



Séance ordinaire du lundi 1 février 2021

L'an deux-mille-vingt-et-un et le premier février, les membres du Conseil de Métropole, légalement convoqués, se sont assemblés en visioconférence, sous la présidence de Monsieur Michaël DELAFOSSE.

Extrait du registre des délibérations de Montpellier Méditerranée Métropole

Aménagement durable

Nombre de membres en exercice : 92

Présents :

Tasnime AKBARALY, William ARS, Michel ASLANIAN, Florence AUBY, Jean-François AUDRIN, Geniès BALAZUN, Yves BARRAL, Boris BELLANGER, Mathilde BORNE, Christophe BOURDIN, Florence BRAU, Véronique BRUNET, Emilie CABELLO, Roger CAIZERGUES, Renaud CALVAT, Michel CALVO, Michelle CASSAR, Stéphane CHAMPAY, Roger-Yannick CHARTIER, Bernadette CONTE-ARRANZ, Michaël DELAFOSSE, Serge DESSEIGNE, Brigitte DEVOISSELLE, Zohra DIRHOUSI, Fanny DOMBRE-COSTE, Alenka DOULAIN, Hind EMAD, Maryse FAYE, Mylène FOURCADE, Jean-Noël FOURCADE, Julie FRÊCHE, Jackie GALABRUN-BOULBES, Clara GIMENEZ, Serge GUISEPPIN, Clare HART, Régine ILLAIRE, Stéphanie JANNIN, Laurent JAOUL, Frédéric LAFFORGUE, Guy LAURET, Max LEVITA, Nathalie LEVY, Eliane LLORET, Lionel LOPEZ, Sophiane MANSOURIA, Coralie MANTION, Nicole MARIN-KHOURY, Isabelle MARSALA, Hervé MARTIN, Jacques MARTINIER, Marie MASSART, Jean-Luc MEISSONNIER, Patricia MIRALLES, Julien MIRO, Séverine MONIN, Véronique NEGRET, Laurent NISON, Clothilde OLLIER, Marie-Delphine PARPILLON, Bruno PATERNOT, Yvon PELLET, Eric PENSO, Céline PINTARD, Joël RAYMOND, René REVOL, Manu REYNAUD, Catherine RIBOT, Jean-Pierre RICO, Anne RIMBERT, François RIO, Sylvie ROS-ROUART, Séverine SAINT-MARTIN, Agnès SAURAT, Jean-Luc SAVY, Mikel SEBLIN, Célia SERRANO, Charles SULTAN, Radia TIKOUK, Isabelle TOUZARD, Bernard TRAVIER, Joëlle URBANI, François VASQUEZ, Claudine VASSAS MEJRI, Joël VERA, Patricia WEBER.

Absent(es) ayant voté par procuration en application des articles L 2121-20 et L 5211-1 du Code général des collectivités territoriales :

Mohed ALTRAD, Christian ASSAF, Sébastien COTE, Cyril MEUNIER, Arnaud MOYNIER.

Absent(es) / Excusé(es) :

Abdi EL KANDOUSSI, Philippe SAUREL

Aménagement durable - Relance de la révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU) par l'élaboration du Plan de Mobilité 2030 - Approbation

Madame Julie FRÊCHE, Vice-Présidente, rapporte :

La gestion des mobilités d'aujourd'hui et de demain constitue un point essentiel de la stratégie pour que Montpellier Méditerranée Métropole assume sa part dans la lutte contre le changement climatique, pour l'amélioration de la qualité de son environnement et de la santé publique. Gérer les mobilités, c'est aussi agir pour le quotidien des habitants et usagers, pour une Métropole plus respirable et accessible à tous.

Le document cadre qui permet de planifier, programmer et coordonner les actions dans le temps est le Plan de Mobilité. Il « *détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité* » (extrait de l'article L.1214-1 du Code des transports).

Antérieurement appelé Plan de Déplacements Urbains (PDU), la Loi d'Orientation des Mobilités promulguée le 24 décembre 2019, a renommé et enrichi cet outil afin qu'il prenne en compte la diversité des territoires, la pluralité des besoins de la population et l'évolution des modes de déplacement. Il est conçu en intégrant plus largement les enjeux environnementaux (trajectoire pour lutter contre le changement climatique, amélioration de la qualité de l'air, lutte contre la pollution sonore, limitation de l'étalement urbain, préservation de la biodiversité).

Le Plan de Mobilité doit définir une stratégie cohérente puis la décliner dans un programme d'actions échelonné dans le temps au regard de l'évaluation de ses impacts environnementaux et financiers. Ce document cadre constitue ensuite un guide pour mettre en œuvre la politique de mobilité sur le territoire pour l'ensemble des autorités organisatrices, y compris en partenariat avec les territoires voisins avec qui la Métropole partage ce grand bassin de vie. Il constitue également un socle pour définir les partenariats dans le cadre des outils de contractualisation (CPER, contrats territoriaux... et divers appels à projets).

La Communauté d'Agglomération de Montpellier avait approuvé le Plan de Déplacements Urbains 2010-2020 le 19 juillet 2012 (délibération n°10998). Puis, la Métropole a initié sa révision par délibération n°14659 du 17 mai 2017. L'évolution du contexte réglementaire avec la Loi d'Orientation sur les Mobilités, du contexte sociétal et environnemental, ainsi que les premiers enseignements de la crise sanitaire traversée, conduisent à relancer la procédure de révision du PDU, par l'élaboration du nouveau Plan de Mobilité afin d'une part d'actualiser les objectifs poursuivis et d'autre part pour définir les modalités de concertation.

Cette délibération vient donc compléter en l'actualisant celle du 17 mai 2017.

Tout d'abord, il faut noter que l'élaboration du Plan de Mobilité s'inscrit dans une démarche plus large, à travers laquelle il s'agit :

- d'intégrer les engagements nationaux en matière de lutte contre le changement climatique, et, localement, d'être compatible avec les objectifs fixés pour chaque polluant dans le plan de protection de l'atmosphère (PPA), dont la révision est conduite par le Préfet courant 2021-2022 ;
- concernant les politiques régionales, de prendre en compte les objectifs du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), prochainement soumis à enquête publique, et d'être compatible avec les règles de son fascicule, en particulier la planification régionale en matière d'intermodalité (Schéma régional d'Intermodalité intégré au SRADDET) ;
- à l'échelle du territoire, d'être compatible avec le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) approuvé en 2019 et le Plan Climat Air-Energie Territorial (PCAET) - en phase d'élaboration courant 2020-2021 - ce dernier fixant un objectif de neutralité carbone à 2050.

Le Plan de Mobilité devra donc démontrer quels leviers il actionne pour atteindre ces objectifs nationaux, régionaux et locaux.

Dans ce cadre de travail, la Métropole souhaite renouveler les objectifs et actualiser ceux inscrits pour la révision du PDU dans le cadre de l'élaboration du PDM.

La crise sanitaire traversée montre l'impérieuse nécessité de penser « *la ville des proximités* », ce que le premier PDU appelait « *la ville des courtes distances* », correspondant au concept de « *ville du quart d'heure* » popularisé plus récemment par l'urbaniste Carlos Moreno. Sur le territoire, qui bénéficie toujours d'une attractivité démographique et économique non démentie, cette crise encourage à concevoir des villes, des villages et des quartiers permettant de répondre aux besoins des usagers, notamment ceux du quotidien en limitant les modes de déplacements carbonés.

Le futur Plan de Mobilité poursuivra deux caps, pour offrir tout à la fois :

- un cadre de vie apaisé et respirable,
- des alternatives à l'autosolisme.

La stratégie du Plan de Mobilité se base sur une double logique : accompagner le changement des comportements et mettre en place un « *choc de l'offre* ». Seule la synergie entre ces deux axes de travail permettra d'atteindre les objectifs environnementaux fixés par le PCAET. L'évaluation du PDU 2010-2020 montre que le territoire a déjà investi massivement dans les infrastructures ferroviaires (nationale : CNM, gares Saint-Roch et Sud-de-France, locale : gare de Baillargues, tramway), routières (nationale : déplacement de l'A9, locales : LIEN, RM65, déviation de Castries...), et que plusieurs projets d'infrastructures (phase 1 de la LNMP, ligne 5 de tramway, bus à haut niveau de service, déploiement des aménagements pour les mobilités actives...) sont encore à réaliser pour offrir aux habitants et usagers du territoire un système et une offre de mobilité complets.

Toutefois, il est important de travailler aussi sur l'optimisation des infrastructures existantes, pour promouvoir un meilleur partage de l'espace public, favoriser l'évolution des modes de déplacement, tenir compte de la contraction des ressources financières des collectivités publiques et des délais nécessaires pour mettre en œuvre certains projets structurants. Les enjeux de la transition écologique sont tels, qu'il s'agit de pouvoir mettre en œuvre au plus tôt des actions significatives afin qu'elles puissent être livrées d'ici 2025. Ainsi, le PDM intégrera cette première étape dans son projet élaboré à l'horizon 2030, tout en ayant en perspective le système de déplacement multimodal d'ensemble qu'il convient de constituer par étape.

Pour répondre aux 11 objectifs fixés par le Code des Transports (L.1214-2), le Plan de Mobilité de la Métropole proposera une stratégie basée sur les principes suivants :

- 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.

Ces principes devront permettre d'atteindre les 11 objectifs du Code des transports, dont l'objectif majeur fixé par le législateur, relatif à la diminution du trafic automobile.

L'élaboration de Plan de Mobilité sera réalisée en s'appuyant sur plusieurs instances de travail et un dispositif de concertation préalable.

Premièrement, au sein de l'institution, le Bureau de Métropole orientera et validera les grandes étapes de l'élaboration du projet. Les ateliers de secteurs seront réunis pour décliner la stratégie territoriale. Préalablement aux étapes de validation en Conseil de Métropole, la commission Aménagement Durable sera réunie.

Deuxièmement, les partenaires institutionnels de la mobilité et les territoires voisins seront associés à la construction du projet. Le Code de transport vise l'association des « *services de l'Etat, les régions, les départements, les gestionnaires d'infrastructures de transports localisées dans le périmètre du plan* » (L.1214-14). Cette phase de travail préparatoire permettra de préparer la phase de consultation administrative, quand le projet arrêté par la Métropole sera « *soumis, pour avis, aux conseils municipaux, départementaux et régionaux, aux autorités organisatrices de la mobilité limitrophes ainsi qu'aux autorités administratives compétentes de l'Etat concernés* » (article L.1214-15).

Troisièmement, en application du Code de l'environnement, les Plans de Mobilité sont systématiquement soumis à une évaluation environnementale et donc à une phase de concertation préalable. Cette concertation doit permettre de partager et d'enrichir le projet. Elle se basera sur une pluralité de moyens permettant à chacun de s'exprimer et de débattre du projet. Ceux-ci seront toutefois susceptibles d'évoluer sur la forme en fonction des consignes liées à la crise sanitaire.

Le dispositif de concertation préalable pour l'élaboration du PDM sera le suivant :

- un dispositif d'information continu en ligne, permettant à chacun de connaître l'avancement du projet, les rendez-vous et d'exprimer son avis ;
- la diffusion d'information régulière dans le magazine de la Métropole pour signaler les prochains rendez-vous et présenter le projet de PDM ;
- au moins un temps fort collectif sera organisé pour débattre et partager le projet, le format de ce temps fort s'adaptera aux consignes relatives à la crise sanitaire ;
- des expérimentations menées ponctuellement enrichiront également le projet ;
- la mise en place d'un Comité des Partenaires rassemblant des représentants des usagers, entreprises et salariés du territoire, cette instance sera durable dans le temps ;
- la sollicitation de l'avis du Conseil de Développement.

Par ailleurs, il est à noter que « *Les représentants des professions et des usagers des transports ainsi que des associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, les chambres de commerce et d'industrie et les associations agréées de protection de l'environnement mentionnées à l'article L. 141-1 du Code de l'environnement sont consultés, à leur demande, sur le projet.* » (Extrait de l'article L.1214-14 du Code des transport).

Avant l'arrêt du projet de Plan de Mobilité 2030, le bilan de la concertation sera présenté au Conseil de Métropole. Le document sera ensuite soumis à enquête publique avec l'ensemble des avis recueillis pendant la phase de consultation administrative. Il sera enfin définitivement approuvé en tenant éventuellement compte des résultats de l'enquête publique.

En conséquence, il est proposé au Conseil de Métropole :

- d'engager la démarche d'élaboration du Plan de Mobilité 2030 dans le cadre de la révision du PDU ;
- d'imputer les dépenses pour mener les études sur les crédits ouverts à cet effet au budget de Montpellier Méditerranée Métropole, chapitre 908 ;
- d'autoriser Monsieur le Président de Montpellier Méditerranée Métropole, ou son représentant, à signer tout document relatif à cette affaire.

A l'issue d'un vote électronique, la présente délibération est adoptée à l'unanimité des voix exprimées.

Pour : 89 voix

Contre : 0 voix

Abstention : 1 voix

Ne prend pas part au vote : 0 voix

Fait à Montpellier, le 16/02/21

Pour extrait conforme,

Monsieur Le Président

Signé.

Michaël DELAFOSSE

Publiée le : 16 février 2021

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur

034-243400017-20210201-153002-DE-1-1

Acte Certifié exécutoire :

Réception en Préfecture : 16/02/21

Monsieur le Président certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte et informe que le présent acte peut faire l'objet d'un recours gracieux dans un délai de deux mois adressé au Président ou d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Montpellier dans un délai de deux mois à compter de sa publication ou notification.