



**DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
DE LA COMMUNE DE LAVÉRUNE n° 2024-83
Séance du 05 décembre 2024 à 18 heures 30**

L'an deux mille vingt-quatre, le cinq décembre à dix-huit heures trente, le conseil municipal de la commune de Lavérune, dûment convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, en mairie, sous la présidence de M. Roger CAIZERGUES, maire.

Présents : Mmes Laurence ENJALBERT, Elodie JOANNOT, Romane PALAU, Brigitte TORRANDELL, Irène VILAPLANA ;

MM. Frédéric ALDON, Théo BRIANE, Roger CAIZERGUES, Sylvain CASTELLON, Philippe LENOIR, Michel PEREZ, Joël SALGUES, Filipe SERRA, Alexis VIALA ;

Absents ayant donné procuration : Mme Frédérique BERARD pouvoir à Mme Brigitte TORRANDELL, M. Jean-René OUDINOT pouvoir à M. Joël SALGUES, Mme Paloma PERVENT pouvoir à M. Roger CAIZERGUES, M. François petit pouvoir à M. Philippe LENOIR, Mme Fanny SUAUA pouvoir à M. Michel PEREZ.

Absents excusés : Mmes Frédérique BERARD, Souhila GOUARD, Paloma PERVENT, Fanny SUAUA ; MM. Jean-René OUDINOT, François PETIT.

Absents : Mme Nathalie BALSAN, M. Sylvain DEYRAT, M. Didier HUBER

Secrétaire de séance : Mme Brigitte TORRANDELL

Nombre de membres en exercice : 23

Présents : 14

Procurations : 5

Absents : 4

Votants : 19

Date de convocation et affichage

29 novembre 2024

Objet : Avis sur le plan de mobilité 2032

Monsieur le maire donne la parole à monsieur Philippe LENOIR, adjoint, délégué à l'urbanisme et aux travaux, qui expose :

Le Plan de Mobilité (PDM) est le document cadre qui planifie et programme les actions en matière de transport des personnes et des marchandises pour les dix prochaines années.

Il s'agit concrètement d'organiser les déplacements du quotidien pour tous les habitants de la Métropole de Montpellier, en limitant les impacts sur le changement climatique, l'environnement et la qualité de l'air.

Le Plan de Mobilité est un document obligatoire pour les Autorités Organisatrices des Mobilités de plus de 100 000 habitants, avec des objectifs réglementaires fixés par le code des Transports. Le PDM définit les priorités en matière de mobilité et vise :

- Une mobilité durable et décarbonée ;
- La cohésion sociale et l'accessibilité pour tous ;
- La réduction des impacts environnementaux et sanitaires liés aux déplacements ;
- L'organisation efficace des transports de personnes et de marchandises.

Ce plan est élaboré en cohérence avec les autres documents de planification régionaux ou métropolitains comme le SCOT, le Plan Climat Air Énergie (PCAET), et le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi).

Le 1^{er} février 2021, le conseil de Métropole a prescrit l'élaboration de son Plan de Mobilité (2021-2032) et par délibération n° M2024-369 en date du 8 octobre 2024, la Métropole de Montpellier a arrêté le Plan de Mobilité 2032.

Conformément à l'article L1214-15 du Code des transports, ce projet de mobilité est soumis, pour avis avant enquête publique, aux conseils municipaux des 31 communes de la Métropole, au Conseil départemental de l'Hérault, au Conseil régional Occitanie, aux autorités organisatrices de la mobilité, ainsi qu'aux autorités administratives de l'État concernées.

DIAGNOSTIC ET ENJEUX IDENTIFIÉS

La Métropole de Montpellier est l'une des métropoles françaises à la croissance démographique la plus rapide (+1,8 % par an soit 8280 habitants de plus chaque année). Cette forte dynamique démographique sur le territoire, se traduit par de nombreux déplacements et les défis en matière de mobilité sont donc nombreux :

Parts modales déséquilibrées :

- La voiture reste le mode de transport dominant, représentant 58 % des trajets, y compris pour des distances courtes (moins de 3 km).
- Les modes actifs, comme le vélo, sont peu utilisés (seulement 8 % des trajets domicile-travail sont effectués en vélo en 2021 selon l'INSEE).

Trafic routier polluant : Sur la Métropole, le transport routier est responsable de 79 % des émissions d'oxydes d'azote, 61 % des émissions de gaz à effet de serre et 28 % des émissions de particules fines.

Offre en transport collectif : Bien que le réseau de tramway soit performant dans les zones denses, les zones périphériques et certains pôles économiques demeurent insuffisamment desservis.

Les flux logistiques : Ils représentent 20 % du trafic routier mais contribuent à 50 % des émissions d'oxydes d'azote et de particules fines. L'enjeu est d'allier efficacité économique et durabilité.

OBJECTIFS ET PRIORITÉS DU PDM 2032

Le plan de mobilité s'appuie sur deux grands piliers :

1. Une mobilité sobre et décarbonée :

- Réduire l'empreinte environnementale de la mobilité
- Améliorer le cadre de vie grâce à des centralités apaisées et respirables
- Optimiser les infrastructures existantes en améliorant le partage de l'espace public entre les différents modes (voyageurs et marchandises)

2. Une mobilité universelle :

- Offrir une accessibilité équitable aux usagers de l'ensemble des territoires
- Garantir une mobilité pour tous, facteur de lien social

FOCUS SUR LA ZONE A FAIBLES ÉMISSIONS (ZFE)

La ZFE est un dispositif réglementaire destiné à limiter l'accès des véhicules les plus polluants dans certaines zones de la métropole.

Le projet vise à réduire la pollution de l'air dans les zones urbaines et à protéger la santé publique en diminuant les particules fines ainsi que les émissions de gaz polluants.

La Zone à Faibles Émissions (ZFE) s'étend sur l'ensemble de la Métropole de Montpellier. Des restrictions progressives sont mises en place selon les catégories de vignettes Crit'Air, favorisant les véhicules les moins polluants.

Cette initiative devrait permettre une amélioration notable de la qualité de l'air, notamment dans les zones les plus denses, et accélérer la transition vers des véhicules décarbonés.

La ZFE s'inscrit en complémentarité avec d'autres mesures, telles que le développement des transports en commun, des infrastructures cyclables, et des solutions de covoiturage.

STRATEGIE ET PLAN D'ACTION

La stratégie du Plan de Mobilité 2021-2032 s'articule autour de 4 axes principaux, déclinés en 30 actions concrètes :

Axe A : Développer la ville du quart d'heure et pacifier les centres-villes

- Renforcer et valoriser les services de proximité.
- Systématiser les zones apaisées dans les centralités urbaines.
- Améliorer la gestion du stationnement et de la logistique urbaine.

Axe B : Irriguer les bassins et les connecter

- Déployer un réseau cyclable hiérarchisé et continu, maillant l'ensemble du territoire.
- Renforcer le réseau de transports collectifs périurbains et urbains.
- Développer des infrastructures pour le covoiturage.

Axe C : Accompagner la transition comportementale et énergétique

- Activer le levier financier pour accompagner les changements de comportement vers des modes plus vertueux.
- Mettre en œuvre la ZFE.
- Accompagner les employeurs dans leur démarche de transition écologique.

Axe D : Suivre et évaluer l'avancement du PDM

- Travailler en partenariat avec les autres acteurs du territoire.
- Assurer un suivi régulier de la mise en œuvre du PDM.

INDICATEURS DE SUIVI ET OBJECTIFS 2032

- Réduction de la part modale de la voiture de 58 % à 45 %.
- Augmentation de la part modale des modes actifs (marche, vélo) de 23 % à 35 %.
- Création de nouvelles infrastructures : vélolignes, tramway, réseau périurbain structuré.
- Mise en place effective de la ZFE sur l'ensemble de la Métropole.

PROCHAINES ETAPES

Le PDM 2032 est soumis pour avis aux communes de la Métropole et aux personnes publiques associées, avant enquête publique (1er trimestre 2025). Les contributions permettront d'ajuster les priorités et actions du plan avant une adoption du PDM en conseil de Métropole, prévue pour le 2ème trimestre 2025.

Après discussion, la commune émet les observations suivantes :**Sur le Contournement Ouest de Montpellier (COM) :**

Le Conseil municipal réaffirme la nécessité et le caractère indispensable de la mise en place du Contournement Ouest de Montpellier, compte tenu des problématiques croissantes liées au trafic et à l'augmentation démographique. Les ouvrages prévus, notamment à Rieucoulon et Gennevaux, sont essentiels pour désengorger le trafic. Cependant, le Conseil insiste sur l'importance de concevoir et réaliser ces infrastructures dans une démarche écologique, en respectant les principes de sobriété foncière et paysagère. L'intégration harmonieuse dans le paysage local devra être une priorité, afin de limiter l'impact visuel des aménagements et préserver la qualité des espaces naturels et agricoles avoisinants.

Sur les voies douces :

L'intégration de circuits et voies douces dans le cadre des aménagements est jugée indispensable. Le Conseil municipal souligne la nécessité de reprendre le dossier des voies vertes dans l'ouest montpelliérain afin de mieux concilier les attentes des usagers, notamment les cyclistes et piétons, avec les impératifs des agriculteurs et autres acteurs locaux.

Sur le projet de Bustram ligne 4 :

Le Conseil municipal déplore le retard annoncé concernant la mise en œuvre du Bustram dans l'ouest montpelliérain, initialement prévue en parallèle avec l'arrivée de la ligne 5 de tramway. La livraison différée, prévue pour fin 2027/début 2028, constitue un frein important à l'amélioration de la fluidité des déplacements à l'ouest de Montpellier. Ce projet est très attendu par la population et son absence dans l'immédiat compromet les efforts de transition vers une mobilité durable et fluide à court-terme.

Dans l'attente de la réalisation de la ligne de Bustram 4, des améliorations de la desserte des transports collectifs actuels (ligne 38) devront être proposés.

Sur la Zone à Faibles Émissions (ZFE) :

Bien que la ZFE réponde à des objectifs environnementaux essentiels, le Conseil municipal considère que sa mise en œuvre doit être reportée afin de tenir compte des réalités économiques et sociales actuelles. L'absence d'infrastructures alternatives, notamment le retard du Bustram sur l'ouest montpelliérain, renforce l'inquiétude des habitants face à cette mesure.

Le Conseil souligne que de nombreux automobilistes devront remplacer leurs véhicules pour respecter les seules normes Crit'Air 1 et 2, ce qui constitue une charge insoutenable pour de nombreux foyers, notamment les ménages modestes. Malgré l'existence d'aides gouvernementales (inférieures à celles jusqu'alors proposées) le reste à charge reste prohibitif, aggravé par la crise actuelle. Une telle mesure, appliquée sans discernement, risque d'accentuer les inégalités sociales. Il est donc demandé que l'instauration de la ZFE soit accompagnée d'une phase transitoire, adaptée aux contraintes locales et au calendrier de mise en service des structures alternatives.

Le conseil municipal, après discussion, et à l'unanimité :

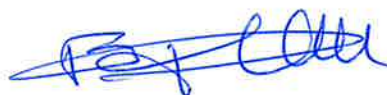
- Emet un avis favorable sur le projet de plan de mobilité arrêté ;
- Autorise Monsieur le Maire à signer tout document relatif à cette affaire.

Ainsi fait et délibéré, Lavérune le 5 décembre 2024.

Roger CAIZERGUES
Maire



Brigitte TORRANDELL
Secrétaire de séance



Le Maire, certifie, sous sa responsabilité, le caractère exécutoire de cet acte et informe qu'il peut faire l'objet d'un recours auprès du tribunal administratif de Montpellier dans un délai de deux mois à compter sa publication et de sa transmission aux services de l'État. Le tribunal administratif peut-être saisi par l'application informatique « Télérecours citoyens » accessible par le site internet www.telerecours.fr nomenclature : 7.10.2