Montpellier, le 13 décembre 2022

Conseil de Métropole du 6 décembre 2022 : 10 réponses du Collectif des riverains des 4 boulevards à Julie Frêche et Michaël Delafosse

Les propos tenus par Julie Frèche, Vice-présidente déléguée (Transports et mobilités actives) et Michaël Delafosse, Président de la Métropole, obligent les riverains des 4 boulevards à réagir face à des tentatives visant à jeter le discrédit sur le combat pour la justice sociale et environnementale mené par le Collectif.

Campés sur des positions dogmatiques, multipliant les exercices d'autosatisfaction et n'hésitant pas à tordre la réalité à leur avantage, les élus de la majorité restent sourds aux revendications pourtant légitimes du Collectif des riverains des 4 boulevards, sacrifiés sur l'autel d'une politique de l'affichage et de la division, faisant le pari risqué d'apaiser les uns au détriment des autres.

Après trois lettres adressées à l'exécutif montpelliérain restées sans réponse, le Collectif des riverains des 4 boulevards vient d'adresser une quatrième missive à Michaël Delafosse. Est à nouveau réclamée l'ouverture d'un véritable dialogue, portant sur des réponses concrètes et immédiates face une injustice criante due à des décisions aussi brutales qu'incompréhensibles.

***

Ce mardi 6 décembre 2022, à l'occasion du débat portant sur le quatrième point inscrit à l'ordre du jour du Conseil de Métropole (« Dispositifs d'accompagnements mobilités »)[1], les élues d'opposition **Stéphanie Jannin**, puis **Alenka Doulain**, interpellent le Président au sujet de la situation des riverains des 4 boulevards.

La première interroge Michaël Delafosse sur les mesures envisagées pour répondre à l'« ***injustice sociale et écologique*** **» subie par les 4 boulevards «** ***devenus le périphérique de la ville*** ». La seconde attire l'attention de l'édile sur la multiplication des accidents sur les 4 boulevards. Pointant du doigt des décisions telle la fermeture de l'avenue Albert Dubout dans les deux sens, elle dénonce une politique à la « Sim City », avant de suggérer la création d'un « *comité de pilotage qui se tiendrait tous les deux mois* » réunissant autour de la table « *les élus, les agents de la Métropole, de la Ville, des représentants des riverains, des représentants de Vélocité, des représentants de l'Atmo pour enfin retrouver le chemin du dialogue* ». « *Objectiver la situation* » et « *trouver des solutions* » : ainsi se conclut la proposition d'Alenka Doulain.

A des questions pourtant simples et une proposition constructive, les deux élues de la Métropole se sont vu opposer une série d'arguments pour le moins discutables, lorsqu'ils n'étaient pas erronés ou hors sujet.

[1] L'intégralité des propos cités dans le présent communiqué sont issus de la captation vidéo de la séance du Conseil de métropole, disponible ici : https://www.montpellier3m.fr/conseil-de-metropole/suivez-le-conseil-de-metropole-en-direct

Julie Frêche débute ainsi sa réponse en déclarant partager avec les riverains des 4 boulevards la volonté d'« *apaisement* », et égrène une longue liste de quartiers récemment rendus aux piétons et cyclistes, dont la « *fermeture d'Albert Dubout* ». Ne niant pas le « *report de circulation sur les 4 boulevards* », Julie Frêche conteste la véracité des « *chiffres avancés* » (lesquels ?).

1. **Le Collectif des Riverains des 4 boulevards réclame en vain, depuis des mois, la fourniture par la Métropole de données exhaustives de comptage, de bruit et de pollution sur ces axes.** Chacun pourra vérifier la véracité des chiffres avancés par le Collectif, ceux-ci étant issus des données publiques disponibles sur l'Open Data de la Métropole[2]. Ils font apparaître, pour chacun des 4 boulevards sans exception, **des progressions spectaculaires du trafic automobile depuis l'été 2022 et en particulier depuis la fermeture de l'avenue Albert Dubout**.

Ci-dessus : avenue Albert Dubout, avant sa fermeture. Source : Google

2. **La bataille de chiffres sur le trafic automobile n'est même plus l'enjeu principal du débat, tant l'ampleur du report de trafic est incontestable**. Les données brutes de comptage mises à disposition du public, bien que lacunaires et difficilement exploitables, ne font que confirmer un ressenti unanime des riverains : **une concentration extrême du trafic automobile sur les 4 boulevards, engendrant nuisances sonores, pollution atmosphérique et insécurité routière à des niveaux inédits pour l'ensemble des usagers de la route et des riverains**.

Plus intéressante et surprenante encore est la suite des propos de Julie Frêche, concernant les boulevards Rabelais et d'Orient : « *nous avons effectivement ouvert un nouveau sens de circulation, pourquoi ? Parce que de part et d'autre du boulevard,* ***aucun enfant n'est amené à traverser parce que ce n'est pas le chemin de l'écolier****. Il y a une carte scolaire qui fait que sur la partie nord du boulevard, on est sur les écoles qui sont de l'autre côté du boulevard de Strasbourg, et que du côté sud, on est du côté Cité Mion Saint-Martin. Résultat des courses on a ouvert ce sens de circulation pour supprimer le transit boulevard de Strasbourg* ».

[2] https://data.montpellier3m.fr/dataset/comptage-vehicules-particuliers-de-montpellier

3. Outre qu'elle témoigne d'une conception singulière des motifs de déplacements des enfants – qui ne sont pas *que* des écoliers – dans la ville, **une telle affirmation révèle une méconnaissance grave de la réalité quotidienne vécue par de nombreux écoliers des 4 boulevards et leurs familles. Les enfants traversent matin et soir ces boulevards, dans des conditions rendues bien plus dangereuses depuis la mise à double sens et l'augmentation du trafic**. A titre d'exemple, les résidences « Lou Clapas », « Helena » ou encore « L'Aiguerelle » sont toutes situées au sud du boulevard d'Orient, et hébergent de nombreux élèves fréquentant les écoles « Florian » et « Jules Simon », situées dans le quartier Méditerranée, au nord de ce même boulevard. Un module de recherche basé sur la carte scolaire mis à disposition par la Ville de Montpellier permet de constater que **les propos tenus par Julie Frêche sont faux**[3].

4. Pour s'en convaincre, quelques membres du Collectif se sont postés le matin à quelques passages piétonniers des boulevards Rabelais et d'Orient et ont pu constater *de visu* que **de nombreux écoliers traversent quotidiennement les boulevards, parfois dans des conditions périlleuses** :

Ci-dessus : boulevards Rabelais et d'Orient. Source : Collectif des riverains des 4 boulevards

[3] https://perimscol.montpellier.fr/

Rappelant ensuite une proposition du Collectif des 4 boulevards consistant à « *fermer le boulevard Vieussens au niveau du pont SNCF en maintenant les doubles sens de circulation de part et d'autre* », la Vice-présidente met en garde sur les conséquences supposées en termes de report de circulation « *sur toutes les petites rues adjacentes tels le quartier Méditerranée, le quartier Carnot, le quartier du Lemasson, et donc* ***avec des rues qui étaient encore moins calibrées pour accueillir ce niveau de circulation.*** […] ***Il n'était pas dans notre stratégie de désapaiser*** **(sic)** ***des petites ruelles*** ».

5. Contrairement à cette affirmation, le Collectif des 4 boulevards se refuse à défendre toute proposition qui consisterait à reporter l'injustice créée par la Métropole chez ses voisins. **C'est pourquoi la réouverture au moins partielle (dans un sens de circulation) de l'avenue Albert Dubout, conçue sur l'emprise d'une ancienne voie ferrée comme une rocade apte à supporter un trafic automobile conséquent (présence de murs anti-bruit, constructions existantes en retrait de la voirie, largeur adaptée…), en complément d'aménagements visant à sécuriser le chemin des écoliers, apparaît comme la seule solution raisonnable pour ne pas créer une nouvelle injustice territoriale.** Rappelons à ce sujet que la création d'une passerelle piétonne comptait parmi les engagements du candidat Delafosse[4], une promesse réaffirmée après son élection[5] et semble-t-il tombée dans l'oubli depuis.

   Si le Collectif est amené à formuler des propositions, c'est parce que la Métropole n'en fait aucune ! De la même façon qu'il ne revient pas au malade de proposer au médecin les remèdes qu'il convient de lui administrer, le Collectif ne dispose pas des moyens ni de l'ingénierie publique de la Métropole pour étudier précisément les reports de trafic qui seraient induits par telle ou telle modification du plan de circulation.

6. En indiquant que d'autres rues seraient « *encore moins calibrées* » que les 4 boulevards pour accueillir un haut niveau de trafic automobile, Julie Frêche reconnaît, en creux, une évidence : **les 4 boulevards ne sont pas calibrés pour supporter un tel afflux quotidien de véhicules !**

Evoquant ensuite l'hypothèse de revenir à un sens unique de circulation sur les 4 boulevards pour laisser la place à une vraie piste cyclable bidirectionnelle et sécurisée, **Julie Frêche renvoie aux calendes grecques et tente de faire diversion : « *pour cela, effectivement, il faut régler le nœud du carrefour des Près d'Arènes* »…** Une étude aurait donc été engagée « *à la demande des 4 boulevards, sur deux échangeurs, Montpellier Est et Montpellier Sud* […] *pour voir quelles sont nos orientations pour affiner le plan de circulation, mais évidemment on partage la volonté d'apaisement des 4 boulevards* […] ».

7. **On ne peut que s'inquiéter du niveau de réflexion stratégique et opérationnelle s'agissant des modifications du plan de circulation en cours de mise en œuvre**, si la Métropole s'en remet à une suggestion du Collectif des riverains des 4 boulevards pour se saisir du sujet d'échangeurs routiers saturés, voire définir ses propres orientations en matière de plan de circulation…

[4] https://docplayer.fr/185222442-Elections-municipales-des-15-et-22-mars.html
[5] https://www.francebleu.fr/infos/faits-divers-justice/un-collegien-tres-grievement-blesse-apres-avoir-ete-renverse-par-une-moto-a-montpellier-1604567370

Arguant de l'impossibilité de régler l'injustice des 4 boulevards à court terme, Julie Frêche poursuit : « ***Mais tout ça ne se fait pas en un claquement de doigts, il faut prendre le temps*** […] ».

8. **Le temps d'un claquement de doigts, c'est pourtant à peu près ce qu'il aura fallu à nos élus pour fermer l'avenue Albert Dubout et ouvrir de nouveaux sens de circulation sur les boulevards Rabelais et d'Orient, recréant ainsi, en dépit des incantations de la Métropole, un nouvel axe de transit de substitution au sud de Montpellier (boulevards Vieussens, Berthelot, Rabelais et d'Orient).** Ce sont en effet des arrêtés temporaires de circulation, c'est-à-dire de simples décisions administratives, signées par délégation, sans aucune concertation ou information préalable digne de ce nom, ni même débat en conseil municipal ou de métropole, qui ont plongé, du jour au lendemain, des milliers de riverains dans une situation infernale.

Poursuivant sur la thématique des pistes cyclables, **Julie Frêche enchaîne : « *J'ai proposé au collectif de sécuriser les bandes cyclables*** […] *j'ai proposé que l'on mette des bordures de part et d'autre mais ça effectivement ça suppose de supprimer le stationnement de part et d'autre sur les 4 boulevards, ce à quoi le Collectif m'a répondu par la négative* ».

9. Au-delà de la mauvaise foi avec laquelle l'adjointe aux mobilités prétend rapporter des propos tenus lors de réunions à l'issue desquelles le Collectif n'a été destinataire d'aucun compte rendu, cette proposition appelle plusieurs observations. D'abord, sur la plupart des quelque deux kilomètres de long des 4 boulevards, les bandes cyclables, lorsque celles-ci existent, consistent en un simple marquage au sol[6]. **La faible largeur de la voirie, qui doit supporter désormais un double sens de circulation automobile sur la totalité de l'itinéraire, interdit tout partage de voirie au bénéfice des cyclistes et piétons sur les 4 boulevards**. La suppression des places de stationnement est un faux problème, ces dernières étant, d'une part, nécessaires dans des quartiers de faubourgs constitués d'immeubles anciens parfois non dotés de parking en sous-sol, et, d'autre part, le plus souvent intercalées entre des platanes constitutifs d'un patrimoine historique, naturel et paysager, que personne n'envisage de supprimer.

   Ensuite, quand bien même serait-il possible de créer des bordures séparatives ainsi que le suggère Julie Frêche, **la très faible largeur des bandes cyclables condamne toute possibilité d'aménagement cyclable sécurisé. Le Cerema, organisme public national de référence en matière d'aménagement du territoire, déconseille ainsi de telles bordures dans ce type de configuration**. Illustrant d'ailleurs son propos par un contre-exemple d'aménagement cyclable montpelliérain[7] à ne pas suivre (quartier Antigone) :

[6] A l'exception du boulevard d'Orient dans le sens ouest-est, entre l'avenue de Palavas et la rue du Cimetière protestant, où deux hautes bordures délimitent une portion de piste cyclable unidirectionnelle.
[7] https://www.cerema.fr/fr/actualites/8-recommandations-reussir-votre-piste-cyclable

Piste cyclable étroite aux bordures verticales hautes inconfortable pour les cyclistes

Source : Cerema

Ayant laissé jusqu'alors son adjointe ferrailler en première ligne, le Président de la Métropole se risque finalement à se joindre aux débats, dans un exercice périlleux de relativisation : « *Je voudrais indiquer qu'il y a des axes où il y a des gens qui vivent qui sont à près de 40.000 véhicules jour.* ***L'avenue de la Liberté*** […] ***est à 40.000 véhicules jour, l'entrée Mendès-France est à près de 50.000 véhicules jour.*** *Ça ne se fait pas en un jour, le nouveau plan de circulation il est induit par la réalisation de la cinquième ligne de tramway, la volonté inédite de donner davantage de place au vélo. Que des ajustements soient nécessaires, tout le monde en convient* […] ».

10. **Ayant vu pour certains le trafic automobile tripler sous leurs fenêtres, les riverains des 4 boulevards devraient tout de même s'estimer heureux, car ailleurs c'est pire ! La comparaison des 4 boulevards avec des avenues telles celle de la Liberté, Pierre Mendès-France, est une hérésie qui ne trompera personne, en tout cas pas les Montpelliérains :**

Ci-dessus : avenue Pierre Mendès-France – Source : Google

Ci-dessus : avenue de la Liberté – Source : Google

Ci-dessus : boulevard Rabelais – Source : Google

Notons ainsi, à titre d'illustration, le diagnostic de l'AVAP (aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine) Sud-Gare Méditerranée[8], annexée au PLU (plan local d'urbanisme) encore en vigueur, qui relève que « *Le tronçon d'Orient, sinueux et peu large, n'est pas un boulevard urbain important* ».

Enfin, le Collectif des 4 boulevards ne demande qu'à comprendre en quoi la fermeture de l'avenue Albert Dubout serait liée à la réalisation de la ligne 5 du tramway, ou encore à « *la volonté inédite de donner davantage de place au vélo* », objectif louable pour lequel les 4 boulevards auraient constitué un axe bien plus pertinent[9].

***

[8] https://www.montpellier.fr/include/viewFile.php?idtf=28717&path=25%2F28717_849_AVAP-Sud-Gare-Diagnostic_min.pdf

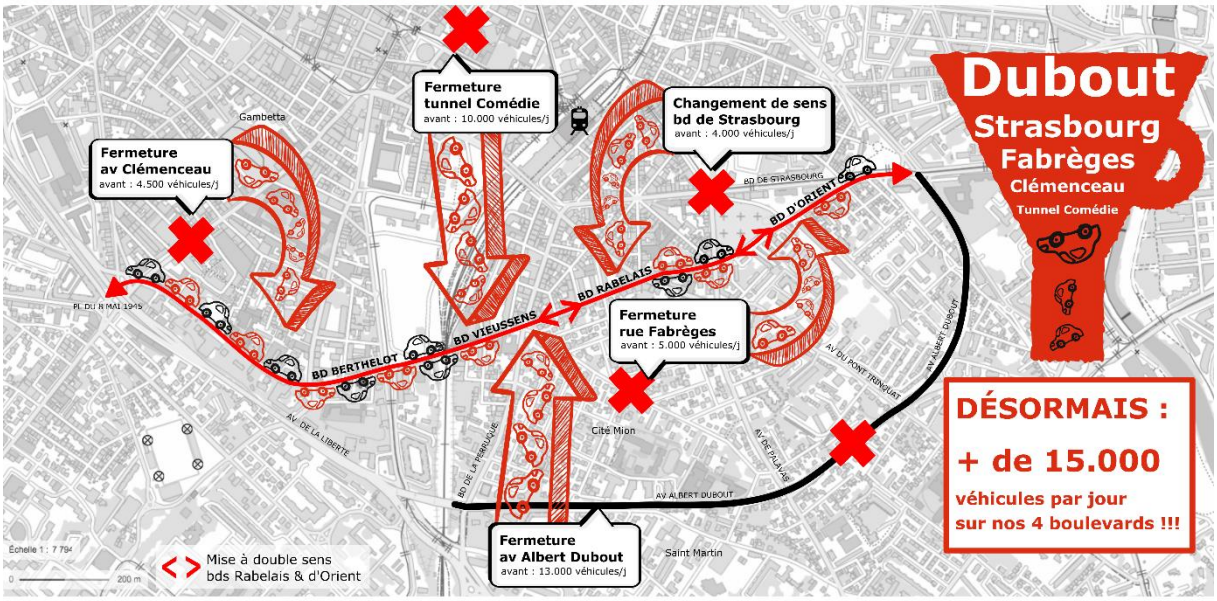
[9] Ainsi l'association Vélocité préconisait-elle, dès 2013, la création d'une « petite rocade » cycliste, empruntant l'itinéraire des 4 boulevards : http://www.velocite-montpellier.fr/wp-content/uploads/2013/02/numero43.pdf

Contact presse : Collectif des riverains des 4 boulevards

06.82.86.70.78 (Marc Le Tourneur) - collectif4boulevards@gmail.com

Nouveau plan de circulation mis en place par la Métropole de Montpellier

Report massif de trafic : 4 Boulevards asphyxiés !



Source données de trafic : Open Data - Montpellier Méditerranée Métropole (2022, moyennes arrondies au millier). Fond de plan : IGN. Réalisation : Collectif des 4 Boulevards