

*Les observations qui suivent sur le projet de PDM portent essentiellement sur les deux points suivants, qui sont très présents dans les documents présentés à l'enquête publique : le contournement d'une part (avec un focus sur le projet d'aménagement du Contournement Ouest de Montpellier - COM), et les transports collectifs d'autre part. Nous évoquerons aussi les sujets suivants : le déplacements à pied, les objectifs de répartition des parts modales, le rôle de la société civile et notamment du monde associatif.*

## **1. Sur le contournement**

Ce sujet est abordé à de nombreuses reprises dans les 5 documents qui constituent le dossier.

- Le document n°1 « Diagnostic » met l'accent sur l'inachèvement d'un contournement, ce qui apparaît comme un point faible.
- Dans le document n°2 « État initial de l'environnement », le contournement est évoqué à plusieurs reprises, muni de nombreuses qualités : levier de « requalification » de l'interface entre la ville-centre et les communes de première couronne, « palimpseste » des paysages emblématiques, moyen de réduction des nuisances de certaines zones urbaines - mais en lui attribuant aussi plusieurs inconvénients environnementaux : fragmentation du territoire (obstacles au passage de la faune terrestre), impact sur la continuité écologique des ripisylves, notamment de la Mosson.
- Dans le document n°3 « Le projet », le contournement est affirmé comme la « clef de voûte » du système de mobilité, capable aussi d'assurer le support des cars express.
- Dans le document n°4 « Les actions », le contournement joue un rôle prépondérant dans les actions relatives aux infrastructures routières (actions A3 et A4).
- Enfin, dans le document n°5 « Évaluation Environnementale », le rôle central de cet équipement est ré-affirmé, puisque c'est en fonction de sa plus ou moins grande prise en compte que sont définis les trois scénarios.

**Nous relevons cependant que les formulations utilisés sont souvent sujettes à caution, voire inexactes, et en tout cas fort peu justifiées.** En voici quelques exemples :

1°) **A titre liminaire**, le périphérique (actuellement partiel) constitué de l'A709 au Sud, du COM à l'Ouest, des avenues Pablo Neruda, Professeur Blayac et Moulins au Nord-Ouest, de la RM 65 au Nord, de la future DEM à l'Est, est appelé « *contournement intercommunal* ». Or ce terme est habituellement associé au L.I.E.N., acronyme signifiant « Liaison Intercommunale d'Évitement Nord », en tout cas dans l'habitus des institutions et du public. Cette erreur de vocabulaire semble démontrer une méconnaissance du contexte de l'aire d'attraction de Montpellier de la part des auteurs du dossier soumis à l'enquête publique et elle est susceptible de créer une certaine confusion dans l'esprit du public, ne sachant pas de quoi on parle.

2°) **Dans le Diagnostic**, l'état actuel d'inachèvement du contournement routier est relevé. Mais les points d'inachèvement oublient les parties Nord-Ouest et Nord, à savoir :

- la section entre l'échangeur de la Mosson et le carrefour de la Lyre (avenues Pablo Neruda, Rue du Professeur Blayac, Avenue des Moulins), qui est systématiquement bloquée dans le sens Ouest-Est aux heures pleines du matin, et dans le sens Est-Ouest aux heures pleines du soir, à cause de plusieurs giratoires.
- l'Avenue des Moulins entre le rond-point de la Citoyenneté (Alco) et le rond-point de la Lyre, qui traverse des quartiers résidentiels très urbanisés, avec de nombreux carrefours, et ne peut ni ne pourra jouer le rôle de voie de contournement, sauf peut-être au prix de travaux de « désurbanisation » très impactants et peu soutenables par la population.

**Ainsi, le réaménagement du COM et la réalisation de la DEM ne suffiront pas à doter Montpellier d'un contournement et ne résoudront pas les actuels problèmes de blocage.**

Il en est de même du LIEN, peu propice aux contournements pour des déplacements locaux car trop éloigné de la première couronne et de la ville centre, à laquelle il est mal relié par des pénétrantes souvent encombrées, peu capacitaires ou traversant des centres de communes, que ce soit la partie du LIEN déjà réalisée (exemples : RD 986 depuis Saint-Gély du Fesc, RM 17 et traversée de Prades le Lez ou RM17/RM145/RM112 en bordure de Montferrier sur Lez, RM 109 traversant Assas-Jacou et RM 21 traversant Teyan-Jacou, RM610 et RM65 encadrant Vendargues) ou la partie non achevée (exemples : RM127 et traversée de Grabels, A75-N109 constamment bouchée vers Montpellier aux heures de pointe du matin et qui ne sera pas améliorée par le nouvel échangeur avec le COM comme démontré dans le document

[http://sos.lez.free.fr/Actualites/non\\_nouvel\\_echangeur\\_v2.pdf](http://sos.lez.free.fr/Actualites/non_nouvel_echangeur_v2.pdf).

3°) **Dans l'« État initial de l'Environnement »**, page 44, il est fait mention à plusieurs reprises du « *projet de contournement routier* ». De quel contournement s'agit-il ? Et le fait que ce contournement « *irriguera l'ensemble de la première couronne montpelliéraine* » n'est pas exact, car le tronçon entre l'échangeur de la Mosson et le carrefour de la Lyre ne traverse pas la première couronne mais est intégralement située dans la commune de Montpellier et laisse la commune de Grabels (située dans la première couronne) à l'écart de ce contournement.

4°) **Dans le « Projet »**, on relève notamment :

- « *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* » (page 29). Ce sera loin d'être le cas pour la totalité des parkings relais, par exemple :

→ PEM de la Mosson, dont l'accès se fait en venant de l'Ouest par la N109 (en continuité de l'A750), axe très fortement ralenti aux heures de pointe du matin, et la création du nouvel échangeur N109/COM ne résoudra pas ce bouchon, comme démontré dans le document [http://sos.lez.free.fr/Actualites/non\\_nouvel\\_echangeur\\_v2.pdf](http://sos.lez.free.fr/Actualites/non_nouvel_echangeur_v2.pdf).

→ PEM de Girac, au Nord, dont l'accès en provenance du Nord se fait par la RM17 après la traversée de Prades le Lez ou par la RM112 – très étroite - en bordure de Montferrier sur Lez. Son

accès est aussi rendu plus compliqué à cause de la reconfiguration routière du carrefour, supprimant les flux de circulation directe entre la voie Sud de la RM 65 (direction Ouest-Est) et les entrées-sorties de ce parking d'échange.

→ PEM d'Occitanie, au débouché de la RM986 drainant les flux en provenance de Grabels, Saint-Gely du Fesc, voire Saint-Clément-de-Rivière, très peu fluide aux heures de pointe du matin malgré l'aménagement en dénivelé du carrefour de la Lyre.

→ Les deux PEM de Saint-Jean-de-Vedas (St Jean-le Sec et Victoire 2) dont l'accès depuis la périphérie Sud-Ouest est assuré par la RM613 après sa traversée de la zone urbaine de cette commune.

- «*Le contournement intercommunal est majoritairement constitué de voies rapides et capacitaires, même si la vitesse peut être localement maîtrisée* » (page 30). Sur ce contournement, ni la RM 65 entre le rond-point de la Citoyenneté (Alco) et le rond-point de la Lyre, ni la future DEM – dont la réalisation est d'ailleurs problématique, et qui serait à 2x1 voie - ne peuvent être considérées comme voies rapides ou capacitaires. Par ailleurs, le reste du contournement est souvent paralysé par de forts ralentissements (A709, COM, RM65 entre Mosson et Alco, voire RM65E1 à l'approche du giratoire avec la route de Nîmes près du Sablassou à Castelnau le Lez), tandis que l'éventuel réaménagement du COM, s'il est censé fluidifier la circulation sur ce tronçon, n'aura aucun effet d'amélioration du trafic sur le reste du contournement, comme démontré dans le document [http://sos.lez.free.fr/Actualites/non\\_nouvel\\_echangeur\\_v2.pdf](http://sos.lez.free.fr/Actualites/non_nouvel_echangeur_v2.pdf).

#### 4°) Dans l'« **Evaluation environnementale** » :

- page 21, trois scénarios contrastés sont comparés.

Le scénario 1 est basé sur un contournement routier, ce qui n'est pas réaliste. Il a été montré, plus haut, que le quadrant Nord-Ouest est irréalisable. Or, la description du contournement ne mentionne même pas ce quadrant, qui est réputé déjà réalisé :

« *Le scénario 1 a pour projets :*

*La réalisation du contournement intercommunal et ses échangeurs assurant un rôle de diffusion des flux optimisés : la DEM, le COM, la requalification de l'A709 : échangeur Odysseum, la complétude de l'échangeur Sud, la dénivellation du giratoire de Château d'Ô »*

La dénivellation du giratoire de Château d'Ô ne réglerait pas ce problème : comme nous l'avons déjà fait remarquer, de nombreux autres carrefours – dont certains à feux - existent, qui donnent à l'avenue des Moulins un caractère de voirie urbaine, utilisée aussi par du trafic local de proximité, et non pas de contournement.

Les scénarii 2 et 3, quant à eux, semblent renoncer au contournement.

Il est dit que « *Le scénario final retenu s'appuie sur un mix des scénarios 1 et 3 dont il reprend les éléments structurants* ». Si l'on voit bien que l'élément structurant du scénario 1 est le contournement (c'est suffisamment asséné dans le dossier), on peine à voir quels sont ceux du scénario 3 (dont la description est assez vague). Et de fait, la description de ce scénario final fait la part belle au contournement :

*« Il s'appuie sur la réalisation du contournement intercommunal, avec la mise à 2x1 voie de la DEM pour limiter son impact environnemental et éviter l'induction de déplacements routiers par appel d'air. Les autres pièces du puzzle se mettent progressivement en place, que ce soit le COM à l'Ouest, la reconfiguration de l'A709 au Sud permettant de délester les points d'échange actuels ou des renforcements de capacité locale ; »*

(il serait intéressant, d'ailleurs, de préciser en quoi consistent ces renforcements de capacité locale).

On relève aussi la reconnaissance du phénomène de trafic induit (bizarrement dénommé « *induction de déplacements routiers par appel d'air* » - pourquoi renommer ainsi un phénomène bien connu et reconnu scientifiquement, et abondamment étudié dans les études de trafic ?)

- page 111, dans le tableau 10 des incidences de ce scénario final, on peut lire : « *Réduction des nuisances par réduction du trafic routier en cœur de Métropole mais accroissement en périphérie, moins habitée* ». Cette réduction du trafic étant due en grande partie, d'après le dossier, à la « complétude » du contournement, on comprend que c'est cet équipement qui va supporter l'accroissement du trafic. Or, la « périphérie » traversée par le contournement n'est pas toujours « moins habitée », notamment le COM en partie Sud (Saint Jean de Vedas) et l'avenue des Moulins entre Château d'Ô et Lyre (Montpellier), mais aussi la RM65, en bordure de Montferrier sur Lez (nuisances sonores et pollution, proximité des habitations de la zone Lironde).

- Page 123 on peut lire :

*« Les impacts négatifs potentiels sont donc essentiellement liés à la création de nouvelles infrastructures linéaires de transports à proximité des sites Natura 2000. Le projet de PDM prévoit la réalisation de nouvelles infrastructures de transport dont certaines ont déjà fait l'objet d'une évaluation des incidences Natura 2000 (Contournement Ouest de Montpellier (COM), Déviation Est de Montpellier (DEM), Ligne nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP), Ligne de tramway 5, Extension de la ligne de tramway 1). »*

Il est très réducteur d'affirmer que les impacts négatifs se limitent à la proximité des zones Natura 2000, surtout en ce qui concerne le contournement : la seule zone Natura 2000 à proximité est la zone Natura 2000 « Le Lez », que le contournement traverse par la RM65, entre Montferrier-sur-Lez et Clapiers, puis longe sur environ 2km entre le rond-point du Fesquet (Clapiers) et le site de Navitau (Castelnau le Lez). De plus, pour le projet de COM, seule une évaluation environnementale incomplète pour le dossier d'enquête publique de janvier 2020 a été réalisée. L'évaluation environnementale complète reste à faire : l'autorisation environnementale à venir devrait faire

l'objet d'une enquête publique d'ici la fin 2025. Elle ne se limitera pas aux zones à proximité de la zone Natura 2000 « Le Lez » mais concernera l'ensemble du trajet, de Juvignac à Saint-Jean-de-Vedas, et notamment les rives de la Mosson, qui ne font partie d'aucune zone Natura 2000.

☛ **En conclusion, 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.**

## 2. Le Contournement Ouest de Montpellier

Le PDM repose en grande partie sur un contournement routier (mal nommé « contournement intercommunal », dont un important tronçon au Sud-Ouest constitue le « Contournement Ouest de Montpellier »).

Entre la RN 109, au Nord, et la RM 612 (Route de Sète) au Sud, ce tronçon existe déjà, empruntant les RM 132 (Avenue Léon Jouhaux) à 2x2 voies, la RM132E2 et la partie de RM612 entre les ronds-points du Rieucoulon et de la Condamine, à 2x1 voie. Il est relié à la RN109, au Nord, par un échangeur permettant tous les mouvements RN109 Ouest ↔ RM132 et RN109 Est ↔ RM132. Il est relié à l'A709 au Sud sur la commune de Saint-Jean-de-Vedas à partir du rond-point de la Condamine via la RM116E1, le rond-point de l'Europe et l'échangeur 32 de l'A709, ou sur la commune de Montpellier par la RM132 (Rues Jean Bène et Jean-François Gossec) et l'échangeur 31 de l'A709.

Sur cet axe, on observe des points de congestion dus principalement :

- au franchissement du rond-point de Gennevaux à l'intersection avec la RM5 venant de l'Ouest (Lavérune, Pignan, Cournonterral, Cournonsec, Montbazin, etc.) et pénétrant dans Montpellier (Route de Lavérune)
- au franchissement du rond-point du Rieucoulon à l'intersection avec la RM613 venant de l'Ouest (Saint-Jean-de-Vedas, Fabrègues, Gignan etc.) et pénétrant dans Montpellier (Avenue de Toulouse).

Le COM dont il est fait mention à de nombreuses reprises dans les documents du PDM se réfère à un projet d'aménagement de cet axe, projet actuellement porté par l'État et concédé pour sa réalisation à la société ASF du groupe Vinci. Le but de cet aménagement, tel qu'il est rapporté dans le PDM, est de participer à la « complétude du contournement intercommunal ». A cet égard, nous remarquerons que le dossier présenté à l'enquête publique entretient l'idée que le COM actuel ne constituerait pas déjà une partie de ce contournement.

Le dossier ne détaille pas les aménagements prévus dans le projet Vinci, mais insiste sur le fait que celui-ci devrait permettre de résoudre un grand nombre de difficultés de trafic dans des secteurs proches, par exemple sur l'avenue de la Liberté à Montpellier :

*« Lorsque que le Contournement Ouest de Montpellier sera mis en service, le devenir de l'avenue de la Liberté sera analysée pour accueillir de nouvelles fonctions (promenade, sous forme de coulée verte, interruption ponctuelle du trafic de transit...) » (page 40 du document « Projet »)*

ou à Juvignac :

*« La mise en service du COM et en particulier le traitement de son intersection avec la N109 devront supprimer la saturation sur celle-ci, et ainsi supprimer le trafic de shunt par Juvignac qui circule sur l'allée de l'Europe. La mise en place de plans de circulation adaptés et supprimant les potentiels itinéraires de transit dans la commune sera étudiée. » (page 91 du document « Projet »)*

Pour l'une comme pour l'autre, ces affirmations ne tiennent pas :

En ce qui concerne l'avenue de la Liberté, ce sera loin d'être le cas, au vu des flux actuels. Les ralentissements sur cette avenue sont-ils réellement dus aux difficultés actuelles du COM (rd-points Gennevaux et Rieucoulon) ? Les usagers de cette avenue se reporteraient-ils sur un COM plus fluide, mais qui ne va pas dans les mêmes directions ?

En ce qui concerne Juvignac, cette affirmation est largement contredite par l'observation des flux de circulation – et en particulier des congestions constatées sur les sites de trafic en temps réel comme Mappy, et aussi par les usagers sur le terrain, qui montrent que les bouchons constatés sur la RN109 en direction de Montpellier aux heures de pointe du matin ne sont pas dus à l'échangeur actuel avec le COM (**voir l'étude spécifique<sup>1</sup> montrant l'inutilité d'un nouvel échangeur RN109/COM**) .

Cette étude montre clairement que les bouchons sur la RN 109 commencent bien avant l'intersection avec le COM et se prolongent bien après jusqu'à l'échangeur de la Mosson et même au delà vers le rond-point du Conseil Départemental. Ce sont eux qui incitent les automobilistes à se reporter sur la voirie interne de Juvignac. Or ces bouchons ne seront pas résorbés par l'aménagement du COM. **Cette étude est coimplétée par une observation directe sur le terrain (video visible sur You Tube).**

Les deux objectifs du COM assignés au concessionnaire ASF-Vinci par les promoteurs du projet sont, en premier lieu, de réaliser la liaison entre les deux autoroutes A750 et A709, en second lieu de faciliter les déplacements locaux. Or, comme il est expliqué dans l'étude spécifique, le nouvel échangeur Nord N109/COM est non seulement inutile pour le trafic local (ce que confirme le document « Diagnostic », où la carte de la page 64 montre que le gros du trafic en provenance de l'Ouest par l'A750/N109 se congestionne vers le Nord, sur l'axe à 2x2 voies N109 Est puis Avenue Pablo Neruda), mais va attirer sur la partie COM et A709 du contournement un grand nombre de poids lourds, circulant sur l'axe logistique à l'échelle européenne « Grands ports de la mer du Nord-Europe du Sud-Est », évitant la région parisienne et la vallée du Rhône en passant par le Nord-Ouest et le Massif Central (A10-A71-A75-A750-A709-A9-A8-Italie etc.). Cet afflux de poids lourds contredit en grande partie l'objectif du PDM de réduire le trafic dans les cœurs urbains en valorisant les contournements.

---

1 [http://sos.lez.free.fr/Actualites/non\\_nouvel\\_echangeur\\_v2.pdf](http://sos.lez.free.fr/Actualites/non_nouvel_echangeur_v2.pdf)

Sur le plan environnemental, aussi, cet échangeur pose problème. En effet, dans le document « État initial de l'Environnement », page 178, il est écrit :

*« Le long de la Mosson, le maintien des zones de mobilité du cours d'eau est précaire et les projets d'infrastructures de transport (notamment le Contournement Ouest de Montpellier) ajoutent une pression supplémentaire à cette continuité écologique. »*

Or, c'est ce nouvel échangeur et ses bretelles de raccordement qui menacent le cours d'eau : surplomb du viaduc créant des perturbations importantes sur la faune (forte présomption de loutre d'Europe, avifaune fragile, etc – l'étude environnementale à venir le confirmera), bretelles de raccordement impactant la ripisylve de la Mosson, sans compter d'autres atteintes comme la destruction d'un espace boisé de l'autre côté du viaduc, piliers détruisant une partie des vignobles de grande qualité du Grès de Montpellier, etc.

☛ **En conclusion, 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 – il ne servira qu'à favoriser le passage des poids lourds – et pour le reste du COM, un simple boulevard urbain 70km/h à 2x2 voies, avec carrefours dénivelés aux rond-points Gennevax et Rieucoulon et le maintien tel quel de la partie sud seraient suffisants pour faire face aux difficultés actuelles observées sur cet axe.**

### 3. 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.

- **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 la 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 Gennevaux (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, Giguean et au-delà ), puis à nouveau une interruption entre Garcia Lorca et Sablassou (cette liaison se faisant 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).

- **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 » ?

**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.

#### **4. 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 pédestre 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 pédestre 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 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 pédestre, à l'instar du réseau cyclable, qui devrait figurer dans ce PDM.**

#### **5. 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 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 des 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.

## **6. Les associations citoyennes, grandes absentes**

Dans le document « Projet », section 3.4 Axe D : « *suivre et évaluer l'avancement du projet* » on notera l'absence totale du monde associatif dans les dispositifs de suivi (observatoire de la mobilité) et de mise en œuvre (3.4.2), alors qu'il est dit, en préambule de cet axe :

*« Indispensable pour mesurer les effets de la mise en œuvre du PDM, cet axe s'appuie sur deux éléments principaux : le travail partenarial avec les autres acteurs du territoire et un suivi de la mise en œuvre de la politique des mobilités de la Métropole. »*  
(page 77)

Il semblerait donc que l'expertise et la connaissance souvent très fine du terrain et de ses habitants qu'en ont de nombreuses associations soit écartée au profit de la miraculeuse Intelligence Artificielle. Certes, les outils de l'IA ne sont pas à négliger et peuvent apporter beaucoup, mais faut-il pour autant négliger l'intelligence humaine, surtout quand elle est enrichie des connaissances citoyennes ? Dans la section 3.4, les seules organisations humaines qui sont citées sont « *les opérateurs de transport, les autorités locales et les entreprises technologiques.* », et « *les acteurs du monde économique (CCI / CMA / Chambre d'Agriculture...)* » étroitement associés au Comité des Mobilités dans le cadre de « *la déclinaison opérationnelle du PDM* » et « *pour concrétiser les orientations prévues dans le PDM et prendre en compte des actions engagées par les partenaires* » (section 3.4.2 page 79).

La section 3.4.1 évoque un « observatoire des mobilités », mais rien n'est dit de la composition de ce futur observatoire (qui devient in Comité dans la section 3.4.2). Le plus grand flou règne !

### **Où sont passés les citoyennes et les citoyens et leurs associations ?**

*Jean-Michel Hélaré,  
président de SOS Lez Environnement*

*Contribution à titre personnel*