

Plan Des Mobilités 2021 – 2032 – Phase de l'enquête publique

Contribution de l'association Transportons-Nous !

19 mars 2025

Préambule

Ce Plan De mobilité (PDM) est censé couvrir la période 2021 – 2032, et, n'a été engagé qu'en 2021 pour aboutir à cette enquête publique qu'en mars 2025. Même s'il était adopté rapidement, il ne prendrait effet au mieux qu'en 2026 soit presque à mi-parcours de son terme. Il est bien précisé dans le projet que des actions et des aménagements ont été réalisés mais nous avons bien de la peine à saisir ce qui relève de l'achèvement du Plan d Déplacement Urbain 2010-2020 et ce qui relève de l'anticipation du projet présenté aujourd'hui, d'autant que nous n'avons pas annexé à celui-ci le bilan du PDU 2010-2020. Nous notons que l'enquête publique est d'une durée d'un mois pour un projet de cette envergure et de cette complexité.

Nous soulignons l'ambiguïté induit par le calendrier entre ce projet qui s'inscrit dans le cadre nécessairement circonscrit des contours de la Métropole alors même que celle-ci est engagée dans une collaboration avec la Région et l'Etat sur le projet de Service Express Métropolitain Régional (SERM), projet qui n'est qu'évoqué succinctement et dont le grand public est interdit à ce jour d'en connaître les évolutions depuis la présentation en mai 2024 du projet « minute » validé par le gouvernement. Nous protestons contre l'absence de concertation mise en œuvre par les deux Autorités Organisatrices des Mobilités suscitées au mépris des dispositions contenues dans la loi SERM !

Ces éléments fragilisent d'entrée, nous semble-t-il, la portée de ce PDM dont Monsieur le Préfet de l'Hérault a souligné que « la qualité générale du document s'avère sensiblement en retrait par rapport au Plan de Déplacement Urbain (PDU) 2010-2020 ».

Bien que les difficultés rencontrées soient bien décrites par ce diagnostic, la lecture qui en est faite par les autorités métropolitaines nous semblent loin d'être pertinentes.

La stratégie globale peine donc à atteindre les objectifs visés, à savoir :

- **Une mobilité universelle,**
- **Une mobilité sobre et décarbonée.**

Présentation succincte des objectifs du PDM

La délibération du 1er février 2021 propose une stratégie basée sur les principes suivants (extraits) : □

- **« Tout d'abord, concevoir le territoire afin de pouvoir se déplacer de manière plus économe (moins loin / moins souvent / moins longtemps / dans des périodes moins congestionnées), cela signifie qu'il convient de travailler sur l'éventail des actions qui permettent de tendre vers la « ville du quart d'heure », dans le contexte d'une ville fonctionnellement plus mixte » ;**
- **« Ensuite, concevoir des espaces publics apaisés et des itinéraires pour faciliter les modes actifs pour tous les déplacements qui s'y prêtent (entre 0 et 9 km environ),**

cela signifie la poursuite et l'amplification de la politique en faveur des mobilités actives récemment engagée » ;

- « Pour tous les déplacements non réalisables en modes actifs, concevoir une chaîne de déplacement multimodale variée et adaptée aux caractéristiques du territoire, cela signifie qu'il faudra accroître et optimiser l'offre, connecter les réseaux de transport sur des PEM, mais aussi faciliter l'accès à la mobilité. Le déploiement de la gratuité constitue le fer de lance de cette stratégie ambitieuse en faveur d'un report massif vers le transport collectif. En complément, pour accompagner le changement des comportements, l'approche de la « mobilité comme un service » - Mobility As A Service – permettra de dépasser la logique de réseaux pour faciliter les déplacements de l'utilisateur. Celui-ci bénéficiera d'un bouquet de services multimodaux, où la qualité de l'information sera stratégique : il s'agira de développer des systèmes d'information (application, information en temps réel sur site...) permettant de connaître la pluralité des offres, et ainsi de laisser le choix à l'utilisateur de combiner plusieurs modes (faire l'aller avec un mode, le retour avec un autre). Les différents modes de déplacements s'appuieront sur des « colonnes vertébrales » structurant les réseaux : celui de l'armature ferroviaire (train du quotidien et tramway) et le réseau viaire multimodal » ;
- « Parallèlement, concevoir une chaîne de distribution des marchandises afin d'optimiser les flux et de progressivement décarboner les véhicules de livraison, cela signifie notamment de mettre en œuvre la Zone à Faibles Emissions (ZFE) et d'identifier les espaces et infrastructures mobilisées pour la logistique ».

Les éléments clés du diagnostic

- La Métropole de Montpellier est qualifiée de macrocéphalie urbaine (grosse tête) pour sa concentration de la population vis à vis du département, de son aire d'attraction (61%), où la ville centre et/ou sa première couronne pèse 86 % des emplois pour 75 % de la population et 1/3 de sa superficie.
- Une démographie très dynamique, au cœur de la métropole, dans ses périphéries mais également dans les territoires périurbains et ruraux. Cette démographie va se prolonger avec des effets de périurbanisation très forte, alternativement dans la métropole et hors la métropole avec un étalement urbain aimablement qualifié « d'archipel urbain »¹. Cette archipellisation s'étend sur un large espace si on considère par exemple les dynamiques démographiques du Grand Pic Saint Loup ou du Cœur d'Hérault qui frôlent les 30 % entre 2013 et 2020.
- Une concentration des emplois flagrante puisque pour la seule ville de Montpellier, ce sont près de 85 000 personnes qui travaillent sur la ville même et autant qui viennent travailler de l'extérieur. Il est étonnant et dommageable que les données concernant l'ensemble de la métropole vis à vis des territoires adjacents n'aient pas été présentées.
- Une pauvreté relative forte au sein même de la Métropole et bien plus impactante dans les territoires administratifs périphériques, ce que ne dit pas le diagnostic.

¹ Diagnostic p.23

- Des flux entrants et sortants de la métropole considérables (hors train) engendrés par les différents usages des « mobilités du quotidien » (Céréma), selon le schéma p. 30 qui avoisine les 280 000 (sources 2013) qui auraient pu être actualisées. On apprend plus loin que ce serait 360 000 véhicules/jour (hors transit), à l'engorgement des axes d'entrée sur la métropole, dénommé selon l'étude « le cordon ». Il n'est pas anodin de constater que les avis réservés ou négatifs des communes de la métropole sont le fait de celles situées sur le périmètre de la Métropole (Prades le Lez, Vendargues, Grabels, Montferrier sur Lez...).
- Sur le réseau actuel, il est noté que le tramway est proche de la saturation en heure de pointe (avant la gratuité), que la vitesse commerciale des bus est faible (11 km/h) et que l'ensemble du réseau est peu attractif pour les actifs (ceux qui ont les horaires contraints en heure de pointe...), avant la ligne 5 et les projets de « bustram ».
- Une offre ferroviaire qui sert relativement peu de desserte locale hormis Baillargues pour un chiffre journalier cependant modeste (755 en 2019), certes en progression plus récemment (2063) à comparer aux 90 000 v/j sur l'Est Métropolitain.
- La congestion en heure de pointe fait perdre 31 mn/jour/usager et classait la Métropole de Montpellier 1° en 2016 et 8° en 2023 avec 30 mn/jour perdues... ce qui laisse supposer que ce sont les situations des 7 autres métropoles qui se sont aggravées mais qu'il n'y a pas de gain véritable ici. Une incompréhension sur le total annuel sur les 73 heures de perdues par automobiliste alors qu'il y a en moyenne 220 jours de travail annuel (peut-être en incluant télétravail et jours moins chargés, mais cela n'est pas exposé) nécessiterait d'être levée.
- Sur le report modal, il est fait état de gain mais il convient de rester extrêmement prudent si on considère qu'il est de 7 % sur la métropole et 8 % sur Montpellier intra-muros entre 2004 et 2014 (avant donc ligne 5). Sur Montpellier même, 67 % utilisent la voiture contre 7 % les transports collectifs.
- L'autopartage est en développement (80 stations essentiellement en cœur de la Métropole) mais pas aucun chiffrage en volume et en part modale n'est proposé.
- Le covoiturage est « en plein essor » avec près de 5000 places dédiées, mais là encore pas de chiffrage. A noter que les aires sont situées pour l'essentiel d'entre elles en cœur de Métropole, en aval des zones de congestion en heures de pointe.
- En ce qui concerne les parkings, si le chiffre de places semble important, près de 9 500, ils se situent également en aval des zones de congestion.
- Pour ce qui concerne les parkings-relais, l'offre « généreuse » de 4700 places est à mettre en relation avec les flux identifiés, et, là encore la plupart se situe en aval des zones de congestion.

Nous considérons que l'ensemble de ces attendus du diagnostic convergent vers une autre stratégie que celle adoptée, qualifiée à plusieurs reprises de « servicielle » plutôt que « structurelle ».

Nous souhaitons attirer l'attention sur la question des transports prioritaires (sanitaires, incendies/accidents, sécurité publique...) pour lesquels la congestion des grands axes de circulation obère l'efficacité et peut mettre des vies en danger.

Nous voulons également souligner l'absence de desserte suffisante en TC de nombreuses zones d'activités et de commerces, soulignée par la CCI notamment.

La congestion de Montpellier 3M est le point nodal de toute politique de mobilités « raisonnable » de la Métropole.

360 000 voitures/jours en flux sans compter le transit (pour information, la moyenne des flux en direction de la métropole venant de l'A750 est de 60 000 en moyenne pour 30 000 issus du Cœur d'Hérault) ...

Que ce soit pour l'engorgement routier, la paralysie ou la fuite en avant sans fin du stationnement, la production des polluants (GES, particules fines, désagrément sonores...) ou la sécurité des personnes, **la diminution massive du trafic routier est le préalable incontournable.**

Pour ce faire, la posture adoptée par la Métropole, autocentrée sur les besoins des populations relevant strictement de son territoire est totalement inadaptée à proposer un véritable choc d'offres inscrit dans le respect des engagements internationaux de la Nation en terme environnementaux.

Ce pas de côté aurait pu être favorisé par la mise en œuvre du SERM, avec la mise en œuvre d'une collaboration et d'un pilotage renforcés avec la Région, l'État, les EPCI relevant de l'Aire d'Attraction Métropolitaine, les communes mais également des Conseils de Développement, des associations et des citoyens dans une réflexion élargie.

Les objectifs de reports modaux envisagés à l'issue de ce PDM sont particulièrement préoccupants en 2032, alors même qu'à partir de 2035, la fin de la production des moteurs thermiques devraient être effective.

Les objectifs de décarbonation actent en fait une stagnation des émissions de l'ensemble des polluants liés à la circulation des véhicules thermiques (voire même électriques pour certains d'entre eux), et sont en contradiction avec l'ensemble des documents de planification adoptés, tant au plan local, régional ou national (PCAET, SRADDET...). A ce titre d'ailleurs, l'avis favorable de la Région Occitanie est étonnant par sa complaisance puisqu'il ne confronte pas ces objectifs aux trajectoires de la transition climatique pourtant élaborés et validés par cette même institution.

« – Décarboner la Mobilité (C.7) En complément du déploiement de la ZFE métropolitaine de Montpellier, les autres mesures déployées pour accompagner l'essor des modes de transport décarbonés et favoriser notamment la mobilité électrique vise à déployer les bornes de recharge pour véhicules électriques et à renouveler les flottes de véhicules des entreprises et des administrations. A ce sujet, le rôle de chef de file de la Métropole est avéré, en coordination néanmoins avec l'ensemble de ses partenaires institutionnels et locaux. Le déploiement de bornes de recharge électriques sur les aires de stationnement et dans l'espace public est recherché. Au-delà des actions proposées pour un déploiement massif du transport électrique et de ses services de mobilité associés, la Région aurait souhaité que le PDM 2032 de la Métropole s'intéresse également aux autres formes innovantes de mobilité décarbonée, en affichant également des objectifs chiffrés et calendaires de décarbonation de sa flotte de véhicules. »

Nous dénonçons la confusion induite par le subterfuge visant à comptabiliser la baisse des GES par habitant, ce qui ne peut masquer l'inadaptation flagrante de ce PDM aux enjeux climatiques et de santé. Sur cette question, on ne peut que s'interroger sur la mesure de l'air secteur par secteur sans avoir des chiffres bruts et pas simplement des évolutions, ainsi que d'évaluer l'impact des projets routiers en cours de finalisation (COM et LIEN). Sur les subterfuges, la question de la ZFE en est un autre, le maintien de l'obligation sans verbalisation ne règle rien, alors même que de nombreuses communes demandaient la suspension du dispositif. Nous ne sommes en aucune manière contre la nécessité de réduire considérablement les émissions de pollutions atmosphériques mais la programmation obligatoire – par l'Etat – de cette mesure sans offrir une véritable alternative aux citoyens s'impose comme une mesure discriminatoire pour les plus modestes de nos concitoyens et pour les plus éloignés des centres urbains.

Faire supporter par les usagers-contraints de l'automobile les coûts de la transition relève d'un non-sens démocratique.

S'agissant de la gratuité, nous ne nous prononçons pas sur le principe même mais nous interrogeons sur plusieurs aspects :

- Son coût en termes de non recettes de 30 millions d'euros/an, sur un total de 120 millions de recettes du Versement Mobilité en 2024, le Premier Vice-Président en charge des finances en novembre 2023 à Midi Libre. L'assiette du financement des mobilités assis sur la contribution des entreprises de 11 salariés et plus en pourcentage de la masse salariale. A noter que la Chambre Régionale des Comptes Occitanie avait chiffrer ces « coûts » plutôt autour de 40 M/€/an ;
- Son application aux seuls résidents de la Métropole. Il est loin et pourtant si proche le temps où le modèle vanté par le Président de la Métropole et sa Vice-Présidente aux mobilités était le réseau de Dunkerque, offrant une gratuité universelle. Cette disposition, vécue comme discriminatoire par les citoyens contraints pour leurs déplacements du quotidien de fréquenter la Métropole, débouche-t-elle pour certaines des entreprises contributives à payer deux fois la mobilité, d'une part par le Versement Transport, et, d'autre part la prise en charge partiel des titres de transport de certains de leurs salariés ?
- Une relation aux communes et aux EPCI déterminée par une forme de politique censitaire, avec deux exemples qui posent question, d'une part la commune de Teyran, ressortissante de la Communauté de Communes du Grand Pic Saint Loup qui verse 50 000 €/an pour être desservie par les transports de la Métropole alors qu'elle est enclavée dans celle-ci, et Montarnaud, qui appartient à la Communauté de Communes Vallée de l'Hérault qui a conclu un droit à la gratuité contre une contribution de 35 000 €/an.

Cette question permet en fait d'interroger tant la stratégie que la tactique pour atteindre les objectifs annoncés : qu'est-ce qui détermine les comportements vertueux favorisant le report modal ?

Si cela relève sans doute d'un cocktail éclectique, on peut citer :

- Une amplitude horaire large en journée tôt et tard en aller-retour,
- Une desserte en semaine, week-end et vacances adaptée spécifiquement,
- Une fréquence régulière et un cadencement lié à la charge utilisateurs,
- Des correspondances précises et sûres,

- L'évitement maximum des ruptures de charge,
- Une tarification socialement adaptée et commune aux différents réseaux,
- Un entretien et une propreté préservée,
- Une sécurité active.

L'impact de la gratuité sur le report modal en faveur des modes décarbonés de transport collectif est sans doute moins déterminant que la structuration du réseau, son organisation et sa gestion au quotidien.

Au-delà des conditions générales qualitatives de performance d'un réseau de mobilités, il est nécessaire de tenir compte de l'adaptation quantitative des solutions retenues.

Ainsi les propositions de liaisons par des lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), qu'elles soient programmées pour celles en interne de la Métropole ou qu'elles soient évoquées pour les liaisons extérieures ont en réalité un débit d'import extrêmement limité eu égard aux flux évoqués en heure de pointe, ce que n'éclaire pas le tableau de la page 52 du projet qui détaille les différentes modalités de déplacement.

Les limites physiques de cadencement d'un BHNS sont dépendantes de multiples facteurs interdépendants : longueur de durée du parcours, voie dédiée intégrale ou état du trafic qui influent sur les rotations et le nombre de véhicules et de chauffeurs. Pour exemple, la proposition du BHNS Montpellier Cœur d'Hérault permettrait selon les services de la Région de faire passer le report modal de 7 % actuellement à entre 15 et 20 %, ce qui laisserait au moins 80 % du trafic dépendant de l'automobile et ne réglerait donc pas véritablement les congestions actuelles, compte tenu de l'augmentation des populations concernées.

La Métropole parle de centralités sans s'interroger ni nous éclairer sur la centralité qu'elle exerce de fait sur le département de l'Hérault et plus largement sur son Aire d'Attraction.

A ce titre, ne pas mettre en lien dynamique le désengorgement de la Métropole, de son cœur en particulier et de son cordon, et la nécessité de désenclaver les zones périphériques et rurales ainsi que la loi SERM l'a défini après un débat parlementaire trans-partisan particulièrement remarquable est une aberration !

Cette centralité a un revers que l'on désigne sous le terme de « métropolisation », qui, selon les auteurs, produit des déséquilibres et des inégalités croissantes entre centre et périphéries. Le meilleur des politiques publiques vise à réduire ces dernières pour produire de la cohésion sociale et du développement partagé. On peut lire avec intérêt à ce sujet la thèse d'Aurélio LABAT² qui affirme « *nous affirmons que le modèle centre-périphérie est indispensable à l'analyse des rapports de domination qui ne cessent de se renforcer avec le phénomène de métropolisation. En posant la focale depuis les périphéries, c'est tout un système territorial et ses dysfonctionnements qui sont mis au jour ; pourquoi se départir d'un tel outil ?* ». Nous pourrions citer également Philippe Estèbe³ « ... ainsi la métropolisation ne désigne pas seulement l'affirmation des grandes villes comme foyers de production de richesse, mais aussi et peut-être surtout l'inscription des différents territoires dans **des réseaux d'interdépendance, liées largement à la mobilité des personnes.** »

² Aurélio LABAT – De l'utilité du modèle centre-périphérie pour analyser les relations territoriales.

³ Philippe ESTÈBE – L'égalité des territoires, une passion française – Presse Universitaire de France – 2015.

Le projet de SERM porté par la Métropole, la Région et l'État est très loin de répondre (en l'état de notre connaissance) aux besoins des territoires hors Métropoles au vu des flux générés pour les mobilités du quotidien.

Brève analyse des avis des avis législatifs et réglementaires

Avis DDTM et MRAE

Les questions et remarques apportées rejoignent beaucoup de nos préoccupations sans que les réponses de la Métropole n'apportent, à ce stade, toutes les réponses satisfaisantes.

Avis des EPCI voisines

- Les avis du Pays Cœur d'Hérault et de la Communauté de Communes Vallée de l'Hérault sont étonnants vu qu'ils ne s'appuient pas sur un des éléments du SCOT adopté en 2023 et ayant été intégré après l'enquête publique, l'hypothèse d'une liaison ferrée Montpellier – Lodève, évidemment en mode tram-train en prolongation de l'étoile ferroviaire tram de Montpellier.
Ce qui nécessiterait d'inscrire la préservation stricte de tous les anciens sillons, sur l'ensemble du territoire de l'Aire d'Attraction Métropolitaine. A ce sujet, lors d'une rencontre conjointe de notre association et du Conseil de Développement du Pays Cœur d'Hérault, le Président du Conseil Economique Social et Environnemental Occitanie, Jean-Louis CHAUZY accompagné de la Présidente de la commission Aménagement à l'époque, Christine CARLASSO, avait adressé un courrier en ce sens à la Présidente de la Région Occitanie et au Préfet de Région.

En outre ces deux avis ne font pas état d'exigences fortes au regard des situations particulièrement contraignantes des populations du Cœur d'Hérault.

- S'agissant des EPCI du Pic Saint Loup et du Pays de l'Or, il nous semble percevoir des attentes fortes et une analyse structurée, qui, sans remettre en question l'armature du projet présenté, demande des modifications et une meilleure prise en compte des besoins de leur population respective.

Avis des communes de la Métropole

Nous nous interrogeons en premier lieu sur le fait que toutes les communes n'aient pas adressé une contribution.

Nous trouvons pour notre part deux grandes catégories de contribution, celles émanant des communes du cœur de la Métropole et celles situées sur le « cordon », la périphérie de celle-ci.

Il y a indubitablement des attentes particulièrement fortes auxquelles le projet peine à convaincre de sa pertinence pour la deuxième catégorie de ces communes :

- l'amélioration des dessertes et l'équité de service pour les usagers, avivé par le report de certaines liaisons des « bustram » 1 et 4,
- l'exaspération palpable des communes « portes » de la Métropole, subissant les congestions les plus sévères, en heures de pointe mais de plus en plus tout au long de la journée (bouchons, bruit, pollutions atmosphériques...). A ce titre, pour n'en citer qu'une, la contribution de la commune de Vendargues est, nous semble-t-il, particulièrement éclairante.

En outre, la question de la ZFE a visiblement suscité de nombreuses prises de position, elles nous semblent révélatrices de problématiques fortes à prendre en considération, dépassant le cadre strict de la mesure contestée : persistance d'un besoin de déplacement motorisé des habitants de la Métropole sur leur propre territoire et impossibilité compte tenu des niveaux de vie de se doter d'un véhicule « propre ».

A noter que la transition écologique ne peut se penser dans le maintien d'une flotte de 36 millions de véhicules motorisés au plan national fussent-ils massivement remplacés par des véhicules électriques. Lire à ce sujet par exemple Aurélien BIGO⁴

Avis des chambres consulaires

Nous notons l'avis négatif de la Chambre des Métiers et les nombreuses remarques de la Chambre de Commerce et d'Industrie, celles de la Chambre d'Agriculture qui pointent une insuffisante attention portée aux problématiques tant des entrepreneurs (notamment les artisans) et des salariés.

A noter que les contributions des citoyens et associations mettent en exergue de nombreux problèmes et situations localisées particulièrement difficiles aujourd'hui.

Conclusions

Le Plan Des Mobilités soumis à enquête publique vise clairement deux objectifs :

- **Une mobilité universelle**

Très clairement, les projections de report modal de l'automobile vers d'une part les transports collectifs publics (Tram, bus) ou vers les mobilités douces sont très en deçà de la notion du « Droit à la mobilité » inscrite dans la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) et très en deçà du « choc d'offre » promise par la loi « Service Express Métropolitain Régional » (SERM).

- **Une mobilité sobre et décarbonée**

Sur le volet environnemental, les projections de réductions des polluants atmosphériques se situent hors d'une trajectoire minimale permettant de respecter les engagements environnementaux de notre pays, et de s'inscrire dans une politique vertueuse de respect des grands équilibres de la planète et de la santé de nos concitoyens.

- **Un PDM de transition sans ambition**

Ce PDM, dont nous savons tous qu'il se présente comme le volet urbain du SERM dont nous ne connaissons pas, faute de concertation, les avancées depuis la « grand-messe » de mai 2024, souffre de nombreux biais stratégiques et d'ambition :

- Il ne tire volontairement pas profit des éléments du diagnostic convergents sur la dépendance invraisemblable des mobilités internes et externes de la Métropole à l'automobile ;
- Ce faisant, il opère plusieurs déplacements de l'analyse et de la genèse de la pensée :

⁴ Aurélien BIGO – Voitures, Fake or not – 2023 – Editions Tana.

- Premier déplacement dans le temps, un PDM élaboré pour une mise en œuvre au mieux en 2026 pour un terme en 2032 ;
- Deuxième déplacement temporaire, des objectifs de sobriété renvoyé après 2032 sous le prétexte de la dynamique démographique ;
- Troisième déplacement, spatial celui-ci, pour désengorger le cœur de la Métropole, l'accent est mis sur les extensions et créations de voies routières plus propices à accueillir les flux de transit que les flux des mobilités du quotidien ;
- Quatrième déplacement spatial avec la concentration des mesures de multimodalité et d'intermodalité pour le cœur de la Métropole, délaissant ce qui est dénommé le cordon de la Métropole dans l'enquête, en une sorte de cercle concentrique de la congestion, des axes entrants jusqu'à la périphérie de l'hypercentre de Montpellier ;
- Cinquième déplacement, technologique celui-là, en n'explorant pas les rendements comparés des différentes hypothèses de modalités de transport, d'une part, et en restant particulièrement peu disert sur la permanence d'une flotte massive de véhicules, sans doute peu décarbonée eu égard aux difficultés de remplacement à court terme des véhicules thermiques.

• **Un PDM conçu comme un isolat dans son environnement géopolitique**

Une analyse ambitieuse de développement territorial mettrait sans doute en évidence quelques pistes utiles de réflexion :

- Une attractivité exercée par la Métropole très forte, sur un très vaste territoire, très diversifié dans de nombreux domaines, particulièrement en ce qui concerne l'emploi ;
- Bien évidemment, les impacts de la métropolisation affectent profondément les territoires périurbains et ruraux et déterminent pour une part leur développement ;
- Paradoxalement, la Métropole subit une dépendance très forte également puisque si les services publics ou privés fonctionnent sur la Métropole, si des richesses sont produites et confortent cette emprise, elles dépendent de cette main d'œuvre globalement moins qualifiée qui habite en dehors, et parfois loin de la Métropole ;
- Une dépendance forte s'exerce également en termes d'approvisionnement et d'autonomie alimentaire ou des besoins essentiels dont nous aurions apprécié le calibrage ;
- Une dépendance enfin concernant les « aménités » des territoire ruraux, ce fameux ballon d'oxygène qui est souvent invoqué !

Nous ne retrouvons pas cette interdépendance au cœur de l'analyse et évidemment pas au cœur du projet. Pire, des actes précédents comme la gratuité accordée aux seuls résidents de la Métropole ou le refus d'une suspension de la ZFE malgré les demandes de nombreuses communes de la Métropole sans compter les avis sans doute très majoritaires des non-résidents mais usagers volontaires ou contraints des « aménités » de la ville forme un halo de contestations convergentes. Le droit à la ville dont parlait Henri Lefebvre⁵ reste malheureusement une utopie à Montpellier.

5 Henri LEBVEVRE – Le Droit à la Ville – 1967 - Editions Points

Dans un registre plus moderne, il peut être utile de lire l'ouvrage de Gilles Savary, « La ville inaccessible⁶ »

- **Un PDM de court terme sans projection stratégique**

Nous ne trouvons pas dans les projections de ce PDM, le socle qui permettrait dès 2032 d'approfondir tout à la fois une offre de mobilité pour toutes et tous et une trajectoire environnementale digne des défis auxquels nous sommes confrontés.

Pourtant, ce PDM à vocation « servicielle » a un coût particulièrement élevé tant en investissements, 1,7 Mds d'€, qu'en fonctionnement (surcoût de près d'1 Md d'€) sur la période (12 ans) ce qui représente une augmentation importante sachant que le versement mobilité pour 2024 était estimé à 120 M€.

S'agissant des investissements, en fonction du quasi achèvement de la ligne 5 du tramway et aux rares projets d'extension des lignes existantes, au grand dam de certaines communes de la Métropole, on peut en déduire – eu égard aux données brutes et parcimonieuses dont nous disposons – qu'ils vont concerner les voiries et les PEM, ainsi que le matériel roulant, essentiellement des bus dont la durée de service est faible (1,34 Mds concernant le transport collectif soit 75 % du total des investissements).

S'agissant des surcoûts de fonctionnement, il s'agit de 76 M€ annuel sur 12 ans, soit plus de 0,9 Mds d'€ sur la période générant une augmentation de l'ordre 63 %, sans que l'on sache comment sera financé ce surcoût considérable lié sans doute à une augmentation du budget des personnels roulants et non roulants eu égard au modèle retenu prioritairement de Bus à Haut Niveau de Service, improprement dénommés « Bustram ».

Il nous apparaît peu responsable que des projections financières à plus long terme ne soient pas présentées alors même que la loi SERM, pour lesquels une partie des investissements programmés seront sans doute rattachés, prévoit des autorisations de remboursement des investissements sur 70 ans, en particulier s'agissant des infrastructures ferroviaires durables, de tous types, en site propre.

- **Quels chemins empruntés pour un PDM ambitieux et résilient**

Transportons-Nous ! Défend le Droit à la Mobilité pour Toutes et Tous, l'égalité des citoyens quant à l'accès aux besoins essentiels dont la mobilité fait partie intégrante.

Nous pensons contrairement à ce qui est affirmé dans le projet, contre toute évidence, qu'**il existe bien une étoile ferroviaire à l'échelle de la Métropole**, et que les 5 lignes de tramway sont l'atout majeurs pour une mobilité universelle et décarbonée ainsi que le décrit le projet.

- Dès lors, il s'agit d'étudier sérieusement un projet alternatif, corrélé au projet de SERM, basé sur la prolongation de cette étoile ferroviaire :
 - **Vers le Cœur d'Hérault**, ce qui permettrait de desservir les communes de l'Ouest de la Métropole, Juvignac, par le nord, Saint Georges d'Orques, Murviel les Montpellier, d'offrir une alternative pour les habitants de Grabels, puis de

6 Gilles SAVARY – La ville inaccessible – Essai sur la fabrique des gilets jaunes – 2023 – Editions « Le bord de l'eau ».

renforcer l'intermodalité au débouché du LIEN à Bel-Air, puis d'irriguer le Cœur d'Hérault à partir de ses centralités, Gignac, Clermont l'Hérault et Lodève.

A noter qu'une projection réalisée par nos soins avec l'apport de techniciens et d'ingénieurs de la CGT cheminots a permis d'identifier une validité de l'ancien sillon sur près de 55 % du tracé et que nous proposons d'utiliser les délaissés de l'A750 pour la suite du réseau, permettant ainsi des gains de temps et de coûts puisque ne nécessitant ni expropriation, ni achat de terrain.

- **Vers le nord**, pour une desserte du Grand Pic Saint Loup permettant également de faire un rapproché significatif pour les territoires du Gangeois.
- **Vers le sud**, pour la liaison avec le Pays de l'Or, pour les liaisons du quotidien mais également pour la desserte des plages du littoral permettant le décongestionnement des déplacements estivaux.
- **Vers l'est** par la réhabilitation de l'ancienne ligne vers Sommières et la desserte, outre Castries des villages actuellement mal desservi de l'est de la Métropole et du nord du lunellois.

Sans entrer plus dans le détail, nous considérons que ces propositions, déjà émises auprès de la Métropole et de la Région ont été écartées sans réelle considération, sans approfondissement, le plus souvent au nom des contraintes budgétaires mal définies et surtout non-évaluées.

La fuite en avant opérée sur les dessertes routières, dont on connaît les limites en termes de marche vers la sobriété et de décarbonation des mobilités représentent des coûts particulièrement élevés sans répondre aux enjeux de notre époque.

• **Nos demandes au sujet de ce PDM**

- **Un sursis à statuer sur ce projet de PDM en l'attente d'une proposition précise du projet de SERM dont la Métropole est un des 3 acteurs majeurs avec la Région et l'État, tant celui-là est dépendant de celui-ci, assorti conformément à la loi SERM d'une large et suffisamment longue concertation, au risque d'entraîner une nullité de l'intérêt public de ce projet ce qui aurait la dommageable conséquence d'en retarder l'adoption ;**
- **Des chiffrages clairs et précis sur les mesures de réduction des polluants atmosphériques sur l'ensemble des zones d'habitat de la Métropole ;**
- **Un chiffrage plus précis des coûts d'investissement et de fonctionnement et les prévisions de recettes afférentes, notamment s'agissant du Versement Mobilité ;**
- **La mise en œuvre d'une étude de préservation de l'ensemble des sillons des ex liaisons ferroviaires sur l'ensemble du territoire héraultais et gardois ;**
- **L'engagement à étudier les conditions d'un projet se basant sur l'étoile ferroviaire « tram de la Métropole », devenant le « tram du Grand Territoire Express Régional » tant sur le plan de la faisabilité que des coûts (investissement, fonctionnement, coûts évités sur la santé, coûts évités**

sur les investissements qui pourraient être rendus obsolètes comme l'extension des voiries ou des parcs de stationnement...).

La Métropole et l'ensemble des acteurs pourraient utilement s'inspirer des nombreuses réflexions et analyses de l'ouvrage « Interterritorialité(s), aménagement et métropolisation – Regards croisés en région montpelliéraine »⁷, étude rassemblant de nombreux et nombreuses chercheurs et chercheuses, coordonné par Laurent Viala.

Deux extraits nous ont inspirés :

- Dans la préface, intitulée « Montpellier ou l'image renouvelée des défis métropolitains, Hélène Peskine énonce « l'attractivité économique, le dynamisme universitaire et l'essor touristique caractérisent le développement d'un territoire qui peine à assurer sa soutenabilité sociale et environnementale »,

- Dans l'épilogue, Marie-Christine Jaillet souligne quant à elle « L'avenir de Montpellier s'écrit dans la marqueterie complexe des territoires de l'arc urbain littoral et de l'arrière-pays », puis en guise de conclusion, « L'engagement des villes dans une nouvelle ère de leur aménagement repose sur la conversion des acteurs privés et publics à d'autres référentiels et d'autres modes de faire, mais également sur un renouvellement de la gouvernance urbaine... il leur faut donc trouver la voie d'une transition écologique de la fabrique urbaine qui réponde à l'impératif d'équité et justice sociale. »

Transportons-Nous ! Reste totalement disponible

- pour répondre à toutes sollicitations pour approfondir nos analyses et propositions et les confronter à d'autres approches

- pour participer à toutes les concertations

coordination@transportonsnous.fr

⁷ Interterritorialité(s), aménagement et métropolisation – Regards croisés en région montpelliéraine – Collectif coordonné par Laurent VIALA – Editions de l'Espérou - 2023