



Avis de Vélocité Grand Montpellier relatif au projet de Contournement Ouest de Montpellier soumis à enquête publique

Juin 2020

Table des matières

Préambule	2
Propos introductif	3
Analyse du projet	5
Objectif numéro 1 : Relier l'A750 et l'A709.....	5
Objectif numéro 2 : Assurer une meilleure desserte de la zone urbaine de Montpellier depuis l'ouest en complétant le réseau armature du contournement urbain routier.....	5
Objectif numéro 3 : Contenir la circulation d'échange péri-urbain et de transit sur un itinéraire adapté, afin de rendre son usage à la voirie secondaire des quartiers traversés.....	7
Objectif numéro 4 : Valoriser les accès au réseau multimodal.....	7
Conclusion	11

Préambule

Vélocité Grand Montpellier (VGM) a été sollicitée en 2019 par la Métropole de Montpellier (3M) pour donner un avis sur les aménagements cyclables inscrits dans le projet de contournement routier de l'ouest de Montpellier. Pour rappel, l'association VGM a pour objet « le développement de la pratique du vélo comme moyen de transport » et « a aussi vocation à intervenir dans toutes les questions concernant la sécurité routière, l'organisation des transports urbains et la qualité de l'air ». Aux vues des impacts considérables d'un tel projet d'infrastructures routières sur l'ensemble des mobilités à l'échelle de la Métropole, VGM avait rendu en juin 2019 un avis sur le projet dans son ensemble que nous résumions ainsi :

- Le COM dans l'état actuel du projet n'est pas un facteur de résolution de la congestion mais au contraire un facteur d'augmentation du trafic routier
- Le COM dans sa forme actuelle constitue un véritable frein à l'objectif de report modal massif vers les transports en commun et le vélo, et doit être revu
- Il faut donc ajourner le COM afin de proposer un projet intégrant l'ensemble des modes de mobilités dont transport en commun et vélo

Ce premier avis est resté sans réponse de la part de la Métropole. Nous profitons donc de la présente enquête publique pour consolider et affirmer notre position au regard des dernières évolutions.

Propos introductif

Il nous semble d'abord important de rappeler que, par leur impact en termes d'émissions de gaz à effet de serre, les projets d'infrastructures routières s'inscrivent dans le cadre de l'accord de Paris de 2015 qui fixe un objectif de réduction de 40 % des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2030 et d'atteinte de la neutralité carbone à l'horizon 2050. Le transport routier représentant 37 % des émissions de CO2 en France, la réduction des émissions liées au transport est un enjeu majeur pour lequel la France a pris des engagements retranscrits dans sa stratégie bas carbone : baisse de 29 % d'ici 2028 et de 75 % d'ici 2050 et interdiction de la vente de voitures utilisant des énergies fossiles carbonées d'ici 2040. Ces engagements ne sont pas de simples orientations politiques mais constituent des obligations juridiques contraignantes comme l'illustre la décision de la justice britannique de bloquer le projet de troisième piste de l'aéroport de Londres-Heathrow au motif qu'il ne prend pas en compte les objectifs du gouvernement en matière de changement climatique.

Nous rappelons également que la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 qui fixe la stratégie et la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'Etat en matière de transport a notamment pour objectif : d'« Accélérer la transition énergétique, la diminution des émissions de gaz à effet de serre et la lutte contre la pollution et la congestion routière, en favorisant le rééquilibrage modal au profit des déplacements opérés par les modes individuels, collectifs et de transport de marchandises les moins polluants, tels que le mode ferroviaire, le mode fluvial, les transports en commun ou les modes actifs, en intensifiant l'utilisation partagée des modes de transport individuel et en facilitant les déplacements multimodaux ». De même, le plan de déplacements urbains (PDU) et le schéma de cohérence territoriale (SCOT) de Montpellier Méditerranée Métropole reprennent des objectifs similaires de réduction de l'usage de la voiture individuelle. PDU : « Engager la révolution des mobilités ; Construire la ville des courtes distances ; Accélérer la transition vers de nouvelles mobilités : limiter le réflexe automobile » SCOT : « offrir à la population la possibilité de recourir à d'autres modes que la voiture ».

Par ailleurs, le contexte de l'épidémie de COVID-19 a mis au premier plan les enjeux sanitaires auxquels nos sociétés sont confrontées. Nous devons désormais porter à ces enjeux une attention accrue. En la matière, l'expertise de l'Agence nationale de sécurité sanitaire alimentation environnement travail (ANSES) sur les particules de l'air ambiant extérieur publiée en juillet 2019 apporte des éléments capitaux. L'ANSES y souligne que « les preuves d'effets néfastes sur la santé liés à l'exposition aux émissions issues du trafic routier sont fortes » et recommande non seulement la promotion de technologies alternatives au moteur thermique capables de « réduire drastiquement l'émission de polluants » comme l'utilisation de véhicules électriques, « **mais aussi et surtout la réduction du trafic** ». Le message est clair : pour la santé de tous, il faut réduire l'usage de la voiture individuelle. Mais la crise sanitaire, parce qu'elle a bousculé notre croyance selon laquelle les déplacements seraient inévitables et inévitablement croissants, nous ouvre aussi des perspectives. Les nécessités sanitaires ont ainsi donné à voir la capacité de notre société à éviter des déplacements notamment par le biais du télétravail et de l'usage de la visioconférence.

De même, pour définir sa position, outre les textes législatifs internationaux et les schémas locaux, VGM se réfère aux principes de politique globale de mobilité dont s'inspirent les villes opérant leur transition énergétique (Londres, Paris, Lyon...) visant à réduire l'utilisation de la voiture individuelle, tant en part modale qu'en nombre d'unités et aux travaux de M. Frédéric Héran qui placent les priorités à donner en matière d'investissements de mobilité dans l'ordre suivant : piétons, vélos, transports collectifs, voiture.

VGM partage le constat des importantes difficultés de déplacements sur l'Ouest de la métropole et sur la nécessité de proposer des solutions durables aux habitants. Toutefois, l'analyse du projet démontre qu'il ne tient pas compte de l'ensemble du cadre de référence posé précédemment et que, ce faisant, il ne permettra pas de répondre aux enjeux de mobilité sur ce secteur. Au contraire, ce projet lancé en 1995 est devenu obsolète : il risque d'accroître les difficultés tout en ayant des effets néfastes sur la santé et l'environnement. En effet, le projet de contournement repose sur deux postulats qui ne lui permettront pas de répondre aux objectifs qu'il s'est fixé :

1. Le principal objectif du projet, et d'ailleurs le seul qu'il pourra atteindre, est un objectif purement fonctionnel qui vise à relier l'autoroute A709 à l'autoroute A750. Il s'agit donc en priorité de créer une infrastructure autoroutière Nord-Sud traversant le territoire de la métropole qui, par nature, ne pourra pas résoudre les problèmes de déplacements sur ce secteur puisqu'ils concernent principalement l'axe Est-Ouest et les congestions d'entrée de ville.
2. S'agissant d'un projet routier, il donne par nature la priorité à la voiture individuelle et aboutira donc mécaniquement à l'augmentation du trafic automobile et à de nouveaux problèmes de congestion à moyen terme. L'impact du projet constituera donc un frein au « rééquilibrage modal au profit des déplacements opérés par les modes individuels, collectifs et de transport de marchandises les moins polluants » (loi LOM). Nous insistons sur le fait que l'ordre des priorités doit aujourd'hui être inversé de la manière suivante : piétons, vélos, transports collectifs, voiture.

Nous soumettons dans la suite de ce document une analyse détaillée du projet au regard des différents objectifs qu'il se fixe. Nous démontrons ainsi qu'en dehors de l'objectif fonctionnel de parachèvement du réseau autoroutier, le projet de contournement n'atteindra aucun des objectifs qu'il se fixe en termes d'amélioration des déplacements. Au terme de cette analyse, VGM se prononce résolument contre ce projet d'infrastructure routière qui doit donc être abandonné. La Métropole, la Région et l'Etat doivent ensemble s'atteler à un nouveau projet reposant sur un objectif global de report modal de l'usage de la voiture individuelle vers les modes de déplacements les plus vertueux tant sur le plan de la consommation d'énergie que sur le plan de la consommation d'espace : mobilités actives et transports en commun.

Analyse du projet

Objectif numéro 1 : Relier l'A750 et l'A709

Nous sommes d'emblée surpris qu'un projet d'une envergure aussi considérable, 280 millions d'euros et près de 8 ans de travaux, affiche comme objectif numéro 1 la simple liaison entre deux autoroutes. Objectif que la seule réalisation des travaux permettra d'atteindre. Un tel investissement public doit servir l'intérêt général et donc viser un objectif de politique publique qui se formule en termes de gain pour la collectivité. Ce n'est pas le cas ici. Notre remarque pourrait paraître purement rhétorique, mais cette formulation de l'objectif numéro 1 est révélatrice des limites du projet.

En effet, l'A750 est le prolongement de l'A75 et l'A709 correspond à l'ancien A9 avant son doublement en 2017. Le projet est donc en priorité de relier l'A9 à l'A75 et poursuit donc un objectif de mise en cohérence du réseau autoroutier qui doit être envisagée à l'échelle régionale, voire nationale. Il apparaît ici clairement que le développement et la mise en cohérence du réseau autoroutier à ces échelles priment sur ses fonctionnalités locales et donc sur les véritables gains pour les habitants du territoire. On comprend ainsi mieux pourquoi les objectifs relatifs aux fonctionnalités locales apparaissent secondairement dans la présentation du projet.

Nous observons que la part du trafic relevant de ces échelles, régionale et nationale, dans le volume global du trafic actuel sur le tracé du COM ne fait pas l'objet d'une réelle évaluation. Si cette part n'est pas considérée dans les modèles de trafic, c'est qu'elle doit être relativement faible et qu'elle pourrait être facilement réduite par des mesures alternatives au projet de COM. Au demeurant, il convient de rappeler que la jonction entre l'A9 et l'A75 existe déjà à l'Est de Béziers. Des mesures de dissuasion du trafic de transit entre les deux autoroutes doivent être étudiées, à l'image de la Ville de Paris qui envisage d'interdire aux poids lourds l'utilisation du périphérique, puisqu'un itinéraire alternatif par la jonction de Béziers existe déjà.

L'intérêt de la création d'une nouvelle jonction entre les deux autoroutes n'est pas expliqué dans les documents de l'enquête publique et nous avons démontré que les gains potentiels de cette jonction pour la collectivité sont inexistantes. L'enjeu principal du projet est bel et bien local, à l'échelle de l'aire urbaine de Montpellier. Mais nous savons qu'aux échelles régionales et nationales, si des capacités de trafic supérieures sont offertes, elles généreront un trafic supplémentaire, opéré par des choix individuels de la part d'entreprises ou de particuliers.

Objectif numéro 2 : Assurer une meilleure desserte de la zone urbaine de Montpellier depuis l'ouest en complétant le réseau armature du contournement urbain routier

L'objectif de « meilleure desserte » est ici uniquement envisagé sous l'angle du « temps de parcours ». En effet, en termes de fonctionnalité, le réseau actuel offre déjà aux automobilistes la possibilité de se rendre en tout point du territoire. Le temps de parcours en revanche est dépendant des phénomènes de congestion, eux-mêmes fonction d'une sous-capacité de l'infrastructure à un moment donné (heures de pointes du soir et du matin) par rapport à la demande. Cette demande résulte de choix individuels en regard d'une offre globale de transport. Une réduction du temps de parcours obtenu par une vitesse et des capacités plus élevées rendra l'usage de cette voirie plus attractive, amenant de nouveaux utilisateurs au détriment des autres modes de transport trop peu développés sur ce secteur, jusqu'à atteindre un seuil de congestion qui sera de nouveau observé aux heures de pointe, avec une vitesse bien inférieure aux 90 Km/h. Ce phénomène bien connu sous le nom de « trafic induit » n'est pas du tout pris en compte dans les modèles de l'étude de trafic. Paradoxalement, ces modèles prennent bien en compte une hypothèse d'augmentation de l'usage des transports en commun liée principalement à la création de la ligne 5 de tramway qui se traduirait par une baisse de la part modale de la voiture. Nous constatons donc l'incohérence fondamentale sur laquelle sont construits ces modèles : une nouvelle infrastructure de transports en commun

attirerait de nouveaux utilisateurs mais ce ne serait pas le cas pour une nouvelle infrastructure routière.

Notre analyse du projet démontre que l'objectif de "meilleure desserte" se traduit uniquement sur le plan pratique par une "plus grande capacité de trafic de l'infrastructure". L'étude de trafic ne tient pas compte de ses effets en matière d'augmentation du trafic, de nouveaux phénomènes de congestion induits aboutissant à une offre de service routière toujours dégradée pour un nombre accru d'automobilistes et des impacts plus néfastes sur l'environnement, la qualité de l'air, la consommation d'espace et la biodiversité.

L'objectif précise « *Une meilleure desserte de la zone urbaine de Montpellier depuis l'ouest* ». Là encore le raisonnement nous semble incohérent puisque l'infrastructure envisagée se situe, le long de la RD612, sur un axe Nord-Sud. A ce niveau, la sous-capacité constatée en heure de pointe résulte plus de goulots d'étranglement, en particulier aux ronds-points de Genneveux et Rieucoulon, que d'une sous-capacité d'ensemble du réseau. C'est principalement l'inefficacité du croisement des flux Nord-Sud et Est-Ouest qui établit la limite supérieure de débit des véhicules sur ces axes. De fait, si nous nous accordons sur la nécessité d'améliorer la desserte locale dans un axe Est-Ouest, il nous semble impossible de résoudre ces difficultés en créant une liaison autoroutière Nord-Sud. Pour répondre à cette demande de desserte de la zone urbaine de Montpellier depuis l'Ouest, il nous paraît beaucoup plus raisonnable de développer une offre supplémentaire en transport alternatifs :

- En liaisons cyclables Est-Ouest performantes tout d'abord ;
- En transports collectifs ensuite : un meilleur maillage (prolongement de la ligne 5 au-delà de Lavérune, création de ligne de bus à haut niveau de service), de plus grandes fréquence et amplitude horaire accrue.

Cela réduirait significativement le trafic automobile en heure de pointe dans le secteur Ouest de Montpellier. Sans quoi, nous aurons un accroissement des déplacements individuels en voiture sur le réseau local, que le projet de COM était censé canaliser.

"Ce réseau permettra une diminution des temps de parcours, en particulier pour les déplacements quotidiens domicile – travail, sur lesquels les automobilistes perdent actuellement un temps considérable".

Ce temps considérable perdu doit être relativisé en regard de ce qui se pratique dans d'autres grandes villes. A Paris, par exemple, le temps perdu est autrement plus important pour les automobilistes n'ayant d'autres alternatives en transport. Ce qui n'empêche pas la ville de Paris d'envisager la réduction de la vitesse sur le périphérique à 50 km/h, d'y limiter à 2 le nombre de voies de circulation dédiées aux voitures, d'affecter des voies aux transports collectifs et de réduire le trafic automobile par un développement des transports collectifs et des itinéraires cyclables ; ceci ayant pour conséquence une diminution des nuisances et une meilleure fluidité de la circulation.

Le trafic observé aujourd'hui n'est pas un stock figé. Cette infrastructure, si elle était construite, le serait pour une durée d'un siècle. Elle serait donc attractive dans un premier temps pour ceux qui renoncent actuellement à faire usage de leur voiture aux heures de pointe (déplacements quotidiens domicile – travail). Puis, elle favoriserait des implantations d'habitation et d'activité plus éloignées qui seraient valorisées par cette nouvelle offre, encourageant davantage l'étalement urbain qui se poursuit à la faveur de programmes de lotissements autorisés par le SCOT. L'avis de l'Autorité Environnementale est sans appel à ce niveau : « Pour l'AE, le dossier fait insuffisamment ressortir l'enjeu essentiel qui est de transformer les mobilités et de contenir réellement le trafic routier tout en maîtrisant l'urbanisation induite. »

Nous voyons donc, et le constatons déjà aux entrées de ville sur l'A709 pourtant débarrassée de son trafic de transit par la nouvelle A9, que cette nouvelle infrastructure se retrouverait à nouveau congestionnée aux heures de pointes, mais pour un nombre plus important d'automobilistes, au temps de trajet tout autant pénalisé. Les gains espérés à court terme seront nécessairement perdus à moyen terme, sachant que l'infrastructure demeurera un poids économique (en heures perdues) et financier (en entretien et exploitation) durant toute sa durée de vie et constituera ainsi une charge supplémentaire pour les générations futures.

A l'aune de l'objectif affiché, le projet de COM ne peut plus répondre au cahier des charges qui lui est assigné, car le trafic supplémentaire qu'il induirait exigerait la poursuite de réalisation d'infrastructures routières perpétuelles, que notre époque et l'état de nos finances ne peuvent plus supporter.

Objectif numéro 3 : Contenir la circulation d'échange péri-urbain et de transit sur un itinéraire adapté, afin de rendre son usage à la voirie secondaire des quartiers traversés

Comme nous l'avons vu, développer les capacités routières ne permet pas de « contenir la circulation ». Bien au contraire, ces investissements génèrent du trafic supplémentaire à la hauteur de cette nouvelle capacité. Cet "itinéraire adapté", le projet de COM, serait de nature à accroître le trafic automobile sur l'ensemble de l'aire urbaine en rendant l'ensemble de son réseau routier plus attractif. A contrario, si la volonté est de "*rendre son usage à la voirie secondaire des quartiers traversés*", il convient alors d'en dissuader simplement le trafic de transit par un plan de circulation effectivement "adapté" ainsi que par une offre en transports collectifs et réseau cyclable performante et attractive, bien plus intéressantes en regard du coût d'investissement, d'entretien, de personnes déplacées, de consommation d'espace et d'efficacité énergétique.

Comme nous l'avons également vu, la "*capacité suffisante pour absorber les trafics sans zone de congestion*" ne le restera pas longtemps en regard de la durée de vie du projet. Par ailleurs, nous observons que le dédoublement de l'A9 mis en service en 2017 avait des objectifs similaires à l'actuel projet de COM soumis à l'enquête publique : délester le trafic de transit Est – Ouest au Sud de Montpellier, améliorer la sécurité et la fluidité du trafic, notamment au droit des échangeurs Est, Sud, Ouest et de Saint-Jean-de-Védas. Sur ces points, nous constatons aujourd'hui que la congestion demeure à l'entrée Est de Montpellier, tandis que la 2x3 voies de la nouvelle A9 reste largement surdimensionnée. Nous avons ici un véritable cas d'école, une sorte de répétition générale de ce qui se produirait sur le projet de COM s'il était réalisé. Il faut en tirer les leçons afin d'éviter de répéter les erreurs du passé : même si les voitures empruntent de larges et rapides voies de contournement, elles finissent toujours par pénétrer dans Montpellier et, confrontées aux rétrécissements sur les pénétrantes, le flux de véhicules génère les mêmes congestions aux entrées de ville. En d'autres termes augmenter les capacités routières de contournement aura pour conséquence de mettre la ville de Montpellier en dette de voirie. En ce sens, le projet de COM est totalement inconciliable avec les réductions de voies opérés en ville dans le cadre de la création d'infrastructures cyclables transitoires et la nécessité d'apaiser la circulation en créant une zone 30 ambitieuse, autant d'évolution que la crise sanitaire actuelle liée au COVID-19 a rendu absolument nécessaire.

Objectif numéro 4 : Valoriser les accès au réseau multimodal

Comme nous l'avons exposé plus haut, le projet de COM valorise avant tout l'accès au réseau routier et autoroutier au détriment des autres modes. Le projet soumis nous paraît donc totalement inopérant voire contradictoire avec cet objectif pourtant capital.

"Le fonctionnement de cette organisation [réseau routier concentrique et lignes de transport en commun en pénétrantes] est optimal si des relais voiture – transports en commun sont suffisamment accessibles".

Pour les rendre accessibles, des aménagements hautement qualitatifs doivent être réalisés au droit de ces relais. L'aménagement d'une deux fois deux voies aux caractéristiques très routières sur un linéaire de plusieurs kilomètres crée davantage de contraintes qu'elle n'en lève. On peut très bien faire l'un sans l'autre et obtenir de meilleurs résultats. Ces bons résultats dépendront d'abord de la qualité de l'offre en transports collectifs et en itinéraires cyclables pour lesquels les automobilistes accepteront d'abandonner leur voiture et de supporter la "rupture de charge" induite, à la faveur d'un meilleur report modal.

"Le COM assure un accès favorisé au réseau de transport en commun, en assurant la fluidité de trafic vers..."

Comme nous l'avons vu, ce n'est pas le projet de COM qui assurera un accès favorisé au réseau de transport en commun mais l'aménagement de l'accès lui-même et la performance des modes de transport alternatifs. En outre, pour absorber ce report modal au niveau du trafic annoncé (de 30 000 à 90 000 véhicules/ jour sur certains tronçons), cette offre en transports alternatifs devra être plus que conséquente, ce qui n'est à l'heure actuelle prévu nulle part sur ces quantités traduisant un manque d'anticipation, de planification et de moyens portés sur ces enjeux pourtant capitaux.

Comme nous l'avons vu également et en conséquence, le projet de COM n'assurera en rien la "fluidité [du] trafic" au-delà d'un horizon de temps court en regard de sa durée de vie (d'un siècle).

"au nord, [le COM] dessert le parking d'échange avec les lignes 1 et 3".

Ce n'est pas le projet de COM qui desservira ces parkings d'échange, c'est le réseau actuel. Des parkings d'échange dont il faut absolument améliorer les accès, voire, la capacité. De la même manière qu'une infrastructure routière agrandie (le projet de COM) incitera le choix de la voiture comme mode de transport. Ce sont les qualités de l'intermodalité, la capacité et les performances des lignes 1 et 3 qui inciteront et permettront un réel report modal.

« au carrefour avec la RD 5 (route de Lavérune), [le projet de COM] pourra desservir un parking d'échange avec la future ligne 5 »

De la même façon que pour les lignes 1 et 3, le réseau actuel dessert très bien le carrefour Gennevaux. Toutefois, ce carrefour n'est pas une centralité urbaine. Le point d'échange sera le seul générateur de déplacement. La DUP de la ligne 5 a pourtant été accordée jusqu'à Lavérune. En attendant, les habitants de Lavérune subiront donc de fait une rupture de charge supplémentaire pour se rendre jusqu'au carrefour Gennevaux. Là encore, ce sont les qualités du report modal et de l'offre concurrente à la voiture qui influenceront son efficacité. Une offre routière accrue est au contraire de nature à contraindre davantage tout report modal.

Par ailleurs, on peut déjà être sceptiques quant au report modal que va susciter la ligne 5 et quant à son attractivité étant donné son tracé, loin d'être direct jusqu'au centre de Montpellier et souffrant donc d'une vitesse d'exploitation du terminus Gennevaux au centre-ville particulièrement faible. En comparaison, le temps de trajet moyen à vélo sur le même itinéraire aménagé, performant et direct, s'avère plus attractif.

Pour ces raisons, nous pouvons nous attendre à ce que le report modal soit relativement faible. Le projet de COM n'apporte pas de plus-value à ce niveau. De même, le carrefour en question serait en dénivélé, ajoutant au caractère non urbain du secteur, ce qui aurait pour double effet :

- de ne pas inciter à y faire une correspondance, la pénibilité de la rupture de charge y étant accentuée ;

- d'accroître la capacité des voies de stockage en sortie de l'échangeur pour ne pas gêner le trafic sur le projet de COM, à moins de provoquer une congestion sur le trafic Nord-Sud.

« *Au carrefour du Mas de Grille, il desservira le parking d'échanges avec la ligne 2.* »

De la même façon que pour les lignes 1, 3 et 5, c'est aussi et surtout l'attractivité de la ligne 2, sa capacité à absorber le report modal ainsi que la qualité des accès au stationnement qui rendront cette desserte intéressante pour les vertus qu'on lui prête. Là encore, le projet de COM n'y contribuera absolument pas puisque l'accès existe déjà sur ce carrefour.

Il convient également de considérer que cette zone est attractive pour ses commerces conçus en premier lieu pour y être accessibles en voiture, ce qui explique pour une bonne partie la congestion observée sur cette zone et qui motive le projet COM. Le projet renforcera pourtant cette attractivité en étendant sa zone de chalandise. En effet, c'est l'accès aux parkings des grandes enseignes présentes qui crée de la congestion à leurs entrées et sorties. C'est bien là l'un des premiers sujets à étudier avant d'envisager une nouvelle infrastructure routière. La conception du projet n'intègre pas ce paramètre, se contentant d'estimer des prévisions de trafic de façon mécanique selon un paradigme de croissance qui ne tient pas compte des motifs de déplacements.

"Dans le cadre des études qui seront menées ultérieurement, l'opportunité d'aménagements renforçant l'insertion multimodale de l'infrastructure (voies réservées aux transports en commun, voies réservées aux modes actifs en franchissement du COM, ...) sera étudiée pour un montant ne dépassant pas 5M€ HT)"

Le projet ne prévoit de financer que de simples études, sans anticiper le financement de ces mesures effectives d'accompagnement pourtant nécessaires. Mesures qui viendront s'ajouter au financement du projet. Dès lors, il conviendrait en toute logique de les intégrer au financement global du projet, après les avoir estimées.

S'agissant des "voies réservées aux transports en commun", telles que précisées entre parenthèses dans le texte, le projet ne précise pas s'il s'agit de voies réservées au sein de la future infrastructure, réduisant ainsi ses capacités automobiles d'une voie par sens. Si tel est le cas, ce n'est plus du tout le même projet et il convient alors de le revoir dans son ensemble afin de déterminer quelles lignes structurantes doivent être réalisées sur le territoire métropolitain, comment elles s'insèrent dans le réseau de TC existant, de préciser l'offre à créer et les financements en exploitation.

Si les capacités du COM s'en trouvent ainsi réduites, qu'advient-il de son objet, de son opportunité, eut égard à ses objectifs ? L'offre en TC doit en effet être développée en réponse à un réel besoin de déplacements à l'échelle locale, notamment sur l'axe Est-Ouest, et de structuration à l'échelle de l'aire urbaine. Il faut de toute urgence en étudier les solutions prioritairement au projet de COM. C'est le projet même de développement de la ville et de ses déplacements qu'il faut alors interroger. Là encore, le projet de COM ne rendra pas service à ces projets alternatifs à la voiture en captant autant de part d'investissements publics et donc de part modale, alors que ceux-ci, dans le contexte actuel, devraient leur être entièrement dédiés, avec ceux de la politique cyclable beaucoup plus performante en coût par Km*voyageurs parcourus.

S'agissant de la politique cyclable évoquée, "les voies réservées aux modes actifs en franchissement du COM, ..." telles que précisées entre parenthèses dans le texte, ne semblent pas tenir compte des conditions requises pour rendre attractifs les déplacements en vélo. Le franchissement d'une telle infrastructure routière constitue en effet un obstacle important et dissuasif pour les personnes souhaitant se déplacer en vélo. On peut amoindrir cet obstacle et le rendre moins dissuasif si le franchissement est moins important et moins pénible. Or, une infrastructure routière large et à fort

trafic est particulièrement pénible à franchir. Maintenir des franchissements de qualité sans ce projet de COM rendra plus attractif ce mode de déplacement et assurera un meilleur report modal de la voiture vers le vélo.

Conclusion

Dans cet avis, nous avons démontré les failles et incohérences fondamentales sur lesquelles repose ce projet des années 90. Cette conception obsolète des mobilités qui place la voiture au sommet des priorités par rapport à tous les autres modes de transport ne permettra au projet ni de répondre aux enjeux actuels de réduction de la part modale de la voiture, ni de remplir les objectifs qu'il se fixe :

- « Relier l'A750 à l'A709 » n'est pas un objectif en soi, sa formulation comme objectif numéro 1 du COM traduit simplement la priorité absolue donnée à la voiture eu égard à tous les autres modes.
- Le COM ne permettra pas d'« Assurer une meilleure desserte de la zone urbaine de Montpellier depuis l'ouest ». Son tracé Nord-Sud est fondamentalement inadéquat pour répondre à une problématique de déplacement Est-Ouest. A l'inverse, ce projet va introduire une coupure territoriale rendant plus difficile son franchissement et découragera ainsi nombre de cyclistes sur des distances de trajets qui sont pourtant à leur portée, notamment avec le développement du vélo à assistance électrique.
- « Contenir la circulation d'échange péri-urbain et de transit sur un itinéraire adapté » sera impossible en créant une nouvelle offre routière « très attractive » qui va au contraire attirer de nouveaux véhicules et donc augmenter mécaniquement la circulation aux dépens des autres modes. De nouvelles congestions impliquant davantage de véhicules se produiront mécaniquement et la voirie secondaire restera saturée. L'afflux de nouveaux véhicules dans la zone urbaine de Montpellier nuira à l'apaisement du trafic, rendant plus difficile l'effectivité d'une zone 30 ambitieuse et donc le report modal vers le vélo.
- Nous n'avons pas besoin de cette nouvelle infrastructure pour « Valoriser les accès au réseau multimodal » qui, en développant une offre concurrente aux autres modes, pénalisera ces derniers et rendra encore plus complexes, coûteuses et inefficaces les logiques intermodales.

VGM demande donc l'abandon de ce projet absurde à de multiples égards. Nous demandons un nouveau projet qui, en inversant l'ordre des priorités au profit des mobilités actives (piétons et cyclistes), puis des transports en commun et en dernier ressort des voitures, permettra de répondre aux grands enjeux de notre époque et tout particulièrement la réduction de l'utilisation de la voiture individuelle. Ce projet devrait donc avoir pour objectifs dans l'ordre de :

- Sécuriser les itinéraires cyclables et réduire les temps de trajet à vélo en créant le réseau express cyclable de l'ouest montpelliérain (RECOM),
- Améliorer l'efficacité de l'offre de transport en commun à la fois en développant le réseau de manière cohérente, notamment concernant la ligne 5 de tramway, et en renforçant l'existant notamment en termes de fréquence et de rapidité,
- Faciliter les accès au réseau multimodal en développant des pôles d'échanges en amont des points de congestion pour que les automobilistes puissent rejoindre ce réseau sans avoir à traverser les villes et villages de l'Ouest,
- Et, en dernier ressort, lorsque cela est possible et pertinent, profiter de ces réaménagements pour fluidifier le trafic automobile en créant des dénivellements de taille modeste à l'endroit des différentes intersections de cet itinéraire.

Pour répondre aux enjeux actuels sur le secteur concerné, l'Etat, la région et la Métropole doivent construire ensemble un nouveau projet intégrant ce nouvel ordre de priorité. Ils peuvent pour cela s'appuyer sur le programme d'investissement prévu dans la loi LOM pour le « Développement de l'usage des mobilités les moins polluantes et des mobilités partagées au quotidien, afin de renforcer la dynamique de développement des transports en commun, les solutions de mobilité quotidienne alternatives à la voiture individuelle et les mobilités actives au bénéfice de l'environnement, de la santé, de la sécurité et de la compétitivité ». Programme doté de 1,1 Milliards d'Euros devant être

engagés d'ici 2025.

En conclusion, ce projet est actuellement estimé à 280 Millions d'Euros. Rapporté aux 190 000 foyers fiscaux de la Métropole, il représente près de 1 500 Euros par foyer. 1 500 Euros c'est précisément le prix d'un bon vélo à assistance électrique qui, avec une vitesse moyenne de 22 km/h, est utilisé pour des trajets d'une distance moyenne de 8 Km. Précisément la distance séparant la commune de Lavérune du centre-ville de Montpellier !