Nous sommes heureux de profiter de l'enquête publique lancée par la Métropole pour partager l'avis que nous formons sur le PDM2030. Nous espérons ainsi contribuer à l'amélioration du document, et à l'atteinte des objectifs globaux et locaux de lutte contre le changement climatique.

Quantification des impacts des mesures sur les émissions de GES

Le dossier du PDM2030 présente une profondeur d'analyse intéressante, cependant nous souhaiterions qu'il aille plus loin sur certains sujets.

Il est dit en préambule du dossier Diagnostic que le PDM s'insère « *dans les ambitions environnementales nationales (stratégie nationale bas carbone), régionales (SRADDET) et locales (PCAET, SCoT, PLUi) qui se sont renforcées* ».

Le PDM est donc une déclinaison opérationnelle du PCAET. Le trafic automobile est un sujet clé de la décarbonation, il est largement décrit dans le PCAET de la métropole de Montpellier, document de référence voté à l'unanimité.

Pour rappel, le bilan intermédiaire à 3 ans du PCAET 2020-2026 fait apparaître un retard sur les objectifs.

Si dans sa partie « Résumé non technique » le PDM présente les effets attendus, **il ne définit pas d'objectifs chiffrés sur la baisse des émissions de CO2 corrélatives aux 30 actions développées** et en quoi elles participent au calendrier de la décarbonation sur lequel s'est engagée la métropole dans son PCAET. Dès lors, comment mesurer son efficacité par rapport à l'objectif stratégique de territoire Neutre en émissions de Gaz à Effet de Serre à l'horizon 2050 ?

Ainsi, il est affirmé que l'optimisation des infrastructures existantes va participer à l'objectif de décarbonation (page 34 du Résumé non technique). En quoi ? On peut en douter lorsque l'on sait que les émissions de CO2 du projet COM ont été mal appréciées dans les études préliminaires et sont largement contestées.

Parallèlement, l'estimation de la baisse du nombre de kms parcourus (page 35 du Résumé non technique) n'est pas traduite en émission de CO2. Que représente une baisse de -17 % des distances parcourues sur la métropole en CO2 ? Est-ce suffisant par rapport aux objectifs du PCAET ? Selon quel parc automobile transformé et quel scénario de la ZFE, qui est elle-même contestée, voire différée...

Face à l'urgence climatique et de la bataille de la décarbonation nous considérons qu'il s'agit d'une faiblesse évidente et dommageable car seuls des objectifs chiffrés permettent :

- De s'assurer de la pertinence des actions proposées
- D'accompagner tant les décideurs que les usagers dans l'acceptation des changements indispensables et en particulier sur la réduction de l'usage de l'automobile
- De piloter l'intensité et le rythme des actions au service du défi de la décarbonation

Nous demandons à la Métropole

- 1. De reprendre chacune des fiches sous l'angle de la décarbonation et son rôle dans le bouquet des actions générant la décarbonation, en quantifiant les effets attendus des mesures**

2. De repartir de l'objectif du PCAET et les attendus à 2032

Exemple :

- Objectifs CO2 2032 MÉTROPOLE =Gt. soit - x/ 2024. Cf PCAET
 - Dont CO2 transport soit - x/2024. Ou - 50000 véh/j en moins
 - X dans le cadre des mesures TC, ville du ¼ d'heure
 - X dans le cadre du covoiturage pkg
 - X dans le cadre des voies de covoiturage

De plus, les différents projets évoqués semblent aborder l'ensemble des aspects de mobilité, mais **il manque une programmation dans le temps** (même si les fiches actions peuvent donner une idée de l'ordonnancement des actions).

Parts modales

- Les objectifs affichés (notamment les évolutions de part modale attendues) ne sont étayés par rien : comme sur l'angle de la décarbonation, il manque une analyse d'impact des différents projets évoqués dans le document sur l'évolution de la part modale, pour rendre ces objectifs crédibles
- Le traitement du développement de la marche à pied est extrêmement succinct et ne me paraît pas au niveau du reste du document : il est prévu d'élaborer un plan, puis de le mettre en oeuvre, mais rien de plus précis

Participation des Shifters à l'Observatoire de la Mobilité

Dans le document, la création d'un Observatoire de la Mobilité est évoquée, qui devrait être associé à une analyse à mi-parcours du PDM. The Shifters de Montpellier, en tant qu'association œuvrant activement sur le territoire à la sensibilisation et à l'action contre le changement climatique, souhaite y participer. Notamment dans l'optique du bilan à mi-parcours de ce PDM.

Le groupe local de l'association The Shifters est membre du COPAR (COmité des PARTenaires) du PCAET de la Métropole, et les organisatrices des réunions de travail (Mme Rokaya Toubale, Mme Sophie Massal) connaissent nos bénévoles et leur implication constructive dans ces événements.

Nous organisons aussi des événements en partenariat avec l'Agence de Développement et des Transitions, depuis les premiers jours de son existence.

A travers le présent avis, nous continuons notre travail de dialogue citoyen avec Montpellier Méditerranée Métropole.

Les auteurs :

Philippe NIAY (Jacou)

Jacques SALOMON (Saint-Jean-de-Védas)

Philippe PIERROT (Saint-Jean-de-Védas)