



Séance ordinaire du mardi 26 juillet 2022

L'an deux-mille-vingt-deux et le vingt-six juillet, 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, William ARS, Michel ASLANIAN, Christian ASSAF, Geniès BALAZUN, Yves BARRAL, Boris BELLANGER, Mathilde BORNE, Christophe BOURDIN, Emilie CABELLO, Roger CAIZERGUES, Renaud CALVAT, Michel CALVO, Michelle CASSAR, Stéphane CHAMPAY, Roger-Yannick CHARTIER, Sébastien COTE, Michaël DELAFOSSE, Zohra DIRHOUSI, Alenka DOULAIN, Abdi EL KANDOUSSI, Mylène FOURCADE, Julie FRÊCHE, Jackie GALABRUN-BOULBES, Clara GIMENEZ, Serge GUISEPPIN, Régine ILLAIRE, Laurent JAOUL, Guy LAURET, Nathalie LEVY, Eliane LLORET, Coralie MANTION, Isabelle MARSALA, Hervé MARTIN, Jacques MARTINIER, Jean-Luc MEISSONNIER, Bernard MODOT, Séverine MONIN, Arnaud MOYNIER, Véronique NEGRET, Laurent NISON, Yvan NOSBE, Clothilde OLLIER, Marie-Delphine PARPILLON, Bruno PATERNOT, Céline PINTARD, René REVOL, Catherine RIBOT, Jean-Pierre RICO, Séverine SAINT-MARTIN, Philippe SAUREL, Mikel SEBLIN, Radia TIKOUK, François VASQUEZ, Claudine VASSAS MEJRI, Joël VERA. Gilles CUSIN, suppléant de Isabelle TOUZARD .

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, Florence AUBY, Jean-François AUDRIN, Florence BRAU, Véronique BRUNET, Brigitte DEVOISSELLE, Fanny DOMBRE-COSTE, Hind EMAD, Maryse FAYE, Stéphanie JANNIN, Frédéric LAFFORGUE, Max LEVITA, Sophiane MANSOURIA, Nicole MARIN-KHOURY, Marie MASSART, Cyril MEUNIER, Julien MIRO, Yvon PELLET, Eric PENSO, Manu REYNAUD, Anne RIMBERT, François RIO, Agnès SAURAT, Jean-Luc SAVY, Célia SERRANO, Patricia WEBER.

Absent(es) / Excusé(es) :

Bernadette CONTE-ARRANZ, Serge DESSEIGNE, Jean-Noël FOURCADE, Clare HART, Patricia MIRALLES, Joël RAYMOND, Sylvie ROS-ROUART, Bernard TRAVIER, Joëlle URBANI

Aménagement durable - Bustram - Bilan de la concertation - Approbation

Madame Julie FRÊCHE, Vice-Présidente, rapporte :

Par délibération n°M2021-615 du 14 décembre 2021, le Conseil de la Métropole a approuvé l'engagement et les modalités de la concertation pour les bustram.

La concertation s'est déroulée du 14/02/2022 au 14/04/2022, selon les modalités décrites dans la délibération visée ci-dessus.

1 - Rappel de l'objet et des caractéristiques principales du projet soumis à la concertation

Face au constat indéniable du réchauffement climatique et de ses conséquences désastreuses pour les territoires et les populations, la transition écologique est devenue une priorité, même un devoir, pour l'État Français.

Lors du Conseil de Métropole du 1^{er} février 2021, Montpellier Méditerranée Métropole a ainsi délibéré sur une Stratégie des Mobilités à horizon 2025 afin de contribuer activement à la transition écologique, indispensable. Dans les mesures socles de cette stratégie, est inscrite la réalisation de 5 lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) appelées bustram.

Le bustram est un nouveau concept qui peut être défini au travers de 4 éléments fondamentaux :

- La régularité et la performance, avec des voies réservées aux bustram, une priorité aux feux systématique, des fréquences renforcées à 10 min en milieu urbain et une amplitude élargie de 5h à 0h ;
- Les stations, similaires à une station tramway avec un design spécifique et un haut niveau de service associé, tel que l'information en temps réel, le confort d'attente ou encore l'accessibilité universelle ;
- Le matériel roulant, qui sera décarboné pour un transport sans émission de CO₂ ;
- Les aménagements, qui seront l'opportunité de redistribuer l'espace public en faveur des piétons, des cycles et des espaces paysagers pour créer une ville apaisée et agréable à vivre.

Le bustram mis en service en 2025 sera constitué d'un réseau de 5 lignes desservant les principales zones d'emplois de la Métropole et assurant un maillage complémentaire à celui du tramway.

- **Le bustram 1** s'étend sur 12 km environ va permettre de relier les communes de l'Est de la Métropole aux quartiers d'activités du Millénaire et d'Antigone.

La ligne est composée de 2 sections :

- La section 1 relie la place de l'Europe à Notre-Dame-de-Sablassou et sa mise en service est prévue fin 2024 ;
- La section 2 relie Notre-Dame-de-Sablassou à Castries et la mise en service est prévu en 2025 ;

Le temps de parcours total du bustram 1 est de 37 min. La fréquentation prévisionnelle est estimée à 7 400 voyageurs par jour.

- **Le bustram 2** va emprunter sur 15,6 km les faubourgs circulaires extérieurs de la Ville de Montpellier et ainsi désengorger le nœud de la gare Saint-Roch en proposant plusieurs arrêts intermodaux. D'un temps de parcours total d'environ 1h, il est attendu 24 000 voyageurs par jour, ce qui en fait la ligne de bustram la plus fréquentée. Sa mise en service est prévue en 2025, avec des aménagements transitoires pour les sections qui ne pourront pas faire l'objet de travaux définitifs d'ici cet horizon.
- **Le bustram 3**, long de 9 km, va permettre d'augmenter la vitesse commerciale des lignes 6 et 19, optimiser leur fréquence et améliorer les conditions de vie de deux Quartiers Prioritaires de la Ville de Montpellier que sont Mosson et Cévennes. Sa mise en service prévue en 2025 pour un trafic attendu de 11 000 voyageurs par jour. Le trajet complet de terminus à terminus est de 38 minutes.

- **Le bustram 4** s'étend sur 12 km pour relier les communes de l'Ouest de la Métropole à la ville de Montpellier et au tramway ligne 5 à Gennevaux. La fréquentation prévisionnelle est de 5 500 voyageurs par jour. La mise en service est prévue en 2025 en cohérence avec l'ouverture de la ligne 5 de tramway. Le bustram 4 permettra ainsi de relier Cournonsec à Gennevaux en 25 minutes.
- **Le bustram 5**, long de 8,5 km, reliera la zone d'emplois d'Euromédecine au tramway à Occitanie et au centre-ville au niveau du Peyrou, en passant par la zone résidentielle qui s'étend le long de la rue du Père-Soulas. Mis en service en 2025 en lien avec le BHNS 3, il transportera 7 500 voyageurs par jour pour un temps de trajet complet de 30 minutes.

Grâce à ces 5 lignes de bustram, ce sont ainsi d'ici 2025 :

- 70 % de la population métropolitaine et 90 % de la population montpelliéraine seront couvertes par le réseau structurant bustram et tramway ;
- 83% de la population métropolitaine et 98 % de la population montpelliéraine seront couvertes par le réseau complet bus, bustram et tramway.

Les bustram circuleront de 5h du matin à minuit, avec un passage toutes les 10 minutes de 7h à 19h en zone urbaine. La fréquence de passage du bustram 4 et de la section périurbaine du bustram 1 sera de 15 minutes.

L'exploitation des bustram sera réalisée par du matériel spécifique, proche d'un tramway en termes de confort d'usage. Il sera 100% électrique sur batterie, ce qui en fera un mode de transport décarboné, sans émission de CO₂ ni de particules.

Le projet prévoit ainsi l'acquisition de 60 véhicules dont une partie seront des bus articulés de 18 m pour accroître la capacité de transport de ligne et répondre à la fréquentation prévisionnelle attendues.

Le matériel roulant et notamment sa livrée extérieure participeront à l'identité bustram, à sa reconnaissance et à son identification parmi les autres modes de transports en commun : tramway et bus.

Son agencement et son design intérieurs conforteront son image et participeront à la qualité de service perçue, aux côtés de la régularité et de la vitesse commerciale. Ce seront les caractéristiques du produit les plus visibles pour le public, ce qui justifie cette attention toute particulière.

La livrée sera imaginée par un artiste qui sera désigné sur concours.

Les véhicules sont équipés d'un plancher bas, d'emplacements pour les personnes en fauteuil roulant, d'une palette d'accès, d'annonces sonores et visuelles indiquant le prochain arrêt desservi, et de vidéosurveillance embarquée. Il n'y aura pas de vente de titre de transport à bord pour gagner en vitesse commerciale, sur le même modèle que le tramway.

L'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération totale (études et travaux) est de 255 M€ HT, matériel roulant compris. Sachant que Montpellier Méditerranée Métropole a obtenu dans le cadre du 4ème appel à projets TCSP et PEM, une subvention de 20 M€ de la part de l'Etat.

Une 1^{ère} phase de travaux permettra la mise en service de ces 5 lignes dès 2025. Ainsi 60 stations de bustram seront aménagées sur les 100 prévues. Les autres seront configurées comme les stations de bus actuelles.

L'efficacité de ce type de transport sera avérée car la priorité aux feux et aux carrefours sera, elle, mise en place partout.

Il est prévu une seconde phase de travaux post-2025, qui permettra d'optimiser les aménagements et donc l'efficacité des lignes.

2 -Rappel des modalités de la concertation :

La concertation s'est déroulée selon les modalités définies dans la délibération du 14 décembre 2021, à savoir :

- Des articles d'information dans les journaux locaux et dans le magazine de la Métropole ;
- 11 lieux d'exposition publique :
 - o Mairie de Castelnau-le-Lez ;
 - o Mairie de Castries ;
 - o Mairie de Cournonsec ;
 - o Mairie de Cournonterral ;
 - o Mairie du Crès ;
 - o Mairie de Grabels ;
 - o Mairie de Lavérune ;
 - o Mairie de Montpellier ;
 - o Siège de Montpellier Méditerranée Métropole.
 - o Mairie de Vendargues ;
 - o Mairie de Pignan ;

Chaque lieu d'exposition comporte :

- o Des panneaux présentant les caractéristiques du projet, les tracés des lignes, l'emplacement des stations, le calendrier et le budget prévisionnel ;
- o Un registre permettant au public de formuler ses observations et propositions ;
- o Une provision de dépliants d'information ;
- Ouverture d'une page internet dédiée au projet de bus-tram sur le site internet de la Métropole ;
- Ouverture d'un registre dématérialisé, accessible depuis la page internet du site de la Métropole ;
- 5 réunions publiques, soit une par ligne, annoncée par voie de presse et sur les supports de communication.

La phase de concertation a duré deux mois (du 14 février au 14 avril 2022) et a été précédée des mesures de publicité suivantes réalisées au moins quinze jours avant son ouverture :

- Publication de l'avis d'ouverture de la phase de concertation par voie de publication locale et par voie dématérialisée ;
- Affichages de l'avis d'ouverture de la phase de concertation sur les 11 lieux d'exposition. Ces affichages ont pu être constatés par huissier.

La concertation a permis au public d'accéder aux informations relatives au projet et de formuler des observations et des propositions.

Le public a pu débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet, des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que des impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire.

Cette concertation a également permis de recueillir des solutions alternatives.

3 – Bilan de la concertation

À l'issue de la concertation, un bilan a été dressé ; il est présenté et débattu en séance par le Conseil de Métropole ce jour. Les principales conclusions de ce bilan sont les suivantes :

Le résumé des observations reçues

La vaste campagne de communication mise en place pour la concertation et les nombreux relais faits par la presse locale ont permis d'obtenir un niveau de participation élevée pour la concertation.

Ce sont 300 avis qui ont été recueillis sur le site internet ou dans les registres papiers, et près de 830 qui ont participé aux réunions publiques.

Ces réunions ont par ailleurs été suivies par des habitants de communes non directement situées sur les tracés des bustram mais pouvant le rejoindre en rabattement :

- La commune de Fabrègues pour la réunion publique sur bustram 4 ;
- Les communes de Montaud, Sussargues, Saint Geniès des Mourgues, Beaulieu et Restinclières pour la réunion publique sur le bustram 1.

Les avis ont été recueillis essentiellement par le site internet. Seuls 12 avis ont été exprimés sur les registres de Pignan, Le Crès, Vendargues, Cournonterral, Castelnau-le-Lez, Castries et Laverune.

Au total, les avis sont résolument positifs à 26 % et à la fois positifs et négatifs à 9 %. Il est recensé 25 % d'avis négatifs, essentiellement sur les lignes 4 et 5 comme présenté par la suite.

Enfin, 40 % des avis sont neutres et consistent pour la plupart en demande d'informations ou de précisions sur le projet.

Près de la moitié des avis reçus concernent des sujets spécifiques à une ligne donnée. Ce sont les lignes 1 et 4 qui ont recueillis le plus d'avis, avec un volume de 45 à 50 avis par ligne.

Les avis de la ligne 1 sont positifs ou neutres à 75 %, ce qui montre une ligne plébiscitée par la population.

Les avis reçus sur la ligne 4 sont en revanche négatifs à près de 50 %, ce qui démontre une inquiétude de la population vis-à-vis du projet porté par le Maître d'Ouvrage. Cette inquiétude, exposée et discutée lors de la réunion publique, repose sur le fait que la population de la Plaine Ouest était en attente d'un tramway plutôt que d'un bustram.

Les lignes 2, 3 et 5 ont reçus entre 15 et 25 avis chacune. Ces avis sont positifs ou neutre à 85 %, ce qui démontrent des lignes en forte adéquation avec les attentes de la population à l'instar de la ligne 1.

Les avis de la ligne 5 sont négatifs à 50 %. Les observations concernent essentiellement le tracé, avec une demande de prolongement jusqu'au centre-ville de Grabels.

L'autre moitié des avis reçus concerne des observations générales. Elles correspondent globalement à des avis de soutien au projet ou des demandes de précisions sur les horaires, les fréquences et la restructuration des lignes de bus à l'arrivée des bustram.

La population souhaite se projeter à l'horizon de réalisation des bustram et réfléchir à l'impact du projet sur ses itinéraires quotidiens.

Il est aussi demandé à plusieurs reprises des précisions sur le matériel roulant envisagé, notamment sur sa longueur, et sa capacité à accepter les vélos à bord.

Enfin, un certain nombre d'avis porte sur une vision prospective pour savoir si d'autres lignes de bustram seront créées après 2025 sur des axes nord vers Montferrier-sur-Lez et Prades-le-Lez ouest vers Gignac et Clermont-l'Hérault via l'A750 ou encore sud-ouest vers Villeneuve-lès-Maguelone.

Les enseignements tirés de la concertation

Globalement,

- Le projet est plébiscité par la population, pour qui les questions de qualité de l'air, de sécurité et de transports alternatifs à la voiture sont des préoccupations importantes ;
- Le projet suscite de nombreuses demandes d'information, de précisions, de renseignement sur des thèmes comme la fréquence, les amplitudes horaires, l'usage du vélo ou encore le type de matériel roulant prévu. Les habitants de la Métropole découvrent ce nouveau mode de transport et souhaitent mieux connaître son fonctionnement ;
- Le projet génère aussi des inquiétudes et des préoccupations sur la place laissée au véhicule, et notamment sur la congestion que pourrait créer le bustram en réduisant le nombre de voies disponibles pour la circulation générale ;
- Les choix de tracés et de mode de transport bustram sont conformes aux attentes de la population, excepté sur les lignes 4 et 5 pour lesquelles les avis négatifs représentent une part importante des avis reçus.

La concertation préalable a ainsi permis d'identifier un réel intérêt de la population pour le projet, qui demande en retour de nombreux renseignements tant sur le programme général que sur les travaux prévus.

Il semble nécessaire de poursuivre l'information du public tout au long du projet, au travers du site internet (qui été mis en place et qui va être conservé) mais aussi au travers de réunions d'échange ciblés par quartier ou par zone d'emplois. Les problématiques abordées sont en effet très spécifiques et nécessitent des échanges de proximité.

Les nombreux riverains et commerçants situés aux abords des tracés souhaitent disposer d'un point de contact avec la Maitrise d'Ouvrage pour faire connaître leurs contraintes.

Les lignes 1, 2 et 3 ont été présentées et détaillées et les remarques formulées n'amènent pas de modifications particulières pour le projet.

La ligne 4 suscite de nombreuses inquiétudes de par le tracé qui est proposé, plus éloigné des centres-bourg que la ligne 38 actuelle. Ce tracé est proposé à des fins de gains de vitesse commerciale pour le bustram et d'apaisement desdits centres-bourg.

La concertation a mis en avant un besoin important d'actions en faveur des rabattements vers les stations de bustram, tous modes confondus.

La stratégie globale de rabattement vers les bustram en vélo, à pieds, en voiture ou avec les autres lignes de bus doit être travaillée de manière fine avec les habitants et l'information à la population sur cette stratégie doit être régulière et pédagogique. Elle repose en effet sur un changement d'habitude et de comportement de la part des usagers.

Le public s'est aussi beaucoup exprimé sur la ligne 5 et sur la proposition d'un terminus à Euromédecine 2. Ce tracé devra être de nouveau étudié en comparaison avec d'autres solutions répondant mieux aux attentes de desserte du quartier de la Valsière et du centre-ville de Grabels.

Le projet de bustram doit s'accompagner d'un projet de restructuration des lignes de bus classiques qui doit être présenté en détail à la population. Il représente une part importante des impacts du bustram sur les déplacements du quotidien.

Enfin, le Plan Mobilité 2030 devra apporter une vision à moyen-long terme du réseau structurant des bustram avec l'analyse des extensions possibles ou des nouvelles lignes qui pourraient venir en complément des 5 lignes livrées en 2025.

En conséquence, il est proposé au Conseil de Métropole :

- D'approuver le bilan de la concertation préalable relative au projet de réalisation des bustram ;
- D'autoriser la poursuite des études ainsi que l'engagement des procédures nécessaires à la mise en œuvre de ce projet dans les meilleurs délais ;
- De rendre public le bilan de la concertation par publication sur le site internet dédié aux bustram ;
- De dire que les crédits nécessaires à la poursuite du projet sont inscrits au budget de Montpellier Méditerranée Métropole ;
- 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 l'unanimité.

Pour : 83 voix

Contre : 0 voix

Abstention : 0 voix

Ne prend pas part au vote : 0 voix

Fait à Montpellier, le 02/08/22

Pour extrait conforme,
Pour Monsieur Le Président absent

Madame La Vice-Présidente

Signé.

Coralie MANTION

Publiée le : 2 août 2022

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur

034-243400017-20220726-199510-DE-1-1

Acte Certifié exécutoire :

Réception en Préfecture : 02/08/22

Liste des annexes transmises en préfecture:

- Bilan-de-Concertation_BHNS-A4-2022_06-V6.pdf

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.