Contribution d'AutreCOM à l'enquête publique concernant le Plan des Mobilités (PdM) de Montpellier Métropole

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 plan devrait anticiper dès maintenant les projets d'infrastructure ou d'aménagement qui mettront peut-être vingt ans à se concrétiser.

Constats et défis majeurs

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 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.

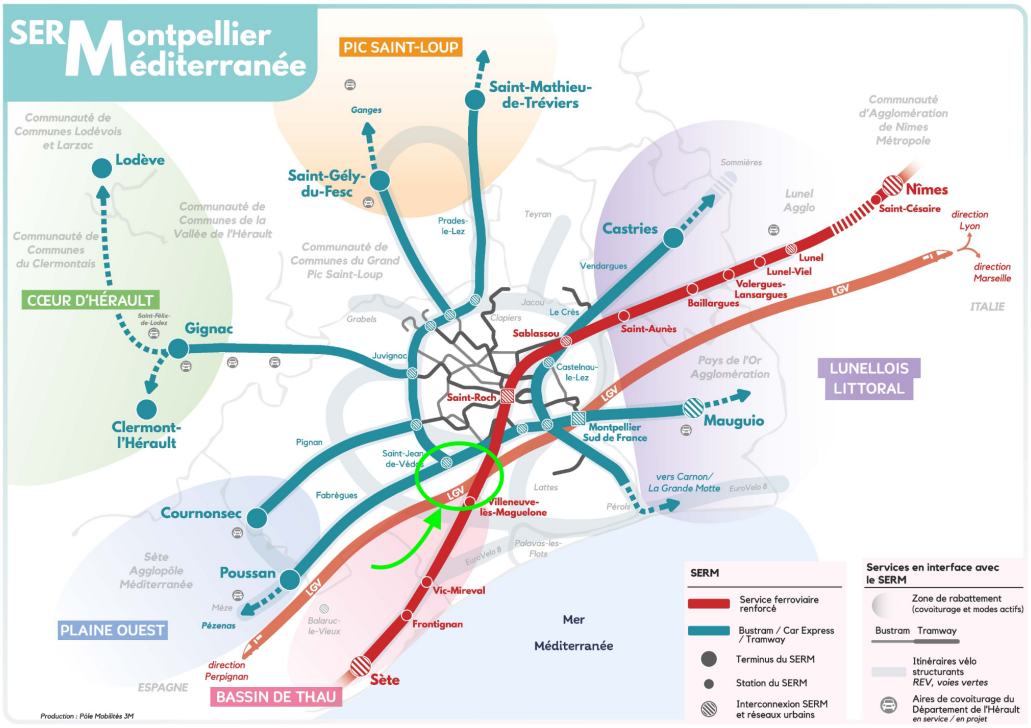
- La distinction « urbaine » et « péri-urbaine » n'est pas nette sur le territoire de la métropole. Dans les communes jouxtant directement Montpellier certains quartiers présentent les mêmes caractéristiques que des quartiers périphériques de Montpellier avec lesquels ils sont en continuité directe. Seront-ils traités, sur le plan des TC, différemment des quartiers montpelliérains (dits « urbains »), comme c'est trop souvent le cas actuellement ?

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 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.

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.



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 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.

4. **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).

5. **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.

6. **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.

Projets controversés

7. **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-t-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).

NOIR = itinéraire autoroutier traditionnel Manche-Mer du Nord <=> Méditerranée. En BLEU = Nouvel itinéraire 'Grande Logistique Européenne', en ROUGE 3 projets autoroutiers destinés à le parachever

C'est d'ailleurs la seule justification du nouvel échangeur nord (N109/COM) puisque, comme nous le démontrons[1], 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

[1] 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 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 ?

8- 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.

Autres thématiques

9- Logistique urbaine,

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', **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, …)

10- Zone à Faible Émission (ZFE) : Montpellier se singularise par une ZFE fragmentée autour des principaux axes routiers urbains déclarés comme dérogatoires.

11- 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.