<sup>3</sup>) sur certains axes, liée directement à l'augmentation du trafic.
- 3) **Une inégalité de traitement des habitants** : les mesures mises en œuvre accentuent un déséquilibre entre les différents quartiers du centre-ville, créant une rupture d'égalité manifeste. Les riverains des 4 boulevards subissent une surcharge de trafic et des nuisances, en totale contradiction avec les objectifs annoncés.
- 4) La recommandation de promouvoir la *densification de la ville* dans le PADD du PLUI-C va automatiquement générer de nombreux flux supplémentaires en contradiction flagrante avec la volonté affirmée de diminuer le trafic automobile, de protéger l'environnement et la santé, *d'améliorer le cadre de vie grâce à des centralités apaisées et respirables*, etc., maître-mots revenant en boucle dans le PDM. Les nombreuses mesures envisagées sont certes ambitieuses mais leur mise en œuvre s'échelonne sur de nombreuses années, délai intenable pour les Riverains des 4 boulevards, d'autant plus qu'elles ne tariront pas les besoins de transit dans la Métropole. Tant que l'axe des 4 boulevards sera maintenu en double sens sans rupture de continuité, **il continuera à être massivement emprunté et sursaturé, étant le plus court chemin pour traverser la Ville-Centre d'Est en Ouest et vice-versa.**

- 5) **On parle beaucoup de bus dans le PDM, mais pas de son réseau.** Actuellement, 4 lignes de bus circulent sur le boulevard Berthelot déjà congestionné, soit 450 bus quotidiens dans les deux sens. Les bus doivent empiéter largement sur les bandes cyclables et se mettre en contre-sens pour effectuer un virage. Aucune perspective n'est décrite, alors que la situation est aberrante et insupportable. Les Riverains de Berthelot souhaitent voir affirmer dans le PDM la volonté de mettre en œuvre une solution à court terme face à une circulation des bus injuste et imposée du jour au lendemain.

## **Conclusion**

**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).**

**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 réglementaires 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.**

**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).**

**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.**

**Les riverains des 4 boulevards veulent participer à la recherche et à la mise en œuvre d'une solution juste et équilibrée.**