

OBSERVATIONS SUR LA CIRCULATION ET LE STATIONNEMENT A JUVIGNAC

Michel MONCHENY (31/12/2020)

La circulation du virus a peut-être amélioré temporairement celle des véhicules. Pour autant, les problèmes de circulation et de stationnement sont récurrents dans le quartier nouveau des Constellations, les difficultés rencontrées étant indissociables de ce qui se constate au niveau de l'ensemble de la commune, et même plus largement, des communes voisines.

On peut noter en préambule que ces problèmes résultent fondamentalement du fait que nous vivons malheureusement dans un monde - ou une société - opérant suivant deux temporalités différentes : il y a le temps – rapide - de la construction des immeubles de logements ou de bureaux par des aménageurs et autres promoteurs pressés, et le temps - beaucoup plus lent - de la réalisation des infrastructures devant permettre aux occupants de ces immeubles de s'y rendre et de s'en éloigner dans de bonnes conditions. En simplifiant à peine, la construction de logements dégage des profits (privés) et la réalisation d'infrastructures coûte de l'argent (public). Ceci expliquant cela.

Ces observations seront nécessairement modestes, car on ne dispose à l'heure actuelle que de peu d'informations chiffrées, que ce soit sur les flux de véhicules (soit dit en passant les flux horaires n'ont pas dû augmenter beaucoup puisqu'il y avait déjà saturation il y a dix ans, voir l'étude Egis Mobilités de 2009-2010) ou sur le taux de fréquentation des moyens de transport en commun, bus et tramway. Cette situation de défaut d'information est illustrée par le traitement réservé à deux études conduites par le cabinet ITER, finalisées depuis un ou deux ans, qui devaient faire l'objet d'une concertation avec les habitants et associations intéressées et dont on ne connaît toujours pas le contenu et les propositions.

Nous nous bornerons donc à ce stade à des considérations essentiellement qualitatives.

LE CONSTAT

Le constat est facile à faire : au quotidien on stationne et on circule très mal aux Constellations et par extension à Juvignac. Ce n'est pas nouveau.

L'étude réalisée entre 2007 et 2010 par le bureau d'études EGIS Mobilités dressait un état des lieux et constatait déjà une saturation aux heures de pointe matin et soir (HPM, HPS), au niveau des deux goulots d'étranglement que constituent le pont sur la Mosson et le débouché de la quatre-voies sur l'avenue de la Liberté, se traduisant par des retenues sur plusieurs kilomètres.

Dans le quartier des Constellations

C'est peu de dire que le stationnement y est difficile ! Mais personne ne peut en être surpris : un parking par logement, c'est insuffisant dès lors que la moyenne pour la commune est de 1,5 véhicule par foyer. On sait aussi que peu de propriétaires occupants et de locataires utilisent systématiquement leurs parkings en sous-sol. Parfois même, la location n'inclut pas le parking.

Pour les deux derniers lots livrés récemment, aux 250 logements environ correspondent seulement 75 places de stationnement en surface ... qui étaient supposées faciliter l'accès aux commerces voisins. Pauvres commerçants !

Le nombre insuffisant de places est encore compliqué du fait que de nombreux usagers du tram en provenance d'autres quartiers ou d'autres communes, viennent se garer ou tenter de se garer au plus près du terminus.

A cela s'ajoute l'incivilité : les stationnements sur des emplacements interdits ou dangereux, en double file près de l'arrêt du tram ou pour aller à la boulangerie ou chez Casino... ce comportement étant très largement toléré par la police municipale.

En matière de circulation, le quartier est bien évidemment impacté par la situation créée au niveau du passage de la Mosson, en particulier aux heures de pointe du matin (HPM), la file de voitures remontant très loin en amont sur la rue de la Voie Lactée puisque aucune véritable solution de contournement n'est disponible.

Plus largement sur la commune

Comme indiqué plus haut, EGIS constatait déjà il y a plus de dix ans la saturation aux heures les plus critiques de la journée sur les deux trajets permettant d'accéder à Montpellier, à travers ou à partir de Juvignac.

Depuis lors, le seul ajout notable en matière de moyens de déplacement consiste dans le prolongement jusqu'aux Constellations de la ligne de tramway n°3. Cet emplacement permet certes de desservir le nouveau quartier, mais n'est guère utile pour les habitants des autres quartiers plus anciens : La Plaine, Les Garrigues, Fontcaude, Les Hauts de Fontcaude, Le Martinet, Courpouran.

Le trajet modifié du bus n°25 n'apporte pas grand-chose étant donné sa fréquence et le fait d'être soumis aux mêmes aléas de circulation que les autres véhicules.

On constate aussi une congestion du trafic de plus en plus importante en centre-ville au voisinage du supermarché et des commerces voisins, ce qui génère au surplus une pollution de plus en plus prégnante.

LES CAUSES DE CETTE SITUATION

On pourrait écrire **La** cause de cette situation, car l'explication peut se résumer dans le décalage qui existe entre l'augmentation vertigineuse du nombre de logements, et donc d'habitants, dans la commune et les communes voisines ou situées un peu plus loin vers l'ouest, et la quasi absence d'évolution des moyens de déplacement, routes ou transports en commun, alors que cette zone est la moins pourvue en emplois sur l'ensemble du territoire de la Métropole, ce qui impose à ses habitants de se déplacer quotidiennement vers les bassins d'emplois.

Dans le quartier des Constellations, on se trouve confronté à une densité de logements et de population trop importante résultant d'une dérive par rapport au projet initial, 1300 logements prévus dans le PLU de 2010, devenus au fil des années 1654 ! De même pour La Bergerie, 350

logements (sans étude d'impact ni plan de circulation) devenus 560 ! **A quoi bon dépenser en honoraires des sommes importantes pour rédiger un PLU vu l'usage qui en est fait ?**

Comment être surpris de cette aggravation dès lors que deux PLH (Programme Local de l'Habitat), 2007-2012 et 2013-2018 ont imposé la construction à Juvignac de 3390 logements (il y en avait au total 2500 en 2007) et que ce nombre déjà trop lourd a été allègrement dépassé, à tel point que les préconisations du PLH en cours, 2019-2024, soit 100 logements par an, se trouvent déjà quasiment remplies. Pour faire simple, 3390 logements se traduisent par environ 7000 à 7500 habitants et plus de 5000 véhicules supplémentaires dont un bon nombre se retrouvent, matin et soir, englués dans des embouteillages nauséabonds !

EXISTE-T-IL DES SOLUTIONS ?

L'analyse qui précède laisse craindre qu'il n'existe pas de solution efficace à brève ou moyenne échéance, c'est-à-dire moins de dix ans, au problème d'ensemble. Tout au plus peut-on envisager des mesures permettant peut-être d'obtenir des améliorations ponctuelles et d'atténuer les conséquences d'une évolution qui va rester négative (les 560 logements et les bureaux de Bergerie-Mialanes ne sont pas encore tous livrés et d'autres programmes comprenant quelques dizaines de logements chacun vont démarrer).

1- Faire respecter les règlements

Cela vise les stationnements irréguliers (emplacements interdits ou dépassement de durée).

2- Modifier les modalités de stationnement

Ces modalités peuvent évoluer en instaurant de manière systématique un stationnement payant appliqué à différentes catégories de véhicules : tarif plus faible, à la journée, pour les résidents et tarif plus élevé, à l'heure, pour les non-résidents. Près des commerces, un stationnement gratuit de faible durée serait autorisé.

Une telle solution n'est guère satisfaisante : impopulaire auprès des résidents, elle nécessiterait un contrôle systématique, apparemment difficile à mettre en oeuvre.

3- Augmenter les capacités de stationnement du quartier

D'une façon générale le nombre d'emplacements de stationnement en surface est insuffisant. Encore faut-il que des emplacements supplémentaires soient localisés aux bons endroits : un grand parking aux Thermes ne servirait pas à grand' chose.

Les commerçants de la Place du Soleil déplorent à juste titre la perte de clients parce que ces derniers ne peuvent stationner à faible distance. On aurait pu profiter de la réalisation des deux derniers groupes d'immeubles au voisinage immédiat de la Place pour améliorer cette situation. Perdu ! (250 logements construits, 75 places de parking en surface, réservées aux résidents).

La zone particulièrement visée est celle proche à la fois du terminus du tramway et de la Place du Soleil. On pourrait imaginer procéder à une augmentation conséquente du nombre d'emplacements dans ce secteur, impliquant la construction de parkings sur plusieurs niveaux,

en sous-sol et/ou en superstructure, accessibles côté Constellations et côté Garrigues. Le parking proche de la salle Jean Moulin est susceptible de fournir un emplacement approprié. Un tel projet ne serait pas pharaonique et devrait pouvoir être financé sans trop de problème.

Cette première solution « évidente » n'est pas complètement satisfaisante. Il en résulterait à coup sûr un afflux de véhicules d'usagers du tramway, se traduisant par un trafic accru dans le quartier des Garrigues. Mais toute solution présente nécessairement des inconvénients.

4- Augmenter la fréquence des tramways aux heures de pointe

Là encore l'intérêt d'une telle mesure est évident, à la condition de l'associer à la précédente. Il ne sert à rien de doubler le nombre de tramways si les passagers potentiels un peu lointains ne peuvent pas trouver de stationnement. Inversement prévoir de grands parkings peut être une bonne chose, aux réserves près exprimées ci-dessus, encore faut-il que la fréquence des trams permette de transporter tous les usagers potentiels. Là encore un tel ajustement aux besoins ne semble pas devoir être irréaliste. Il serait néanmoins intéressant de connaître le taux d'occupation des trams aux heures les plus chargées.

5- Aménager un PEM à l'entrée ouest de la commune

Un tel projet, sensiblement plus ambitieux que le précédent, mais impliquant aussi des budgets plus conséquents, apporterait certainement des résultats plus spectaculaires en reportant en limite urbaine le stationnement des utilisateurs du tram et en réduisant la pénétration des véhicules dans la commune. Il est d'ailleurs envisagé dans le nouveau SCoT au niveau de l'échangeur de Courpouiran. De plus, cela libérerait des emplacements pour les clients des commerces de la place du Soleil.

Cet aménagement repose sur l'extension de la ligne n°3 jusqu'à l'emplacement choisi, soit à partir du terminus actuel, soit de préférence par un trajet direct le long des Allées de l'Europe, permettant de desservir le centre-ville, soit encore par un trajet en boucle.

L'extension de la voie depuis la Mosson jusqu'à Courpouiran, longue de deux kilomètres représenterait un coût de l'ordre de 30 à 40 Millions d'euros, auxquels il faudrait ajouter quelques rames de tramway supplémentaires, à 2,5 M d'euros la rame, à comparer aux 300 millions d'euros pour le projet de COM évoqué ci-dessous.

A titre d'exemple, le PEM de Lunel a représenté un investissement de 11 millions d'euros.

Ce projet de PEM doit être une priorité à court terme pour la commune de Juvignac. Mais on n'entend pas la municipalité sur ce sujet essentiel.

6- Les autres mesures envisageables ou déjà envisagées

Ces autres mesures portent, à l'échelle de la commune, sur l'utilisation plus importante du vélo, avec ou sans assistance électrique, le covoiturage, la location de véhicules « partagés » et, à l'échelle de la Métropole et du Département, sur l'aménagement de la liaison entre la A750 et la A9 (COM) et le bouclage du LIEN entre Saint-Gély du Fesc et Bel-Air.

-Concernant **le vélo**, le progrès qu'apporte l'assistance électrique lui donne un peu plus de crédibilité, mais à au moins deux conditions : qu'il soit financièrement plus abordable, éventuellement au moyen de subventions délivrées sous certaines conditions, et que les conditions de circulation soient beaucoup plus sécurisées qu'elles ne le sont actuellement et cela sur tous les grands axes de la métropole. De telles mesures pourraient permettre, au mieux, de doubler l'usage du vélo et passer de 4 à 7 ou 8%. Ce n'est donc pas non plus la solution radicale. De plus, la région bénéficie d'un climat plutôt chaud et d'un relief qui n'est pas particulièrement plat. Montpellier n'est pas Amsterdam.

Quant aux autres mesures « communales », elles nous semblent ne présenter qu'un intérêt encore plus limité.

- **Le covoiturage** n'a de sens que sur des trajets relativement longs, par exemple pour des communes comme Gignac ou Montarnaud, et ne paraît pas approprié pour Juvignac. Cela étant il aurait été possible de l'organiser, ne serait-ce qu'à titre de test, en aménageant une zone de stationnement adjacente au rond-point Jean Monnet. Cela n'a pas été tenté.

- Un parc de **petits véhicules électriques en location** pourrait être utile en étant accessible aux Constellations ou au centre-ville, mais son apport resterait de toute évidence très marginal et son efficacité serait voisine de zéro aux heures de pointe.

- Il convient d'ajouter, pour être complet, la reprise du serpent de mer que constitue **le projet de Contournement Ouest de Montpellier (COM)**. Mais comme son nom l'indique, il s'agit là d'un « contournement », donc a priori d'un intérêt limité pour l'accès radial au centre-ville de Montpellier à partir de ou via Juvignac. Par ailleurs le projet actuellement soumis à consultation est critiquable sous plusieurs aspects importants, nuisances et coût notamment. Une amélioration importante et plus raisonnable en coût consisterait à réaliser les franchissements prévus des trois ronds-points mais en deux fois une voie au lieu de deux fois deux voies. Dans le même ordre d'idées, le LIEN n'a de sens que s'il rejoint la A750 au niveau de Bel-Air. Il serait donc logique d'en terminer la réalisation, en dépit des nuisances qui en résulteraient.

- Prenant un peu plus de hauteur, une ultime proposition mais non la moindre, consisterait à **créer des emplois dans l'Arc Ouest de la Métropole**, ce qui diminuerait les trajets domicile-travail qui sont on l'a vu l'une des causes des problèmes que connaît la commune en matière de circulation.

CONCLUSIONS

Une vraie solution consiste à :

- aménager rapidement un PEM (prolongement de la ligne 3 et grand parc de stationnement) à la limite ouest de la partie urbanisée de la commune
- créer des emplois dans l'Arc Ouest de la Métropole.

Accessoirement, construire un parc de stationnement à plusieurs niveaux au voisinage du terminus actuel de la ligne 3 du tram et de la place du Soleil. Le reste ne sera que pis-aller...