



De l'étoile ferroviaire de Montpellier au Réseau Express Régionale Métropolitain

Propositions pour une conception ambitieuse des mobilités au sein de l'aire urbaine de Montpellier, sociale, écologique et solidaire !

1. Préambule

Aborder la question des mobilités dans les espaces ruraux et périurbains, c'est prendre le risque de s'aventurer dans une justification permanente du bien-fondé d'une telle audace !

D'aucuns vous affirmeront qu'il paraît totalement inopportun d'engager une quelconque comparaison entre les évolutions constatées dans les espaces urbains et, a fortiori, les centres métropolitains et les territoires de plus faible densité d'habitat qui deviennent de fait des espaces périphériques dans la pensée dominante des politiques d'aménagement du territoire. Il est révolu le temps, pas si lointain, où la DATAR (Délégation à l'Aménagement Territorial et à l'Action Régionale) envisageait une perspective d'une France multipolaire¹ équilibrant le développement de ses territoires. Depuis, exit la DATAR et bienvenue à la DIACT (Délégation Interministérielle à l'Aménagement et à la Compétitivité des Territoires). Les mots ont un sens !

Cette pensée dominante des politiques d'aménagement du territoire n'est pas l'apanage unique d'un Etat central et centralisateur mais on peut la retrouver à tous les échelons institutionnels de la gouvernance, des Régions vis-à-vis de Départements, des Agglomérations et des métropoles au regard d'espaces périurbains et ruraux, et, au sein même des territoires ruraux s'instituent parfois des différenciations et des évolutions discriminatoires. Si, dans de nombreux territoires, des expériences tentent de produire du développement solidaire, cette pensée dominante prend de l'ampleur, sans arguments ni débat contradictoire, ce qui reflète la caractéristique d'une pensée hégémonique.

Alors même que nous avons pu fêter il n'y a pas si longtemps les 40 ans des lois de décentralisation, la notion de centralité devient le mantra des politiques d'aménagement du territoire et l'attractivité le nec plus ultra des rapports divers produits par nombres de collectivités et de grands corps d'Etat leur tenant lieu de vision prospective.

De même, il nous est fait injonction d'avoir des projets de territoire alors même que la prise en compte des besoins des femmes et des hommes qui habitent, vivent et font vivre ces territoires passent au second plan dans une forme d'invisibilité à l'instar de ces campagnes de promotion de nos terroirs où le paysage tient lieu de faire-valoir, sans une paysanne, un artisan, des ouvriers saisis en activité dans le cadre !

Dans ce contexte, la notion de mobilité hors des zones d'habitat dense révèle un impensé de ce que pourrait être un véritable service public en ce domaine. Qui pense concrètement dès lors les mobilités du quotidien au sein des bassins de vie, qui exerce concrètement leur mise en œuvre et qui s'assure de leur adéquation avec les besoins réels des citoyens, dans la diversité des usages essentiels ?

¹ Territoires 2040 – Aménager le changement - 2008

Cette mobilité se vit d'autant plus comme un besoin essentiel que disparaît de larges pans du territoire national les services publics (sous la contrainte de la réduction des dépenses publiques) voire les services au public (sous les stratégies commerciales dominantes de la rentabilité la plus immédiate).

Nous proposons d'anticiper, de viser loin, de voir large !

2. Contexte

a. La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) et la mise en œuvre du Réseau Express Régional Métropolitain (RERM) de Montpellier.

La LOM votée en 2019, bien qu'affirmant **le droit à la mobilité pour tous et toutes**, bien qu'affirmant **la primauté des mobilités du quotidien**² peine à démontrer ses potentialités jusqu'à maintenant dans l'amélioration concrète des conditions de déplacements de nos compatriotes au jour le jour.

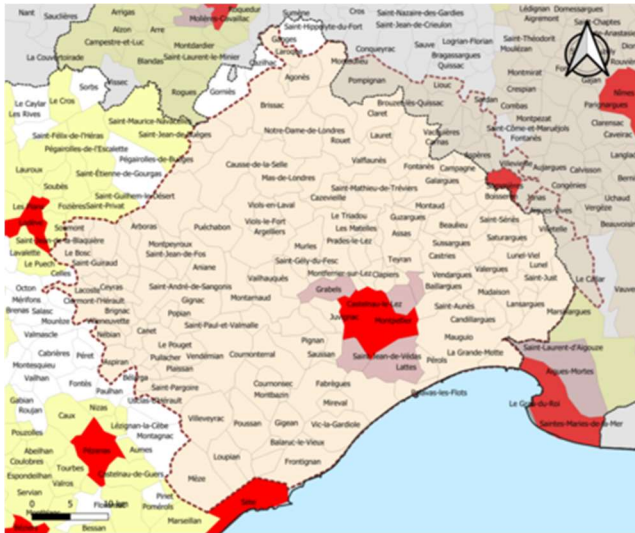
Les annonces du gouvernement projetant 100 milliards d'investissements sur les 15 prochaines années sont de nature à changer la donne, notamment dans la perspective de création d'un Réseau Express Régional Métropolitain sur 12 à 15 Métropoles dont Montpellier, à la condition sine qua non que ce type d'organisation des mobilités sur ces vastes territoires puissent prendre en compte les besoins réels des habitants et les situations particulières liées entre autres à la topographie et à l'histoire des territoires. De ce point de vue, l'audition récente du Président de la SNCF par la commission des finances de l'Assemblée Nationale ouvre des perspectives en ce domaine.

Ces annonces appellent néanmoins à une vigilance des citoyens puisque la source d'une part non négligeable de l'enveloppe annoncée n'est pas, à cette date, connue (redevance sur l'aérien, sur les sociétés autoroutières...) et que la participation des collectivités n'est pas quantifiée.

Sur le territoire visé par la mise en œuvre d'un RERM, la Métropole de Montpellier Méditerranée (3M) exerce la compétence Mobilités sur son territoire et la Région exerce cette compétence sur la plupart des autres communes, mais certaines relèvent d'autres Autorités Opérateurs des Mobilités sur l'axe littoral. Il apparaît que le cadre du Syndicat Mixte Hérault Transport pourrait être un cadre adéquat comme support pour ce projet.

² Selon les auteurs, les mobilités du quotidien concernent les déplacements de moins de 80 km par jour (100 pour le CEREMA).

b. Une aire urbaine de Montpellier élargie à 161 communes et près de 750 000 habitants.



Nous considérons que le périmètre de l'Aire d'Attraction de Montpellier³ qui succède à la notion d'aire urbaine doit être retenu puisque sa définition repose prioritairement sur la localisation des emplois entre les différentes communes. Ce territoire

Ce territoire⁴ concerne 161 communes, répartis sur le département du Gard (15) et le département de l'Hérault (146 sur 342) pour 775 000 habitants dont près de 20 000 dans le Gard. Sur l'Hérault, ce sont plus de 750 000 habitants qui sont

concernés soit près de 63% de la population totale du département (1 188 973⁵). A noter que cette aire englobe du Sud-Ouest au Sud-Est les communes de Frontignan, Mèze, Clermont-l'Hérault, Arboras, Ganges (le plus au Nord), Montoulieu, Boisseron, Lunel, Marsillargues, La Grande-Motte.

Du point de vue de l'emploi, si l'on ne considère que la ville centre de ce vaste territoire, la polarisation de l'emploi est considérable. Montpellier génère 157 448 emplois pour 104 399 actifs (INSEE 2020) soit un taux de 151%. Pour exemple, la Communauté de Communes Vallée de l'Hérault génère 8 099 emplois pour 16 808 actifs (INSEE 2019) soit un taux de 48%, et seuls 3 797 de ces actifs travaillent sur la zone considérée (22%). Même au sein de l'Unité Urbaine (Montpellier, Grabels, Saint-Jean de Védas, La Crès, Castelnau-le Lez), les différences peuvent être particulièrement marquées, à l'instar de Grabels dont seulement 708 actifs travaillent sur la commune sur 3956, soit un taux de 18%.

Par ailleurs, nous signalons qu'évidemment Montpellier concentre les emplois dits « stratégiques » ajoutant au déséquilibre quantitatif un déséquilibre qualitatif, en terme du contenu des emplois, de niveau de rémunération et de répartition sociale sur le territoire.

« Cette inégale répartition de la population et de l'emploi contribue aux nombreux déplacements entre domicile et lieu de travail »⁶.

c. Une mobilité du quotidien très inégalitaire et génératrice de nuisances nombreuses.

Les habitants des territoires ruraux et périurbains subissent, au regard de la satisfaction des besoins de mobilité du quotidien des contraintes particulières :

³ INSEE Flash Occitanie n° 100 « Nouveau regard sur l'attraction des villes – Octobre 2020 et les données brutes.

⁴ Par Roland45 — Travail personnel avec les données : *Découpage administratif communal et départemental : Export simple de janvier 2020 - vérifié et simplifié à 5 m sur le site du portail de données libres du gouvernement français, élaboré avec le concours des contributeurs à OpenStreetMap* Périmètres des aires d'attraction des villes : Base des aires d'attraction des villes 2020 définie par l'Insee, CC BY-SA 4.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=96442719>

⁵ INSEE - Recensement au 1^{er} janvier 2023.

⁶ INSEE Flash Occitanie, ouvrage cité.

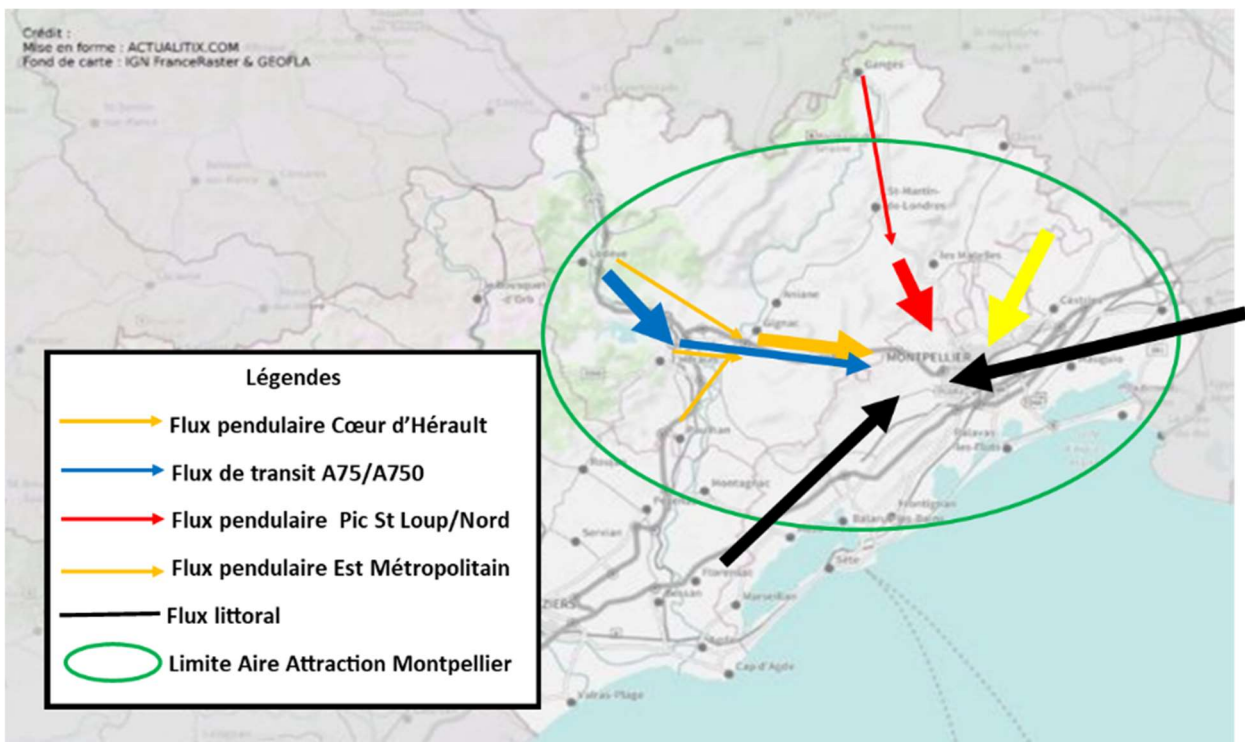
- Un coût particulièrement élevé, lié à l'utilisation contrainte de l'automobile ;
- Des temps de trajet qui impacte la santé et la vie familiale, renforcés par l'embolisation des accès à la Métropole ;
- L'impossibilité de participer à son échelle à la transition écologique tout en subissant les critiques souvent générées par la méconnaissance des situations subies.

Ces situations impactent bien évidemment les habitants hors de la Métropole mais également une part non négligeable de celles et ceux résidant dans les communes périphériques de celles-ci.

d. Les enjeux majeurs sur l'Aire d'Attraction de Montpellier

- **Désenclaver les territoires périphériques de l'aire d'attraction de Montpellier c'est répondre aux besoins de déplacements du quotidien de 230 000 habitants ;**
- **Désengorger massivement les abords de l'unité urbaine de Montpellier passe par une réduction drastique du recours à la voiture individuelle et ainsi d'une part significative des près de 50 000 véhicules qui entrent par le nord, le nord-est et le nord-ouest de la Métropole ;**
- **Assurer une réduction massive des pollutions liées à l'usage de la voiture particulière en particulier s'agissant des gaz à effet de serre.**

3. Une proposition d'adossement des mobilités du quotidien sur un réseau ferré renouvelé et étendu



Dans le Cœur d'Hérault, si l'offre régionale répond en partie aux habitants des bourgs situés sur le tracé de l'A750, elle ne répond pas aux besoins des villages plus excentrés, et ne permet pas d'amorcer une baisse significative des déplacements pendulaires vers Montpellier estimés à près de 16 000 quotidiennement. Les liaisons collectives internes au territoire restent également peu efficaces et n'incitent pas véritablement à opérer des choix de report modal conséquents. Si le covoiturage progresse de même que les pratiques de stop organisé, cela reste sur des volumes relativement confidentiels. La perspective de mise en œuvre d'un Bus à Haut Niveau de Service peut apporter une respiration sur le moyen terme, pour peu qu'une solution de voie dédiée pour les derniers kilomètres en site urbain soit trouvée de manière pérenne, sans pour autant contraindre à une réduction des voies de circulation dédiées aux véhicules. La Région a voté un budget d'étude pour ce BHNS le 19 avril et nous souhaiterions être associés à cette étude pour en cerner les atouts mais également les contraintes et les limites.

Sur le long terme, nous défendons un projet de revitalisation de la voie ferrée Lodève-Montpellier et souhaiterions qu'une étude d'opportunité soit menée rapidement, notamment pour préserver les sillons encore disponibles et valider un ou des tracés à préserver dès à présent.

Sur l'Est-Héraultais, l'arrivée de la ligne 5 du tramway et les projets de déplacements en cours de réalisation (ZFE, BHNS...) ne semblent pas en mesure de réduire drastiquement les engorgements à l'entrée de Castelnau le Lez pouvant atteindre plus de 25 000 véhicules/jour, ni garantir la Métropole du ¼ d'heure, y compris pour les habitants de la deuxième couronne de la Métropole. La liaison entre les villages et bourgs de l'Est Héraultais reste difficile et loin de répondre aux besoins des habitants.

Sur le long terme, nous défendons un projet de revitalisation de la ligne Montpellier-Sommières dont le sillon, à partir du droit de Saint-Brès est mobilisable et souhaiterions qu'une étude de faisabilité soit entreprise au plus vite.

Sur le Nord-Métropolitain, les territoires du Pic-Saint-Loup et du Gangeois sont particulièrement dépendants en termes d'emplois et nous considérons qu'une extension du tramway devrait desservir ce territoire. Là encore, il est urgent qu'une étude de faisabilité soit mise en œuvre rapidement eu égard à l'urbanisation galopante en cours, alors que les seules propositions sont de nature routière.

Enfin, sur la plaine intermédiaire **du triangle Montpellier-Paulhan-Pézenas**, la réhabilitation de l'ancienne voie ferrée Montpellier-Paulhan devrait faire l'objet d'une étude sur tout ou partie de son tracé.

Sur l'ensemble de la couronne périurbaine et rurale Ouest-Nord-Est, ce sont près de 230 000 citoyens dont l'accès à une gare est compliqué et dont la mobilité est contrainte et très imparfaitement prise en charge par des dessertes en transport collectif, y compris au sein même de la Métropole.

4. Conclusions

La perspective annoncée par le gouvernement⁷ d'un Réseau Express METropolitain (REME) est l'occasion d'ériger la question des mobilités comme un droit pour toutes et tous.

Il s'agit pour nous de lier développement économique, réponse au besoin des citoyens et engagement dans la transition écologique sans les opposer en proposant à l'ensemble des collectivités concernées et à l'Etat de s'élever au-delà de leur propre compétences territoriales et thématiques.

Ce remaillage ferroviaire prenant en compte la géographie ferroviaire héritée du délaissement des anciennes lignes d'intérêt local, de créer une intermodalité forte entre les lignes littorales existantes, intégrant la future ligna LNMP, le réseau de tramway de la Métropole et un réseau en prolongation de tram-train... pour ce qui concerne le ferroviaire.

- 1. Nous considérons que la réalisation de ce REME doit être l'occasion d'agir fortement et d'anticiper - pour une fois - les évolutions à venir. Nous pensons qu'il doit desservir en profondeur les territoires péri-urbains et ruraux dépendant des centralités et des aménités de la métropole, soit sur un rayon de peu ou prou 50 km, visant une population de l'ordre de 220 à 230 000 citoyens non desservie.**
- 2. Nous souhaitons que la Métropole de Montpellier dont l'attractivité impacte aujourd'hui très un vaste territoire utilise intègre plus fortement la mise en œuvre de politiques compatibles et coordonnées à l'échelle de ce territoire.**
- 3. Nous souhaitons que la Région, en charge des mobilités hors Métropole et Agglomérations approfondisse sa fonction d'Organisation des Mobilités dans un dialogue renforcé avec les collectivités et les citoyens.**
- 4. Sur la conception du REME, nous souhaitons que le débat nécessaire soit mené au grand jour, en intégrant les citoyens et leurs associations au sein du Comité des Mobilités de la Métropole.**
- 5. Nous souhaitons qu'à ce stade, aucune proposition ne soit écartée d'emblée et que l'ensemble des emprises des anciennes voie ferrés soit préservé en l'attente des conclusions de la concertation.**

⁷ Une loi est actuellement en cours d'examen au Parlement, déposée par Jean-Marc ZULESI.

