



## Séance ordinaire du mardi 8 octobre 2024

L'an deux-mille-vingt-quatre et le huit octobre, les membres du Conseil de Métropole, légalement convoqués, se sont rassemblés au lieu ordinaire des séances, Salle du Conseil, 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, Luc ALBERNHE, William ARS, Michel ASLANIAN, Christian ASSAF, Geniès BALAZUN, Boris BELLANGER, Mathilde BORNE, Christophe BOURDIN, Florence BRAU, Véronique BRUNET, Emilie CABELLO, Roger CAIZERGUES, Michel CALVO, Michelle CASSAR, Stéphane CHAMPAY, Bernadette CONTE-ARRANZ, Sébastien COTE, Michaël DELAFOSSE, Serge DESSEIGNE, Brigitte DEVOISSELLE, Zohra DIRHOUSI, Fanny DOMBRE-COSTE, Alenka DOULAIN, Abdi EL KANDOUSSI, Julie FRÊCHE, Jackie GALABRUN-BOULBES, Clara GIMENEZ, Serge GUISEPPIN, Clare HART, Régine ILLAIRE, Stéphanie JANNIN, Laurent JAOU, Salim JAWHARI, Guy LAURET, Sophiane MANSOURIA, Coralie MANTION, Nicole MARIN-KHOURY, Isabelle MARSALA, Hervé MARTIN, Jacques MARTINIER, Marie MASSART, Jean-Luc MEISSONNIER, Cyril MEUNIER, Mylène MIFSUD, Patricia MIRALLES, Julien MIRO, Bernard MODOT, Séverine MONIN, Véronique NEGRET, Laurent NISON, Clothilde OLLIER, Marie-Delphine PARPILLON, Yvon PELLET, Céline PINTARD, Joël RAYMOND, René REVOL, Manu REYNAUD, Catherine RIBOT, Jean-Pierre RICO, Anne RIMBERT, Sylvie ROS-ROUART, Séverine SAINT-MARTIN, Philippe SAUREL, Jean-Luc SAVY, Mikel SEBLIN, Célia SERRANO, Isabelle TOUZARD, 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 :

Florence AUBY ayant donné pouvoir à Céline PINTARD, Jean-François AUDRIN ayant donné pouvoir à Jean-Luc MEISSONNIER, Yves BARRAL ayant donné pouvoir à Nicole MARIN-KHOURY, Hind EMAD ayant donné pouvoir à Véronique BRUNET, Maryse FAYE ayant donné pouvoir à Laurent NISON, Frédéric LAFFORGUE ayant donné pouvoir à Séverine MONIN, Nathalie LEVY ayant donné pouvoir à Sylvie ROS-ROUART, Eliane LLORET ayant donné pouvoir à Claudine VASSAS MEJRI, Bruno PATERNOT ayant donné pouvoir à Manu REYNAUD, Eric PENSO ayant donné pouvoir à Boris BELLANGER, François RIO ayant donné pouvoir à Anne RIMBERT, Agnès SAURAT ayant donné pouvoir à Hervé MARTIN, Bernard TRAVIER ayant donné pouvoir à Luc ALBERNHE.

**Absent(es) / Excusé(es) :**

Renaud CALVAT, Roger-Yannick CHARTIER, Jean-Noël FOURCADE, Arnaud MOYNIER, Yvan NOSBE, Radia TIKOUK, Joëlle URBANI

## **Aménagement durable - Plan de Mobilité 2032 - Arrêt du bilan de la concertation - Arrêt du projet**

Madame Julie FRÊCHE, Vice-Présidente, rapporte :

### **Contexte**

Montpellier Méditerranée Métropole est l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM). Le périmètre du ressort territorial correspond au périmètre de l'EPCI et regroupe 31 communes pour une population de 507 526 d'habitants. En tant qu'autorité organisatrice de la mobilité d'une agglomération de plus de 100 000 habitants, Montpellier Méditerranée Métropole doit élaborer un plan de mobilité (PDM), anciennement appelé plan de déplacements urbains (PDU), à l'échelle de son ressort territorial. Le code des transports indique que « *le plan de mobilité 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. Il est élaboré par cette dernière en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, en lien avec les collectivités territoriales limitrophes.* » (extrait de l'article L1214-1).

La Communauté d'Agglomération de Montpellier avait approuvé le Plan de Déplacements Urbains 2010-2020 le 19 juillet 2012. Puis, devenue Métropole, elle a initié sa révision par délibération le 17 mai 2017. Cependant, l'évolution du contexte réglementaire avec la promulgation de la Loi d'Orientation sur les Mobilités du 26 décembre 2019, l'évolution des comportements de déplacements sous les effets des crises sanitaires et énergétiques, ainsi que les ambitions environnementales nationales (stratégie nationale bas carbone), régionales (SRADDET) et locales (PCAET, SCoT, PLUi) qui se sont renforcées ont conduit à relancer la procédure de révision du PDU par l'élaboration du nouveau Plan de Mobilité. Ainsi, lors du Conseil Métropole du 1<sup>er</sup> février 2021, Montpellier Méditerranée Métropole a enclenché la démarche d'élaboration du Plan de Mobilité, en même temps qu'elle approuvait l'évaluation du PDU 2010-2020.

Plus récemment, la loi « SERM » du 27 décembre 2023 pose par ailleurs, le cadre nécessaire au développement d'ici dix ans de plusieurs réseaux de Service Express Régional Métropolitain (SERM) parmi lesquels figure le SERM Montpellier Méditerranée labélisé en juin 2024. Cette offre multimodale de services de transports en commun publics s'appuiera prioritairement sur le déploiement de cars express, de lignes à haut niveau de service, de réseaux cyclables et sur le renforcement de la desserte ferroviaire.

Avant d'exposer la stratégie à l'horizon 2032 portée par le PDM, le déroulement et les enseignements de la concertation sont présentés. La présente délibération porte sur l'arrêt du bilan de la concertation et l'arrêt du projet, étape majeure avant de poursuivre la procédure vers la consultation officielle des partenaires puis l'enquête publique début 2025. L'approbation définitive du Plan de Mobilité intégrera les résultats de ces deux phases administratives dédiées au recueil des avis des parties prenantes comme du grand public.

### **Objectifs et contenu d'un plan de mobilité**

Les objectifs et le contenu d'un Plan de Mobilité sont précisés par le code des transports. Conformément à l'article L. 1214-2, le plan de mobilité « vise à assurer » :

1. *« L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part ;*
2. *Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale ;*
3. *L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements ;*
4. *La diminution du trafic automobile et le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur ;*
5. *Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;*
6. *L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération ;*
7. *L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement et la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes ;*
8. *L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération ;*
9. *L'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques ainsi que des élèves et des personnels des établissements scolaires. Et l'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau.*
10. *L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements ;*

11. *La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.* »

Enfin, le Plan de Mobilité doit également comporter une annexe particulière traitant de l'accessibilité (article R 1214-1 du code des transports). Cette annexe indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

Le Plan de Mobilité est donc à la fois un document de planification et un outil de programmation permettant de coordonner les différentes actions à mener pour accompagner la transition énergétique, écologique et solidaire du territoire.

### **Articulation du PDM avec les autres documents de planification territoriale**

Le plan de mobilité s'inscrit dans en compatibilité avec d'autres documents cadre du territoire :

- Le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) adopté le 30 juin 2022 et en cours de modification depuis le 9 février 2023 pour intégrer les orientations de la loi Climat et Résilience,
- Le schéma de cohérence territorial (SCoT) approuvé en 2019,
- Le plan de protection de l'atmosphère (PPA) porté par l'Etat sur l'aire d'attraction, en cours de révision.

Le SCoT ainsi que le PPA donnent des orientations en matière d'articulation urbanisme - transport et de lutte contre la pollution atmosphérique et d'amélioration de la qualité de l'air.

Le Plan de Mobilité prend en compte par ailleurs le plan climat-air-énergie et solidaire (PCAETS) approuvé par le Conseil métropolitain du 2 février 2023, et s'inscrit en cohérence avec la stratégie biodiversité de Montpellier Méditerranée Métropole soumis au vote lors de ce même conseil métropolitain du 8 octobre 2024. Le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi 2034) soumis également au vote lors de ce même conseil métropolitain a été construit concomitamment au PDM et est donc cohérent avec le Plan de Mobilité 2032.

### **Le processus de concertation**

La délibération du 1<sup>er</sup> février 2021 avait prescrit le dispositif de concertation 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 » ;*

Au regard de cette délibération, la Métropole a mis en place plusieurs mesures :

- Une plateforme de participation citoyenne a été accessible de février 2021 au 9 septembre 2024 via la page <https://www.montpellier3m.fr/pdm> et la page <https://participer.montpellier.fr/>. Une adresse mail spécifique ou un formulaire en ligne ont permis de faciliter la communication numérique au côté de la possibilité d'envoyer des courriers. Cette plateforme a permis de proposer au grand public, un espace de contribution libre pour donner son avis et ses propositions sur l'évolution des pratiques de déplacements. Près de 150 avis ont ainsi été déposés par des individus ou des associations, ils ont été analysés pour évaluer dans quelle mesure ils pouvaient contribuer au projet ;
- La communication des grands rendez-vous a été relayé dans le magazine « Montpellier Métropole en commun » ou la presse locale (création du Comité des partenaires, restitution des travaux de cette instance de concertation, ...). A l'occasion du lancement de la gratuité des transports publics, un hors-série spécial destiné à présenter la « stratégie des mobilités » a été édité en décembre 2023, il exposait également les principaux axes de travail de ce projet de mobilité tourné vers les territoires voisins ;

- En mai 2022, la mise en place du Comité des Partenaires, renommé Comité des Mobilités, a permis de rassembler représentants des usagers, entreprises et salariés du territoire, afin de dialoguer en premier lieu sur ce projet de mobilité à long terme. Trois plénières et 3 sessions d'ateliers ou d'expérimentation ont permis de formuler des propositions pour enrichir le projet. Plusieurs sujets ont ainsi été éclairés par les travaux du Comité des Mobilités, en particulier les freins et leviers pour favoriser les mobilités alternatives, la nécessaire pédagogie pour accompagner le changement des comportements, le covoiturage au quotidien en entreprise... ;
- Des expérimentations ont été réalisées dans le cadre de deux ateliers du Comité des Mobilités. Il a ainsi été proposé aux membres deux demi-journées pour expérimenter la mobilité avec handicap(s) et tester des vélos atypiques (vélos cargos, vélos pliables électriques ...). Les observations recueillies constituent une « expertise d'usage » pertinente pour traiter ces modes de déplacement ;
- La Métropole a également saisi l'avis du Conseil de développement sur le projet de PDM. Le Conseil de développement a rendu son avis en mars 2023, insistant sur la sensibilisation et la préparation des citoyens aux évolutions des pratiques, les freins à lever pour inciter au changement, et la pérennisation de ces changements. Le Conseil de développement a également formulé des recommandations pour engager des actions d'aménagement du territoire permettant de réduire certains besoins de mobilité ;
- Un temps d'échange autour du projet a eu lieu lors d'une réunion publique organisée le 4 septembre 2024. 70 personnes parmi lesquels des habitants, acteurs du monde économiques, associations d'usagers et représentants des syndicats salariaux et patronaux ont suivi la présentation du projet, avant de débattre des grands objectifs visés : apaiser les centralités, traiter l'espace public en cohérence avec la stratégie mobilité, améliorer le réseau de transports collectifs, développer les réseaux alternatifs, redonner une vraie place aux modes actifs, rationaliser l'usage de la voiture, informer l'usager et l'accompagner dans son choix de mobilité...

Parmi les observations recueillies, certaines sont revenues à plusieurs reprises, notamment celles évoquant les conséquences de l'utilisation de la voiture (accidentologie, vitesse, densité du trafic), ou son impact sur l'environnement (pollution de l'air, nuisances sonores, qualité de vie en milieu urbain...), les conflits entre usagers de l'espace public, la dégradation des conditions de circulation et les problèmes de sécurité rencontrés aux cœurs des espaces piétons, le besoin d'améliorer les transports collectifs, de développer les réseaux alternatifs, la nécessité de redonner une vraie place aux modes actifs, tout en rationalisant l'usage de la voiture.

Concomitamment, certains participants ont émis des suggestions notamment en ce qui concerne l'apaisement des conditions de circulation dans l'espace public, la mobilité des personnes à mobilité réduite, l'évolution des habitudes de mobilité, l'amélioration de l'offre du réseau de transports publics sur certains secteurs de la métropole, les aménagements et services cyclables à développer, la nécessité de sanctuariser les espaces dédiés à la marche.

Enfin, certaines des contributions recensées ont témoigné du soutien d'une partie de la population qui se déclare spontanément favorable aux évolutions annoncées, tandis que d'autres signalent au contraire certaines résistances au changement qu'il convient de prendre en compte.

Ce dispositif a donc permis aux usagers d'exprimer leurs besoins et leurs souhaits pour pouvoir faire évoluer leurs habitudes de déplacements. Les propositions citoyennes et les principaux sujets ayant émergés ont contribué à alimenter la réflexion de la Métropole. De manière générale, plusieurs contributions ont porté sur des éléments déjà intégrés dans le document et ont permis d'en préciser parfois la teneur.

Le bilan de concertation joint à la présente délibération retrace les enrichissements et évolutions apportés suite aux renseignements tirés de la concertation.

### **Le processus d'élaboration**

Dès le début du mandat, l'ensemble des sujets mobilités ont été investigués par les élus afin de concevoir une politique publique de mobilité ambitieuse et cohérente avec les besoins de déplacements sur le territoire. La conception du Réseau Express Vélo a été réalisée grâce à un partenariat étroit avec les Maires afin d'identifier les itinéraires privilégiés des vélolignes qui maillent les villes, villages, polarités économiques et équipements de la Métropole. En conformité avec la Loi d'Orientation des Mobilités, la mise en place de la Zone à Faible Emission a reposé sur un important de travail partenarial, croisant les caractéristiques du système de mobilité, les besoins du monde économique et l'enjeu majeur de santé publique qu'est la pollution atmosphérique. Au côté de ces démarches, les mesures encourageant les usagers du territoire à moins se déplacer en voiture individuelle ont été mises en œuvre de manière volontariste avec l'aide financière universelle à l'achat d'un Vélo à Assistance Electrique, l'incitation financière au covoiturage

garantissant la gratuité pour le passager, et, mesure phare de ce mandat, la mise en œuvre de la gratuité des transports collectifs. Les actions liées aux mobilités ont été régulièrement partagées avec les Maires lors des Rencontres Territoriales, et un focus particulier a été fait sur le Plan de Mobilité lors du lancement de la démarche en 2021 puis de sa finalisation en 2024.

Parallèlement au travail avec les élus du territoire et la phase de concertation avec le grand public, la Métropole a tenu plusieurs réunions de travail avec les autres acteurs de la mobilité et les territoires voisins. Ces échanges en bilatéral ou de manière collective ont permis de construire un projet cohérent avec les besoins du grand bassin de mobilité. Le partenariat tissé lors de la conception du Schéma directeur de l'étoile multimodale montpelliéraine a été le socle de la candidature pour obtenir le label de Service Express Régional Métropolitain en Juin 2024. Les partenaires institutionnels seront également sollicités pour émettre un avis sur le document arrêté. Leur avis sera joint au dossier soumis à l'enquête publique.

## **Un PDM pour organiser la transition énergétique et solidaire des mobilités**

Deux piliers structurent le Plan de Mobilité 2021 à 2032 dans une démarche de transition écologique et solidaire conforme à la trajectoire suivie par la Métropole pour l'ensemble de sa planification :

### **1<sup>er</sup> pilier : Une mobilité universelle**

L'accès à la mobilité est à considérer comme un droit pour chacun quel que soit son âge, sa condition physique, ses moyens financiers, son statut social, son lieu d'habitation. L'accès à la mobilité ne doit pas créer de fracture sociale ou territoriale. Les enjeux portent donc sur l'inclusion sociale, l'équité et le dynamisme économique.

Deux volets principaux constituent ce pilier :

- Garantir une mobilité pour tous, facteur de lien social

Il s'agit de gommer la fracture liée aux moyens financiers. La Métropole affiche une ambition forte sur ce sujet pour réduire le coût des déplacements et inciter à l'usage des modes alternatifs à la « voiture solo ». La gratuité du réseau de transports collectifs pour tous les habitants de la Métropole est à ce titre une mesure phare. Pour que cette mesure soit pleinement efficace, le réseau de transports collectifs doit être facilement accessible et la desserte des quartiers de la politique de la ville est à traiter de manière privilégiée.

Il s'agit également de gommer la fracture liée aux capacités physiques et cognitives qui vont au-delà du handicap et touchent des usagers qui ont plus de difficulté à se mouvoir, à utiliser et manipuler les outils des mobilités (plan, fiches horaires, application...) ou mener des recherches pour connaître les différentes offres de mobilité. La Métropole prend en compte les différentes difficultés que peuvent rencontrer certains publics et s'attache à mettre en œuvre des actions pour les accompagner.

- Proposer des solutions de mobilités équitables sur l'ensemble du territoire

Il s'agit d'offrir des mobilités alternatives dans la logique « du bon mode au bon endroit au bon moment ». Cette logique guide les choix de la Métropole pour offrir plusieurs solutions de déplacements répondant aux différents besoins dans le temps (offre adaptée aux besoins dans la journée, sur la semaine ou selon la saisonnalité des événements) et dans l'espace (secteur émetteur ou générateur de déplacements).

L'aménagement du territoire, en favorisant la mixité des fonctions (logement, emploi, service, loisirs) dans les villages, villes et quartiers est également un levier majeur à actionner pour faciliter les mobilités au quotidien.

### **2<sup>ème</sup> pilier : Une mobilité sobre et décarbonée**

- Réduire l'empreinte environnementale de la mobilité

La mobilité a suivi la tendance contemporaine de croissance et de consommation : les ménages sont de plus en plus équipés, avec des véhicules de plus en plus grands, et leurs déplacements portent sur de plus longues distances du fait de la hausse des vitesses liée au développement des réseaux routiers et de l'étalement urbain. Sur le grand bassin de vie, cette tendance est accrue par la forte croissance démographique. Infléchir voire renverser cette tendance est donc une nécessité.

Le projet de mobilité est ainsi un facteur clé pour la transition écologique, énergétique et solidaire du territoire. Il est conçu pour limiter l'empreinte environnementale sur la qualité de l'air; l'ambiance acoustique, les niveaux d'émissions des gaz à effet de serre, la biodiversité et l'imperméabilisation des sols. L'ensemble de ces éléments ayant une influence plus ou moins direct sur la santé de la population, la Métropole agit pour faciliter et rendre accessibles des déplacements à moindre impact environnemental.

- Améliorer le cadre de vie grâce à des centralités apaisées et respirables

Au-delà de la réduction globale de l'empreinte environnementale, une attention spécifique doit être portée aux centralités urbaines. En effet, limiter les nuisances dans les zones les plus densément peuplées est un objectif majeur pour l'amélioration de la santé publique.

L'ambition du projet de mobilité est de participer à un cercle vertueux où la qualité des aménagements et des

services dans les centralités urbaines crée des lieux de vie conviviaux où il est plus plaisant de se déplacer à pied ou à vélo plutôt qu'en voiture.

- Optimiser les infrastructures existantes en améliorant le partage de l'espace public entre les différents modes (voyageurs et marchandises)

Dans une dynamique de sobriété environnementale et financière, l'organisation des mobilités doit avant tout s'appuyer sur les réseaux existants en leur donnant une fonction multimodale. Les nouvelles infrastructures nécessaires pour le système de mobilité métropolitain seront limitées aux maillons manquants historiquement pour assurer les fonctions de contournement intercommunal.

### **La concrétisation du projet est conditionnée par :**

- La faisabilité financière du projet

Le projet est conçu sur une période de 12 ans (2021-2032), sur laquelle une enveloppe financière soutenable a été cadrée. La faisabilité financière devra être régulièrement vérifiée pour garantir la cohérence entre l'évolution du budget métropolitain et le coût des mesures. Le suivi doit porter tant sur le volet de l'investissement que sur le volet de l'exploitation.

- La fédération des habitants autour du projet de transition des mobilités

L'efficacité du projet ne sera garantie que s'il est compris et accepté par les usagers. La concertation sur les projets, la sensibilisation et l'accompagnement des habitants comme des professionnels dans l'évolution des pratiques de mobilité sont essentielles pour assurer un alignement avec les ambitions métropolitaines.

### **De nouvelles coopérations à bâtir avec les acteurs de la mobilité et de l'aménagement durable du territoire**

Parmi les objectifs que le plan de mobilité vise à assurer, certains ont à voir avec les compétences de Montpellier Méditerranée Métropole, comme le développement des transports en commun urbains, le développement du réseau cyclable, du covoiturage. D'autres objectifs, tels que le développement des transports ferroviaires, l'organisation du stationnement ou l'amélioration de l'usage du réseau de voirie, relèvent de la compétence d'autres collectivités et d'autres acteurs.

En tant que pilote de l'élaboration et de la mise en œuvre du PDM, Montpellier Méditerranée Métropole est amené à agir avec les compétences d'autres partenaires et doit bâtir des coopérations avec l'ensemble des acteurs de la mobilité et de l'aménagement.

Ce projet de Plan de Mobilité guide notre politique publique en s'ouvrant vers les territoires voisins et se projetant à plus long terme.

### **En conséquence, il est proposé au Conseil de Métropole :**

- D'arrêter le bilan de la concertation ;
- D'arrêter le projet de Plan de Mobilité 2032 ;
- 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 à main levée, la présente délibération est adoptée à la majorité des voix exprimées.

Pour : 62 voix

Contre : 7 voix

Abstentions : 16 voix

Ne prend pas part au vote : 0 voix

Fait à Montpellier, le 18/10/24

Pour extrait conforme,

**Monsieur Le Président**

**Signé.**

**Michaël DELAFOSSE**

Publiée le : 22 octobre 2024

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur

034-243400017-20241008-279579-DE-1-1

Acte Certifié exécutoire :

Réception en Préfecture : 21/10/24

**Liste des annexes transmises en préfecture:**

- 0\_PDM\_bilan\_concertation\_
- 1\_PDM\_Diagnostic\_arret
- 2\_PDM\_Etat initial de l'environnement
- 3\_PDM\_Le projet
- 4\_PDM\_Fiches\_action
- 5\_PDM\_Eval\_Enviro
- 6\_PDM\_Annexe\_accessibilite
- 7\_PDM\_Résumé non technique

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, en vertu de l'article R. 421-5 du Code de justice administrative. Le tribunal administratif peut être saisi par l'application informatique « Télérecours citoyens » accessible par le site internet [www.telerecours.fr](http://www.telerecours.fr).