

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

11 juillet 2023

Présentation CESER Occitanie



Qui sommes-nous aujourd'hui avec vous ?

- Cathy BOUSQUET, co-Présidente du Conseil de Développement du Pays Cœur d'Hérault,
- Alain LAHELLEC, membre du CoDev PCH,
- Rémi BOUIX, Membre du collectif Est-Héraultais de Transportons-Nous !
- Arnauld CARPIER, Président de l'association Transportons-Nous !, membre du collectif Cœur d'Hérault, membre du CoDev PCH



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



Qui sommes-nous ?

Transportons-Nous ! est une association qui s'est constituée avec des citoyens regroupés en collectifs qui ont décidé de reprendre en main leurs déplacements du quotidien,

Notre Manifeste d'Orientation décline 4 axes fondamentaux à notre réflexion et à notre action :

- **Pour une mobilité du quotidien ancrée sur les besoins réels**
- **Pour une mobilité du quotidien pleinement en phase avec la transition écologique**
- **Pour un aménagement du territoire équilibré**
- **Pour un droit effectif opposable et un réel service public des mobilités**

Et une éthique d'intervention basée sur la participation citoyenne et l'éducation populaire.

Transportons-Nous ! est ouverte à tou.t.e.s les citoyen.ne.s et les associations.



**De l'étoile ferroviaire de Montpellier
au Réseau Express Régional Métropolitain**



Qui sommes-nous ?

Le CoDev Cœur d'Hérault est constitué en association loi 1901 et réunit des membres à titre individuel engagés dans la vie sociale et associative des trois Communautés de Communes constituant le Pays Cœur d'Hérault (la CC Vallée de l'Hérault, La CC du Clermontais, la CC du Lodévois et Larzac) rassemblant au total 77 communes.

Son Conseil d'Administration est composé de 21 membres et représenté par trois co-Président.e.s issus des trois Communautés de Communes.

Son dynamisme repose sur un travail partenarial avec les acteurs du territoire, en particulier les associations et les collectifs locaux.

Ses champs d'actions en cours sont :

- le Projet Alimentaire Territorial,
- la ressource et la gestion de l'eau,
- le ScoT,
- les mobilités du quotidien.

Il est aussi impliqué dans les commissions du Pays et participe au Groupe d'Action Locale (GAL) du programme LEADER,



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



Nos actions

Collectif Cœur d'Hérault

- Participation à l'enquête publique du SCOT Cœur d'Hérault
- Réunions d'information et dialogue avec les élu.e.s
- Travail en concertation avec les associations et le Conseil de développement du Pays Cœur d'Hérault
- Rencontres et plaidoyer avec les acteurs politiques et administratifs
- Invitation de chercheurs et d'acteurs de la réflexion sur les transitions

Collectif Est-Héraultais

- Participation aux réunions préparatoires du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de la Métropole

Nous travaillons sur le long terme mais également sur la réflexion sur les solutions de court et moyen terme, incluant bien entendu les propositions d'intermodalité.

Ce travail de terrain se construit avec les citoyens volontaires en articulant les besoins réels (recueillis par comptages, questionnaires, réunion publiques), la présence ou pas des infrastructures et leur état (exemple des pistes cyclables) et les aspirations des habitant.e.s (Ateliers Locaux de la Mobilité).



**De l'étoile ferroviaire de Montpellier
au Réseau Express Régional Métropolitain**



Propositions pour une conception ambitieuse des mobilités au sein de l'aire urbaine de Montpellier, socialement ambitieuse et résolument décarbonée.

- **Le contexte général**

- **Un recul des services publics sur de larges pans des territoires ruraux et périurbains**
- **Une métropolisation accélérée mettant à mal la notion même d'égalité entre les citoyens**
- **Une gouvernance des intercommunalités centrées sur leur périmètre et leurs compétences les plus strictes**



**De l'étoile ferroviaire de Montpellier
au Réseau Express Régional Métropolitain**



- **Le contexte sur le plan des Mobilités**

- Une culture choisie et entretenue de la voiture et un transfert de charges des coûts de la mobilité vers les publics les plus éloignés des centres urbains
- Une Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) se fixant comme objectif « *le droit à la mobilité pour toutes et tous* » et affirmant « *la primauté des mobilités du quotidien* »
- Une organisation de la compétence « Mobilités » de plein exercice pour les métropoles et les agglomérations et proposée comme option aux communautés de communes, et, par défaut, attribuée aux Régions.
- Une proposition de RER métropolitain rebaptisé dans la loi en cours de discussion au Parlement « Service Express Régional Métropolitain » et l'annonce d'un financement prévisionnel de 100 milliards d'€ sur les 15 ans à venir.

Ces annonces viennent conforter notre démarche, même si rien nous ne sommes pas naïfs sur les obstacles encore à franchir ni sur la réalité des engagements sur le financement !



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



Une mobilité du quotidien très inégalitaire génératrice de nuisances.

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

- 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 celle-ci.

Tous subissent les embouteillages, les pollutions chimiques et sonores...

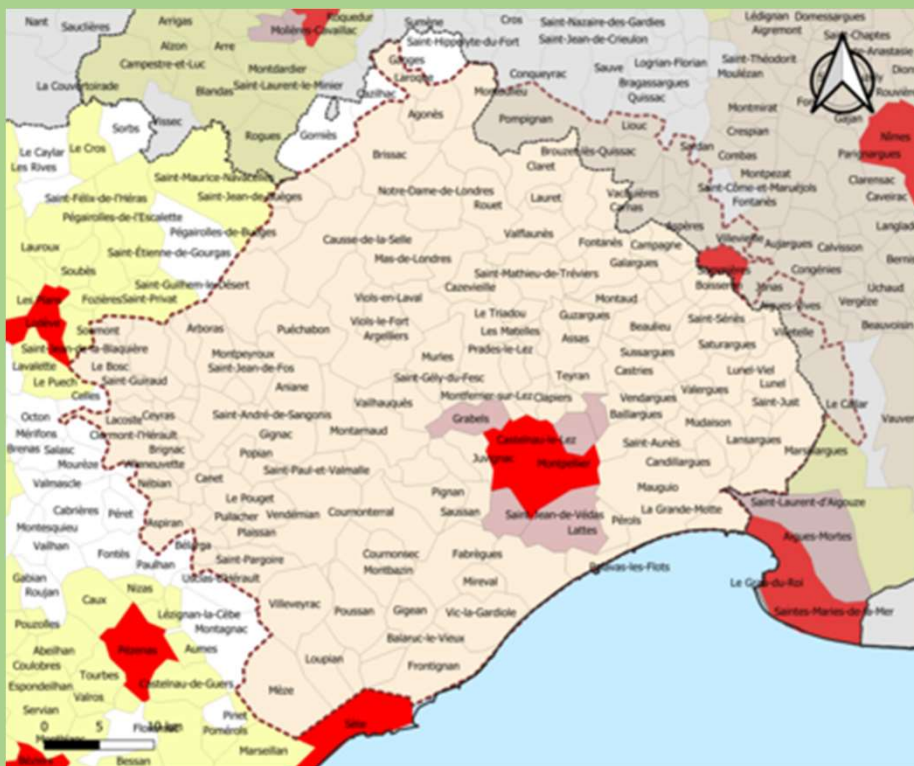
Il y a une communauté de raisons de construire un système de mobilité.



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



Nous proposons de retenir l'aire d'attraction de Montpellier comme base de réflexion



- La métropolisation : une polarisation inédite historiquement de nos territoires !
- **Une aire urbaine de Montpellier élargie à 161 communes et près de 750 000 habitants**
 - 161 communes, 775 000 habitants (735 000 sur l'Hérault soit 63% de la population du département)
 - Une dépendance à l'emploi forte (Montpellier seule génère 158 000 emplois pour 105 000 actifs !)
 - Une concentration des services publics et des services essentiels tels la santé.



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



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 mais également de l'ensemble des particules fines (issues de la combustion mais également des frottements freins, pneus et asphalte),

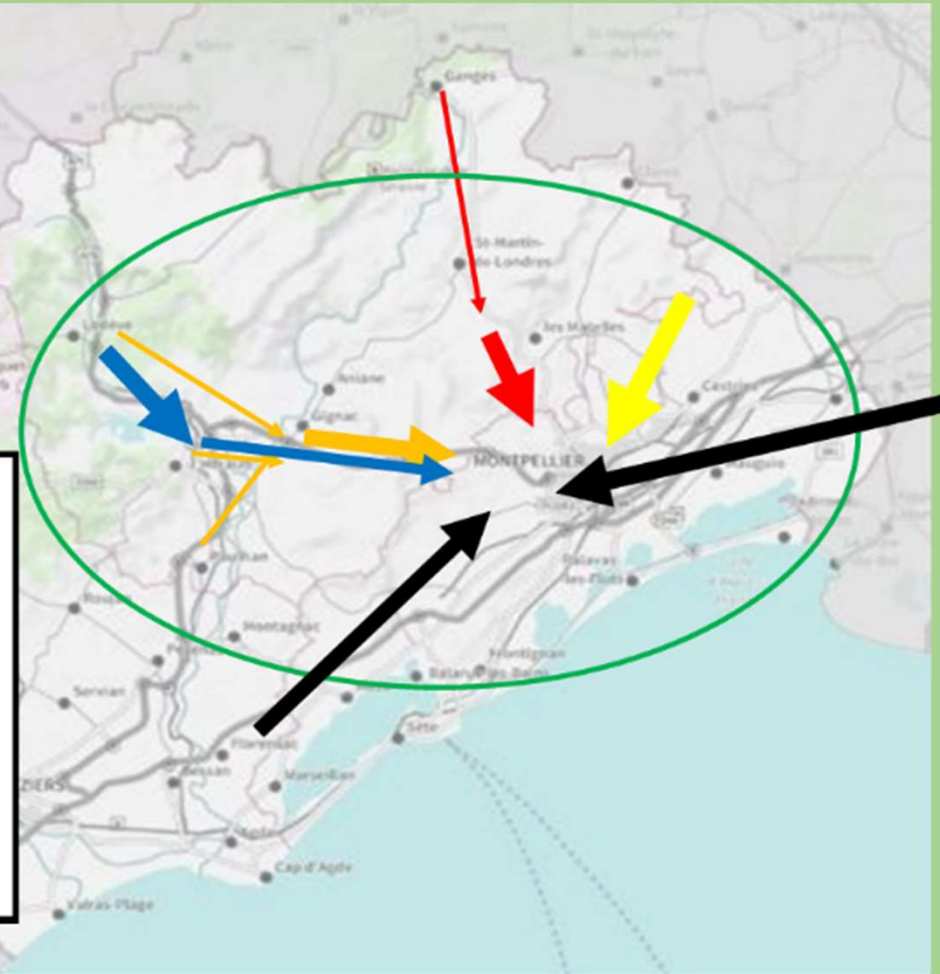
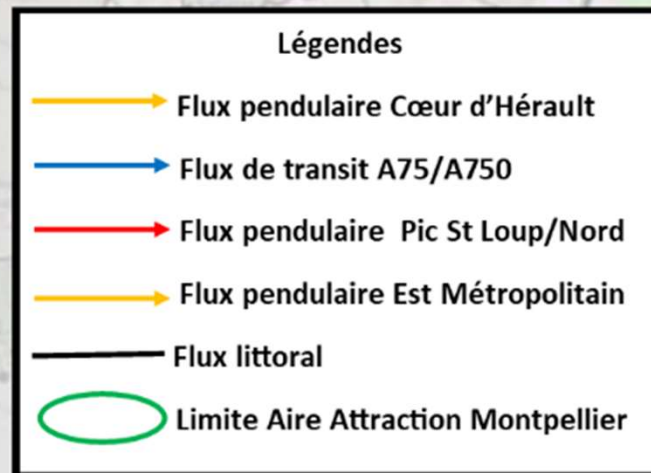


De l'étoile ferroviaire de Montpellier
au Réseau Express Régional Métropolitain



Crédit :
Mise en forme : ACTUALITIX.COM
Fond de carte : IGN FranceRaster & GEOFLA

Les flux quotidiens entrants sur le territoire de la Métropole



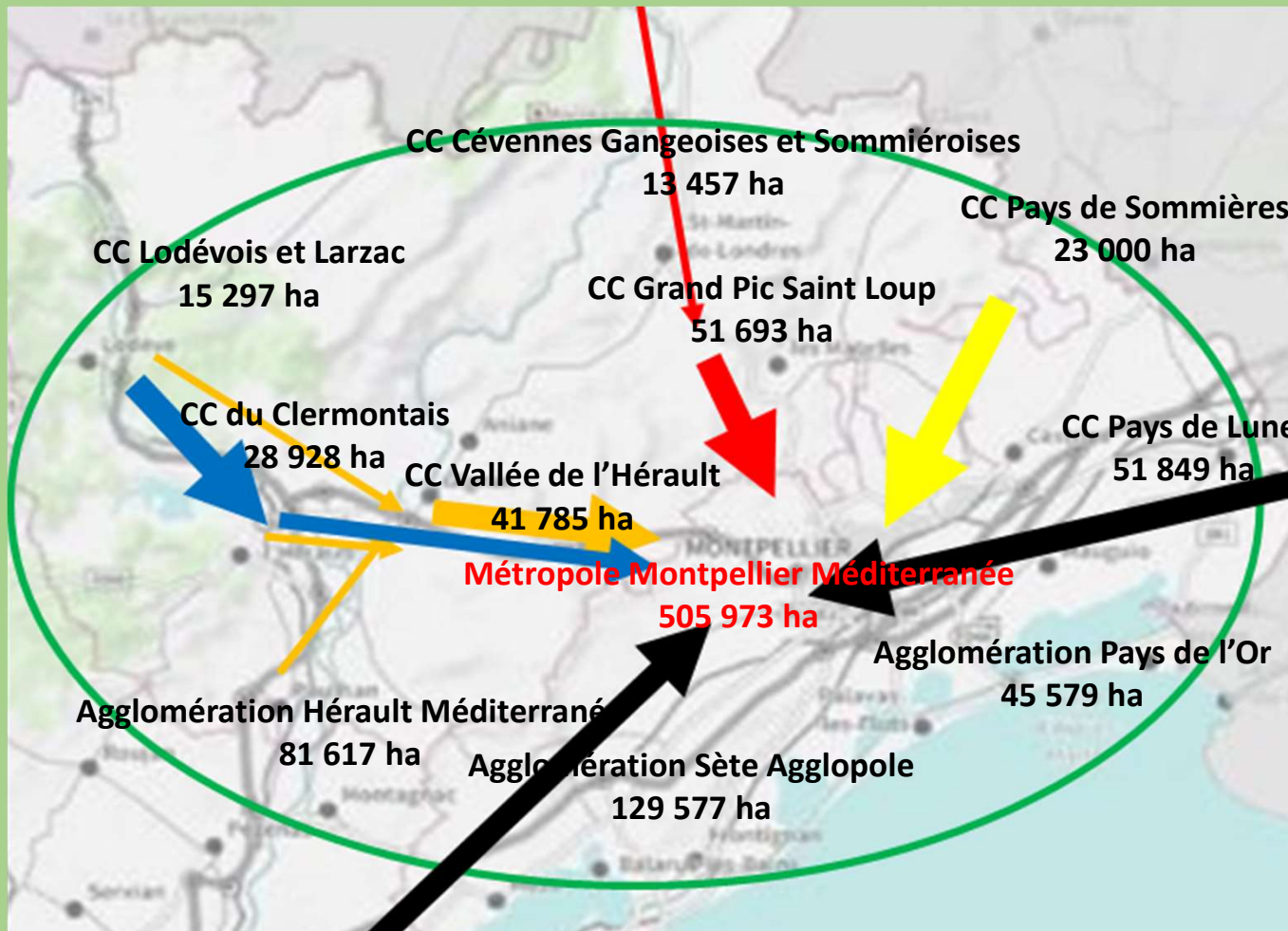
De l'étoile ferroviaire de Montpellier
au Réseau Express Régional Métropolitain



Origine des flux pendulaires

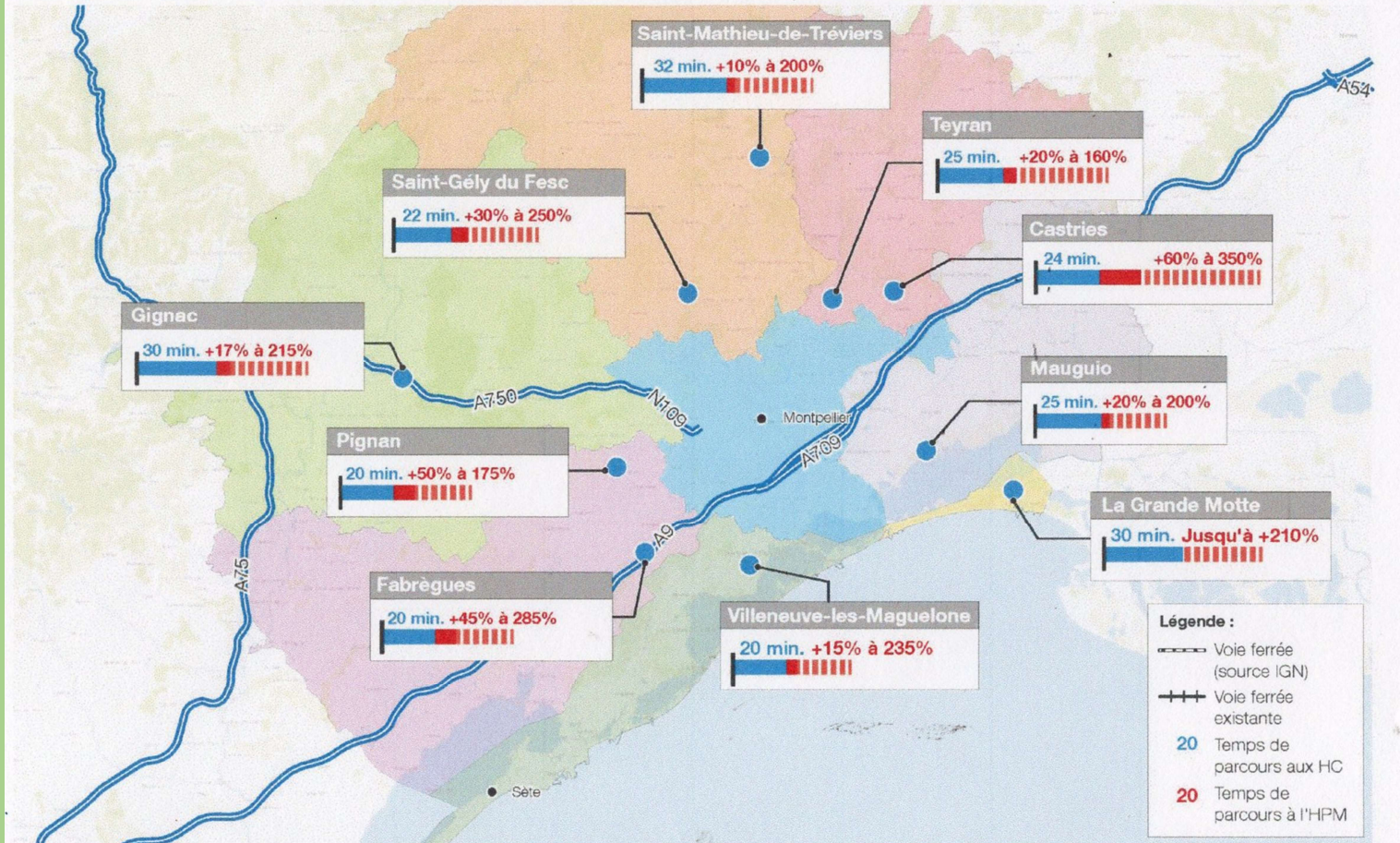
Sur l'Ouest, au sud, ils sont issus des agglos d'Agde et de Sète, au nord de l'étang de Thau, de la plaine littorale jusqu'à Pézenas et des villages de la Métropole non desservis par le tram, Sur l'Ouest, au Nord, ils sont issus du Pays Cœur d'Hérault, CC de Lodève, de Clermont l'Hérault et de Gignac, Au Nord, ils sont issus des CC de Ganges et du Pic Saint Loup, Sur l'Est, au Nord, de la CC de Sommières, du nord du Pays de Lunel et des villages de la Métropole, Sur l'Est, au Sud, de l'agglomération de Mauguio,

Au final ce sont près de 230 000 habitants qui n'ont pas un accès direct au mode ferroviaire,



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





Une Métropole embolisée

La Métropole de Montpellier est victime de son attractivité et devient « une ville inaccessible » alors qu'elle concentre, outre l'emploi, toujours plus de services indispensables aux citoyens du Département (administratif, santé, commerces, culture...)

La mise en place de la ZFE, alors même que la question des mobilités n'est pas résolue suscite incompréhension voire colère,



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



Nos propositions

1 - Créer des axes capacitaires ferroviaires



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

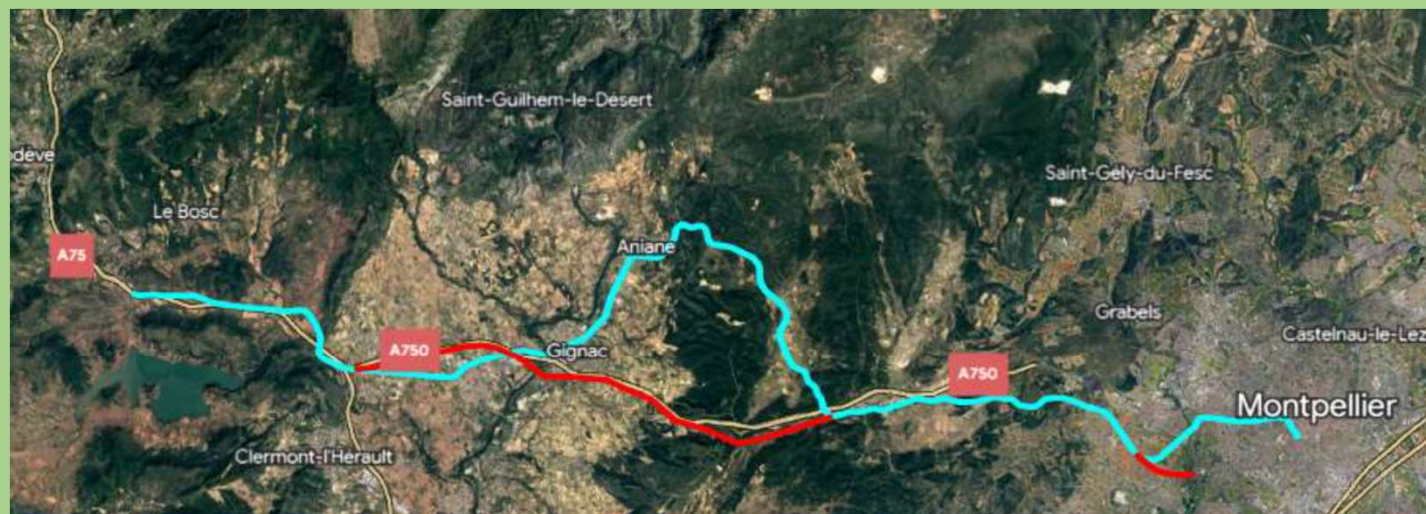


Nos propositions

1 - Créer des axes capacitaires ferroviaires

Sur le Cœur d'Hérault, réhabilitation de l'ancienne ligne Montpellier-Lodève,

En l'état actuel, près de 60 % de la ligne est disponible jusqu'à Ceyras, et il serait nécessaire de créer une ligne pour le passage de la Taillade et un pont pour le passage de l'Hérault entre Gignac et Saint André de Sangonis. Sur le reste du tracé, la ligne pourrait circuler le long des axes autoroutiers.



Carte réalisée et aimablement
mise à disposition par la CGT
Cheminots de Montpellier



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



Nos propositions

1 - Créer des axes capacitaires ferroviaires

Sur l'Est Héraultais, réhabilitation de l'ancienne ligne Montpellier-Sommières.

Sur le Nord, il s'agira de relier le tram pour desservir Prades le Lez et Saint-Mathieu de Trévières.

Sur le Sud, la situation des stations du Littoral et des villages autour de Mauguio appelle à envisager la prolongation du tram vers Palavas et Carnon et à relier le Pays de l'Or au réseau ferroviaire, sans doute sur la gare de Baillargues.

Enfin, sur l'Ouest, la réhabilitation de tout ou partie de l'ancienne voie ferrée Montpellier-Paulhan peut permettre de désenclaver la plaine littorale.

Il n'est ici pas question de liaison de type TER, compte tenu, sauf au Sud, de l'impossibilité de connecter la – les gare.s SNCF à un nouveau réseau (Type Réseau Express Régional Métropolitain).



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



Nos propositions

2 – Organiser l'intermodalité dans les territoires périphériques

Actuellement, sur l'ensemble du réseau liO, les itinéraires des lignes desservant les villages datent parfois de 30 à 50 ans.

Pour exemple, sur le Cœur d'Hérault, nous avons encore des lignes de type « Omnibus » qui serpentent dans la campagne et ne disposons pratiquement d'aucune pistes cyclables reliant les villages sur l'axe de l'A750.

Il est donc nécessaire de construire une organisation des transports coordonnée et basée sur les besoins des habitants.

La proposition actuelle de Bus à Haut Niveau de Service peut répondre à moyen terme à améliorer la situation mais ne nous semble pas en mesure de répondre aux besoins compte tenu de sa faible fonction capacitaire. Pour mémoire, ce sont près de 16 000 flux pendulaires/jour.



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



Nos propositions

3 – Se fixer des objectifs précis

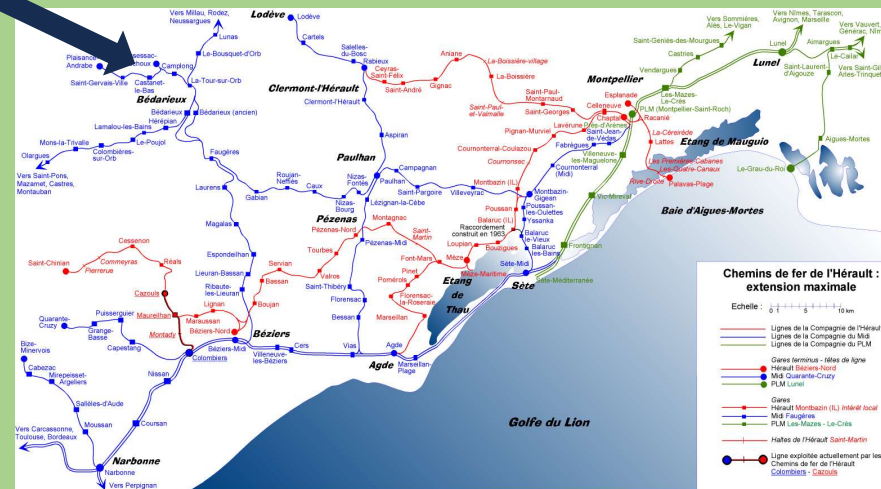
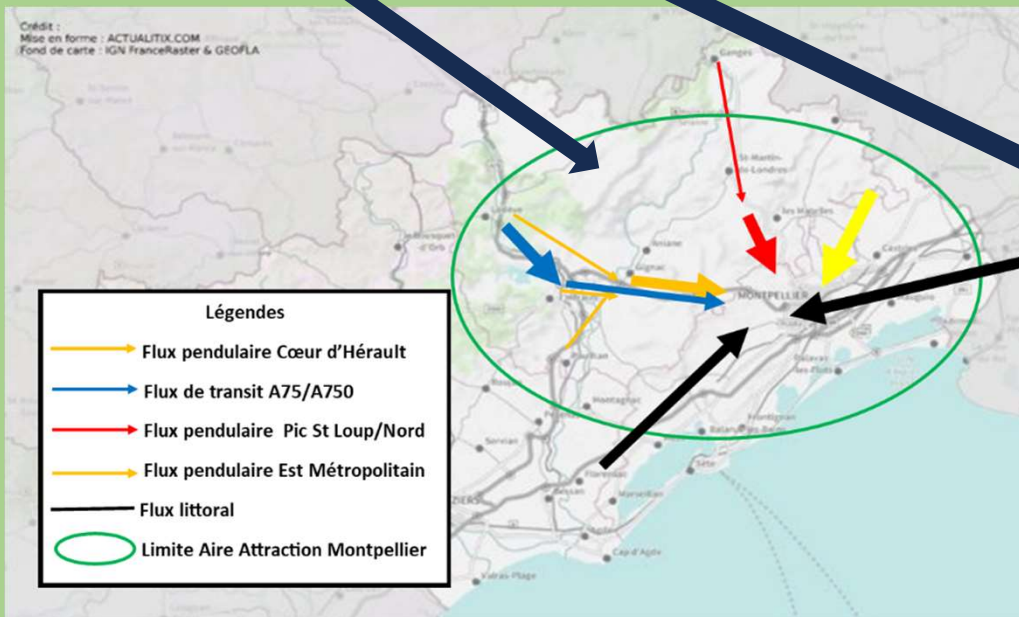
- Nous pensons raisonnable de fixer un objectif de réduction massive du recours à l'automobile : pour les territoires ruraux et périurbains viser la possession d'un seul véhicule par ménage d'ici 2030 serait une véritable révolution,
- Il faut pour cela créer un choc d'offre de transport collectif,
- Le réseau doit respecter un certain nombre de conditions pour conduire à un report modal conséquent :
 - Amplitude horaire large (en aller et en retour) ;
 - Fréquence régulière – à minute fixe, plus dense en heure de pointe ;
 - Desserte le WE avec fréquence adaptée ;
 - Des correspondances précises et le respect des horaires ;
 - Evitement des ruptures de charge sur la Métropole ;
 - Une tarification socialement adaptée et commune aux différents réseaux...



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



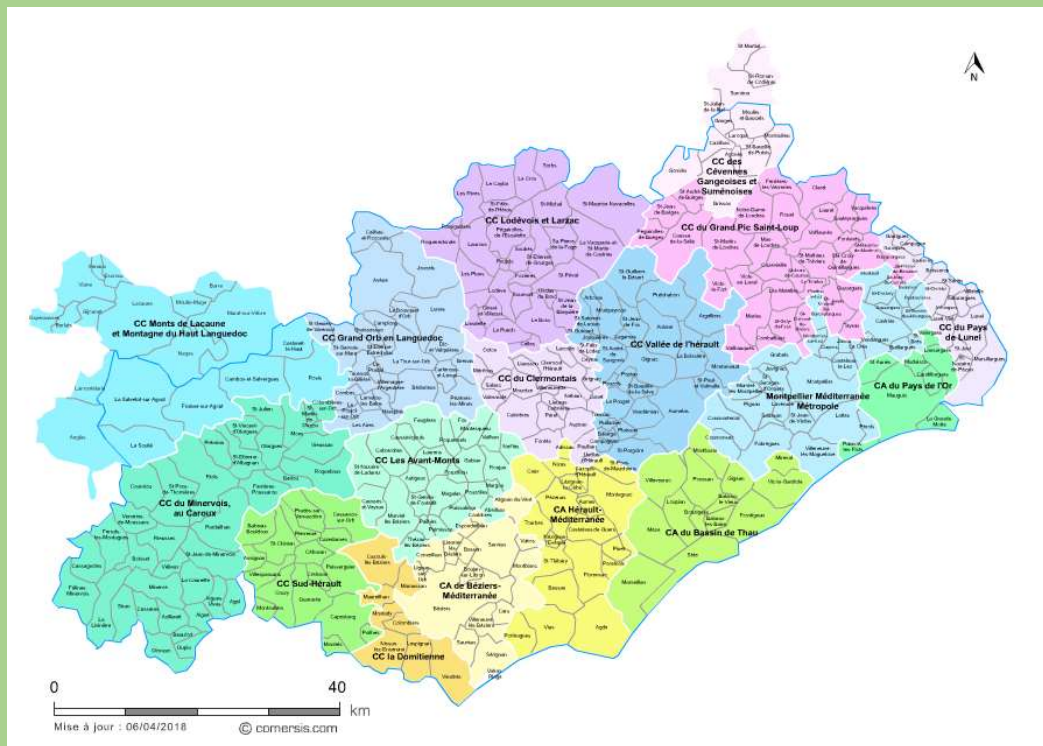
Comparaison n'est pas raison, certes, mais faut-il s'empêcher de mettre en relation, besoins, possibilités et insuffisances ?



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



Un projet qui implique de nouveaux modes de concertation et de codécision



- L'Etat et ses services locaux
- La Région Occitanie
- Les Départements de l'Hérault et du Gard
- La Métropole de Montpellier Méditerranée
- L'agglomération de Sète-Agglropole
- L'agglomération Hérault-Méditerranée
- Les Communautés de Communes concernées
- Le CESER Occitanie
- Les Conseils de Développement concernés
- Les associations
- Les citoyens de ce vaste territoire

Il faut changer de braquet démocratique !



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



Conclusions

- 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.
- Nous souhaitons que la Métropole de Montpellier dont l'attractivité impacte aujourd'hui un très vaste territoire intègre plus fortement la mise en œuvre de politiques compatibles et coordonnées à l'échelle de ce territoire.
- 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.
- 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, dans la visée de rendre effectif un égal accès aux mobilités de tou.t.e.s.
- Nous souhaitons qu'à ce stade, aucune proposition ne soit écartée d'emblée et que l'ensemble des emprises des anciennes voies ferrées soit préservé en l'attente des conclusions de la concertation.



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



**Coopérer pour l'intérêt
général**



**Décider et agir
ensemble, élus et citoyens**

Merci pour votre écoute, place au débat !



**De l'étoile ferroviaire de Montpellier
au Réseau Express Régional Métropolitain**

