

Les riverains du Pigeonnier et des Cabriès

le 18 mars 2025

Association « Loi 1901 »

N° W343020071 / J.O. du 13/08/2016

11 rue André Chamson, 34 830 Clapiers

riverains.pigeonnier.cabries@gmail.com

M. le Président de la commission d'enquête Projet de Plan De Mobilités de la Métropole

Montpellier Méditerranée Métropole

50 place Zeus - CS 39556

34961 MONTPELLIER cedex 2

**Objet : Observations et propositions de l'association
« Les Riverains du Pigeonnier et des Cabriès » dans le cadre de
l'enquête publique sur le PDM 2023 de 3M.**

Monsieur le Président de la commission d'enquête publique du PDM,

Au nom de l'association « Les riverains du Pigeonnier et des Cabriès » dont l'objet principal est la « protection de l'environnement et l'amélioration du cadre de vie » à Clapiers et plus largement sur le territoire, nous portons à votre connaissance nos observations et propositions dans le cadre de la présente enquête publique concernant le Plan De Mobilités 2032 à l'échelle de Montpellier Méditerranée Métropole.

En préambule, nous saluons les ambitions de ce PDM et les objectifs poursuivis à l'horizon 2032. Toutefois, nous regrettons que ces objectifs ne soient pas systématiquement déclinés en actions concrètes. De même une programmation pluriannuelle de ces actions permettrait d'offrir une vision à l'échelle de la Métropole, année par année, des améliorations proposées.

▪ Volonté de réduire la part de la voiture individuelle :

Au-delà du constat de la pratique automobile en diminution, afficher plus clairement une volonté de réduire la part de la voiture individuelle en milieu urbain et des actions concrètes associées,

▪ Volonté de développer la pratique du vélo :

« De fortes marges de progression pour le vélo » (3.2.2. du Diagnostic) est un euphémisme. Nous proposons d'afficher également plus clairement une volonté de développer la pratique du vélo, pour répondre à la majorité de petits déplacements de moins de 3 kilomètres au sein de 3M. Le PDM a notamment pour objectif d'« élargir le linéaire d'aménagements cyclables et traiter les discontinuités dans le cadre d'un réseau cyclable hiérarchisé », ce qui ne peut être que salué. La création d'un réseau express vélo (p. 46 du projet), avec toutes ses composantes (aménagements sécurisés, végétalisation des abords, traitement des carrefours,

mise en place d'ondes vertes, espaces de repos et de services, jalonnement spécifique), est une attente de nombreux habitants.

- o La fiche action B1 est primordiale pour la réalisation de cet objectif phare du PDM. Si les vélolignes sont bien affichées, on peut regretter l'absence de programmation précise (des pistes bidirectionnelles en site propre et telles que prévues à la page 46 ci-dessus semblent tout adaptées mais ne sont pas spécifiquement demandées). Il n'y a pas de phasage précis pour la mise en œuvre et l'absence d'emplacements réservés dans le PLUi-C de 3M arrêté en octobre 2024 et actuellement en phase d'approbation, fait craindre des années d'inactions. En effet, les emplacements réservés sont une des premières actions concrètes à engager pour garantir la faisabilité de ces Vélolignes.
- o Une discontinuité majeure, connue et signalée de longue date existe entre Montpellier et Clapiers (et tous les villages voisins) lors de la traversée de Castelnau-le-Lez. Le PDM aurait dû rechercher une solution pour résoudre ce problème. Des associations, au premier rang desquelles Vélocité, font des propositions concrètes et réalistes en ce sens. Ces propositions ne demandent qu'à être sélectionnées et inscrites dans le PDM.

▪ **Eteindre les 'espaces apaisés' :**

- o À Clapiers il n'est délimité qu'à minima, c'est-à-dire dans les rues dans lesquelles la circulation automobile est déjà de facto réduite et très contrainte : il n'y a ainsi malheureusement pas de plus-value. Fort de ses constats, le PDM ne devrait pas se contenter de la situation actuelle et devrait au contraire délimiter des secteurs minimum à instaurer, ou demander l'extension des secteurs actuels.

▪ **Nouveaux franchissements du Lez pour les mobilités douces :**

Les franchissements du Lez entre les communes du nord et Montpellier sont réduits aux seuls ponts routiers existants : Montferrier-sur-Lez, Clapiers, Castelnau-le-Lez. La mise en place de deux passerelles légères, réservées aux mobilités douces (piétons, vélos...) permettraient d'offrir des itinéraires alternatifs, de réduire les distances, et de réduire les flux sur certains axes actuels particulièrement dangereux (ex : la D21 / av Jean Jaures à Castelneau Le lez) :

- o Une passerelle au niveau de Lavalette, pour relier la zone Agropolis à Clapiers (passerelle qui existait il y a quelques décennies) ;
- o Une passerelle au niveau de Navitau, pour relier la D65 et la M21, via le chemin des hirondelles, à la rue de Ferran et la rue de l'Aiguelonge.

▪ **Développement du tramway vers Clapiers :**

- o La carte p.49 du plan d'actions vise de façon incompréhensible la mise en place d'un bus à haut niveau de service de Montpellier à Clapiers (qui devrait être une mesure provisoire dans l'attente de l'arrivée du tramway dans la zone urbanisée) : l'arrivée prévue du tramway à proximité de la médiathèque et inscrite au PLUi-C via des emplacements réservés, devrait figurer aussi clairement dans les projets du PDM.

▪ **Vers une intermodalité complète... au sein de la Métropole**

Une intermodalité complète est visée, ce qui est à saluer car la recherche de fluidité est un gain pour les utilisateurs et lui permettent de se passer plus aisément de la voiture individuelle.

- o On peut toutefois noter que l'interdiction d'import du vélo dans le tramway va complètement à l'encontre de cette politique. Si cet usage ne doit pas être principal, il permet aux cycles d'avoir une solution de dépannage salubre en cas d'imprévu (panne, crevaison, intempéries...). Sans cette solution, il est à craindre que des potentiels cyclistes conservent l'utilisation de la voiture.

▪ **Vers une intermodalité complète... des infrastructures de niveau national et international**

- o L'intermodalité devrait être rendue possible avec l'aéroport de Montpellier, situé sur la commune de Mauguio. Notre association avait déjà, en 2019 lors de l'enquête publique sur le SCoT, fait cette remarque. Le moins que l'on puisse dire est que diagnostic du PDM n'identifie absolument pas cet enjeu, pourtant majeur et connu de longue date, se contentant de dire que : « Certains pôles d'attractivité situés en dehors de la métropole aéroport, port, stations balnéaires), complexifiant l'organisation de leur desserte » (p.33 – Synthèse et enjeux) ; « La métropole est donc traversée par trois réseaux de transports en commun qui permettent une bonne desserte et favorisent les échanges avec les territoires voisins » (p. 49 dans le chapitre sur les connexions avec les territoires voisins).

La carte des PEM (p.49 du plan d'actions) n'identifie même pas l'aéroport et la souhaitable connexion entre la nouvelle gare Sud de France et ce dernier.

Dans la partie « enjeux saisonniers et événementiels » p.54 du Programme d'actions » il est indiqué : « Analyse d'opportunité pour réaliser un prolongement adapté du réseau de transport collectif ».

Cette « action » semble complètement décalée par rapport à la situation : il ne s'agit tout d'abord pas (principalement) « d'enjeux saisonniers et événementiels » mais de besoins importants, réguliers et connus. Ensuite, l'objectif d'une « étude d'opportunité » est complètement dépassé, tant cette opportunité paraît avérée. Il devrait plutôt s'agir d'une faisabilité et d'une étude pré-opérationnelle.

Devant l'inaction politique pourtant rendue nécessaire par l'intérêt général, nous profitons de cette tribune pour demander au préfet de l'Hérault de prendre ses responsabilités pour recomposer les EPCI ou les forcer à mettre en place une l'intermodalité Avion/Tramway à laquelle tous les habitants de 3M, du Pays de l'Or et des EPCI voisins ont droit.

- o Le même raisonnement devrait s'appliquer à l'accès à la mer (Palavas-les-Flots ou Carnon). Aujourd'hui, la ligne de tramway s'arrête à 2 kilomètres de la mer, ce qui ne s'explique par aucune logique territoriale, mais seulement par celle des découpages administratifs et des désaccords politiques regrettables.

- o L'intermodalité devrait enfin être améliorée avec la gare Sud de France qui n'est pas à ce jour encore desservie par une ligne de Tramway. Le PDM devrait dessiner une perspective de raccordement afin de faciliter les déplacements et de raccourcir les temps de trajet.

▪ **Consolider le réseau de transport en commun... tramway, bus, car, TER**

Nous félicitons la métropole pour sa politique volontariste très encourageante, via la gratuité pour tous les métropolitains quelque soit leur âge et leur situation, qui favorise l'adoption des transports en commun.

Nous soulignons également la pertinence et l'efficacité des « Parkings + Tram » en périphérie (par exemple celui de la place Charles de Gaulle) qui lèvent les freins à l'accès en tramway vers le cœur de Montpellier depuis les communes environnantes.

- o Ces infrastructures doivent être maintenues et développées, en conservant leur gratuité pour encourager tous les usagers à les adopter.

Nous vous remercions pour l'attention que vous porterez à nos observations et propositions et nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos salutations distinguées.

Pour le bureau de l'association,
Régis HOCDÉ, Trésorier

