

Montpellier, le 25/11/2025

Monsieur Pierre MOSCOVICI
1^{er} Président de la Cour des Comptes
Cour des Comptes
13 rue Cambon
75100 PARIS cedex 01

Vos réf. : 2024-000287/ S2025-1592

Objet : Relevé d'observations définitives portant sur la contribution des usagers au financement des transports collectifs urbains- Le cas de la Métropole de Montpellier-

Monsieur le Président,

Je vous confirme la réception de votre courrier en date du 22 octobre 2025 relatif au rapport d'observations définitives portant sur la contribution des usagers au financement des transports collectifs, le cas de Montpellier Méditerranée Métropole.

J'ai l'honneur de vous communiquer par la présente les réponses apportées par la Métropole de Montpellier.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, en l'assurance de ma considération distinguée.

Le Maire de Montpellier
Président de Montpellier Méditerranée Métropole



Michaël DELAFOSSE

Réponse de la Métropole de Montpellier au rapport d'observations définitives de la Cour des Comptes portant sur la contribution des usagers au financement des transports collectifs urbains- Cas de la Métropole de Montpellier

INTRODUCTION

En date du **15 septembre 2025**, la Métropole de Montpellier a reçu l'enquête nationale relative à « *La contribution des usagers au financement des transports collectifs urbains* ». En date du **22 octobre 2025**, elle a également reçu le cahier spécifique consacré au « *Cas de Montpellier Méditerranée Métropole* », qui complète l'analyse nationale par un focus détaillé sur les dynamiques locales.

La Métropole prend acte du rapport et réaffirme fortement que la gratuité n'est pas qu'une mesure tarifaire : **c'est un choix politique majeur**, inscrit dans un mandat démocratique clair, destiné à transformer durablement le système des mobilités. La gratuité est un engagement pris devant les électeurs, validé par le suffrage universel et mis en œuvre dans le cadre de l'article 72 de la Constitution relatif à la libre administration des collectivités.

Cette politique de gratuité a fait l'objet d'une **mise en œuvre progressive, structurée et rigoureusement évaluée**. Dès l'origine, la Métropole s'est dotée d'outils d'analyse solides : montée en charge par étapes, dispositifs de comptage performants et consolidation de l'Observatoire des mobilités. Ces instruments permettent aujourd'hui d'apprécier objectivement les effets de la mesure.

Les premiers résultats sont significatifs : **hausse de la fréquentation, recul de la part modale de la voiture, progression des modes actifs, apaisement du réseau**, confirmation d'un report modal réel. Loin de fragiliser le système, la gratuité **rééquilibre durablement les parts modales**.

Dans sa réponse la Métropole de Montpellier souhaite souligner 4 points essentiels :

1. **La politique de mobilité relève d'un choix politique visant une transition écologique et sociale**
2. **Ce choix s'accompagne d'une méthode rigoureuse d'évaluation de la politique menée**
3. **Les résultats sont à la hauteur de l'ambition métropolitaine en matière de mobilité**
4. **Une offre de transport qui se densifie sur le territoire métropolitain pour concrétiser le choc des mobilités**

1. La politique de mobilité relève d'un choix politique visant une transition écologique et sociale

1.1. Une politique de mobilité ambitieuse conforme au principe de libre administration

La Métropole de Montpellier rappelle que **l'organisation des mobilités relève pleinement de la libre administration des collectivités territoriales**, principe constitutionnel fondamental qui garantit aux AOM la capacité de définir leurs politiques publiques en fonction des besoins de leur territoire.

La loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 a conforté ce rôle en reconnaissant **l'autorité organisatrice de la mobilité** comme l'acteur principal de la politique de transport local. À ce titre, **la Métropole dispose de la latitude nécessaire pour organiser son réseau, structurer son financement et définir son système tarifaire**, y compris en instaurant la gratuité pour ses habitants.

Ce choix n'est ni une entorse aux règles de bonne gestion, ni une décision marginale : **c'est l'expression légitime du choix des électeurs**, pleinement conforme au cadre juridique national.

La Métropole de Montpellier est un territoire caractérisé par une **jeunesse démographique singulière**, une **densité urbaine élevée** et une **croissance soutenue** (+8 000 habitants par an). Cette dynamique génère une **pression automobile importante** et impose d'accélérer la **transition écologique**, en mettant en œuvre une politique de mobilité ambitieuse, cohérente et adaptée aux réalités métropolitaines.

Dans un tel contexte, il est **non seulement légitime mais nécessaire** que la Métropole mette en œuvre une politique de mobilité fondée sur une analyse fine des besoins sociaux, environnementaux et économiques du territoire. La gratuité ne saurait être appréciée à l'aune d'un raisonnement national standardisé : elle constitue **un levier stratégique structurant** de la politique métropolitaine.

1.2. La gratuité : un choix politique structurant, au-delà d'une simple mesure tarifaire

La gratuité n'est pas une mesure tarifaire : c'est **un choix politique structurant**, fondé sur la **justice sociale**, la **transition écologique** et la **cohésion territoriale**. La réduire à un simple « manque à gagner » constitue une **lecture datée** des politiques de mobilité.

En supprimant la barrière du prix, la Métropole garantit la **liberté de se déplacer pour tous** et renforce le **report modal vers les transports collectifs**. Ce choix s'inscrit dans une **stratégie globale** : ligne 5 de tramway, réseau de bus à haut niveau de service, extension de la ligne 1 de tramway, montée en gamme du réseau bus, développement du Réseau Express Vélo, aides à l'achat et à la réparation de vélos, hubs mobilités, modernisation numérique et pilotage par l'Observatoire des mobilités.

La gratuité fait du transport collectif **un bien commun, universel et lisible**. Elle corrige deux limites majeures des systèmes actuels : **le non-recours massif aux tarifications sociales** et **le sentiment d'injustice des classes moyennes**, souvent exclues des dispositifs. Avec la gratuité, **les transports en commun redeviennent les transports de tous**, au cœur d'une transformation durable et assumée des pratiques de mobilité.

La gratuité permet de soutenir les gens qui travaillent et ne reçoivent pas d'aide. L'universalité de la gratuité est aussi un moyen d'**accompagner positivement à un changement de comportement**. Face aux enjeux climatiques, la gratuité est un levier pour surmonter les difficultés à accompagner la transition.

1.3. Une politique de gratuité maîtrisée, pilotée et évaluée dans la durée

La gratuité a été déployée progressivement — week-ends, jeunes, seniors, puis gratuité totale — afin d'accompagner les changements de pratiques, de mesurer les effets et d'ajuster l'offre. Chaque étape a fait l'objet d'un bilan opérationnel, permettant de sécuriser la montée en charge. Cette trajectoire maîtrisée se traduit aujourd'hui par **420 000 Pass Gratuité** délivrés (*soit 82% de la population métropolitaine totale*) et une **hausse de fréquentation de +35 %** entre 2019 et 2024.

Pour suivre les usages réels, la Métropole s'appuie sur un système de **cellules compteuses** plus fiable que la billettique dans un contexte de non-validation. Ce dispositif permet une mesure fine et continue des montées/descentes, par ligne, par créneau et par jour-type, constituant une base robuste pour piloter l'offre.

L'**Observatoire des mobilités** consolide un flux de données conséquent (téléphonie, GPS), des comptages physiques (piétons, vélos, voitures) et des données territoriales et socio-démographiques.

Il produit des indicateurs multiples 2019–2025, des parts modales consolidées et des analyses territorialisées.

Ainsi la politique de mobilité déployée est **évaluée de manière plus fine, plus riche et plus robuste** que ne le reflète la lecture présentée dans le rapport.

2. Un choix qui s'accompagne d'une méthode rigoureuse d'évaluation de la politique menée

2.1. L'Observatoire des mobilités : un outil central de pilotage et de transparence

Depuis le début du mandat, la Métropole de Montpellier a profondément renouvelé sa manière d'évaluer les politiques de mobilité en créant un **Observatoire des mobilités**, devenu **l'outil central de pilotage, d'analyse et de transparence**. Conçu avec Mobility Metrix, il repose sur **une hybridation de données massives** — téléphonie mobile, comptages automobiles et GPS, comptages piétons, vélos, voitures, montées/descentes — traitées via des **algorithmes d'apprentissage automatique** produisant des matrices origine-destination et **des parts modales fiables et territorialisées**.

Loin d'être une simple compilation statistique, l'Observatoire est une **plateforme d'intelligence territoriale**, capable de suivre en continu les déplacements, d'isoler les **effets du choc d'offre**, de mesurer l'impact des travaux structurants et d'objectiver les évolutions de parts modales. Cet outil est **pionnier au niveau national**, partagé avec les partenaires institutionnels, dont le Cerema, et utilisé par plusieurs métropoles.

2.2. Observatoire des mobilités : Une lecture complémentaire à celle de la Cour, fondée sur les flux réels

La méthode de la Cour repose sur **une période d'observation courte, un sondage unique et des extrapolations tarifaires**, qui ne permettent ni de mesurer les flux réels, ni d'intégrer les effets du choc d'offre. Cette approche ponctuelle et déclarative **ne capture pas la transformation systémique** engagée sur le territoire pour diversifier les moyens de déplacement.

L'Observatoire 3M fait l'inverse : il **mesure le réel**, sur **des données multiples**, avec **un niveau de spatialisation et de précision bien supérieur** à celui mobilisé par la Cour. Il permet d'observer les flux par mode, par heure et par territoire, d'intégrer la multimodalité, l'impact des travaux et les variations locales. Cette méthode **continue, robuste et contextualisée** fournit une lecture nettement plus pertinente des mobilités sur le territoire.

2.3. Observatoire des mobilités : Un dispositif réactif et économe

L'enquête mobilité CEREMA repose sur un dispositif **coûteux (1,5 à 2 M€)**, fondé sur un sondage représentatif mais **réalisé avec une fréquence trop faible pour suivre les évolutions rapides** d'un territoire dont l'offre de transport évolue en permanence. Cette approche produit une photographie utile. La Métropole a fait le choix de la compléter par une analyse dynamique du fait de la transformation rapide des mobilités sur le territoire.

L'Observatoire 3M fournit une **analyse continue**, pour **un coût inférieur à un dixième** de celui d'une enquête CEREMA. Il permet de suivre en temps quasi réel les **parts modales**, les **flux origine-destination**, les **kilomètres parcourus par mode**, les **temps de parcours**, et les **émissions associées**. Cette méthode, **compatible avec les standards CEREMA**, est mieux adaptée aux besoins opérationnels et à la rapidité des transformations des pratiques des usagers.

La Métropole a ainsi fait le choix d'une approche **innovante, réactive et économiquement soutenable**, permettant de piloter une politique publique fondée sur **des données fiables, actualisées et objectives**.

3. Des résultats à la hauteur de l'ambition métropolitaine en matière de mobilité

3.1. Une politique systémique des mobilités

La politique de mobilité de la Métropole de Montpellier est **systémique**, bien au-delà de la seule gratuité. Elle combine **transports collectifs, mobilités actives, réduction du trafic automobile, urbanisme orienté mobilités et mobilités partagées**. La gratuité est le **marqueur d'une stratégie d'ensemble**, soutenue par un **effort budgétaire inédit**, un **réseau restructuré**, un **système vélo structurant** et une **gouvernance publique renforcée**. Elle répond aussi à un impératif sanitaire et environnemental : **le trafic routier représente 82 % des NO₂, 30 % des particules fines et 57 % des GES**, avec **300 décès prématurés/an** liés à la qualité de l'air. La gratuité contribue, avec les autres leviers, à **désaturer la ville-centre, réduire la pollution et améliorer la qualité de vie**.

La Métropole de Montpellier est l'une des **métropoles à la croissance la plus rapide de France** (+2 %/an, soit près de 8 000 habitants supplémentaires chaque année). Cette dynamique, concentrée pour l'essentiel autour d'une ville-centre très attractive, génère des flux pendulaires intenses et une pression accrue sur les infrastructures. La diversité du territoire (*quartiers denses, zones pavillonnaires, communes rurales, pôles universitaires*) impose une politique différenciée et intermodale, adaptée à chaque secteur.

Les mobilités dépassent largement les frontières institutionnelles : **20 % des déplacements** sur le périmètre métropolitain proviennent ou vont vers les territoires voisins du bassin de vie SERM (800 000 habitants). La Métropole construit donc une gouvernance élargie, en cohérence avec les travaux du SERM et les coopérations avec la Région.

Ces spécificités territoriales expliquent et légitiment les choix de la Métropole : gratuité pour les résidents, choc d'offre massif, politique vélo ambitieuse, développement des mobilités partagées et renforcement des infrastructures.

3.2. Un recul des parts modales de la voiture au profit des modes de déplacements alternatifs

Les résultats de l'Observatoire confirment une **recomposition profonde et durable des pratiques** entre 2019 et 2025. À l'échelle de la Métropole, **la voiture particulière recule fortement**, passant de 68 % à 53 % des déplacements (**-15 points**). Dans le même temps, **les transports en commun progressent de 10 % à 13 %**, **la marche bondit de 17 % à 27 %** et **le vélo augmente de 4 % à 6 %**. À Montpellier, en jours ouvrés, les tendances sont encore plus marquées : **la voiture passe de 58 % à 45 %**, **les transports en commun de 17 % à 19 %**, **la marche de 21 % à 29 %** et **le vélo de 5 % à 8 %**.

Cette dynamique s'explique par la combinaison entre la **gratuité**, l'amélioration continue de l'offre et des **investissements structurants** (zones apaisées, renforcement des itinéraires piétons, Réseau Express Vélo, stationnements sécurisés). Le réseau connaît également un **apaisement notable** et une **baisse des incivilités**, portée par la gratuité et la Police Métropolitaine des Transports.

L'analyse consolidée sur la période 2019–2025 démontre que **la progression des transports collectifs s'effectue conjointement à celle des modes actifs**. Les déplacements de courte distance demeurent

majoritairement réalisés à pied ou à vélo, tandis que **la gratuité améliore l'accessibilité des trajets plus longs** et favorise un recours accru aux transports collectifs.

Ces résultats mettent en évidence **une recomposition globale des mobilités au profit des modes durables**. En combinant **gratuité** et **choc d'offre**, la Métropole fait **reculer l'usage de la voiture**, **renforce les transports collectifs** et **soutient la montée des modes actifs**, transformant durablement l'équilibre du système de mobilité.

3.3 L'effet combiné "gratuité + offre" : un modèle plus performant que les comparaisons nationales

La comparaison avec d'autres métropoles confirme **l'efficacité singulière du modèle montpellierain**. A Bordeaux et Nice, **+75 % de linéaire tramway** n'ont produit que **+3 points de part modale TC** en dix ans ; à Toulouse, la part modale TC est **restée stable dix ans** malgré un réseau conséquent. A Montpellier, **+3 points de part modale TC entre 2019 et 2025, sans mise en service de nouvelle ligne lourde**, démontrent l'effet puissant du couple **gratuité + choc d'offre**. Les politiques d'aménagement renforcent cette dynamique : **+100 km de vélolignes**, fermeture d'axes de transit, requalification des voiries, préparation de la ligne 5 de tramway et de l'extension de la ligne 1 de tramway. A elles seules, **les années 2023–2025** montrent que la gratuité a généré **+3 points de part modale TC**, avant même l'arrivée des nouvelles infrastructures.

Enfin, le rapport coût/efficacité est sans équivoque : **35 M€/an pour la gratuité**, contre **440 M€ pour une ligne de tramway + 12 M€/an de fonctionnement**. La gratuité est **un levier immédiatement opérationnel, moins coûteux et hautement performant** pour réorienter les pratiques de mobilité.

4. Une offre de transport qui se densifie sur le territoire métropolitain

4.1. Un effort d'investissement massif et priorisé en faveur des mobilités

La gratuité n'a de sens que si elle s'accompagne d'une montée en puissance de l'offre. C'est pourquoi la Métropole a articulé sa politique autour de deux leviers complémentaires : **une mesure sociale et incitative forte**, la gratuité pour les résidents, et **un programme massif d'investissements**, destiné à renforcer l'offre, sécuriser le réseau et améliorer la qualité de service.

Entre 2020 et 2025, la Métropole a mobilisé **1,426 milliard d'euros** pour les mobilités dans le cadre d'un PPI de 2,5 milliards. **Près de 60 %** des investissements métropolitains concernent ainsi les transports et les espaces publics, confirmant que la mobilité durable est la priorité politique du mandat.

Cet effort se traduit par des projets structurants : **649 M€ pour le réseau de tramway** (réalisation de la ligne 5, prolongement de la ligne 1, renouvellement des rames et des plateformes de tramways), **200 M€ pour la sécurisation et la modernisation du réseau existant**, **98 M€ pour les infrastructures cyclables** — l'un des programmes vélo les plus ambitieux de France — et **52 M€ pour les cheminements piétons et l'accessibilité PMR**. À cela s'ajoutent la modernisation des centres d'exploitation et de maintenance (65 M€ d'ici 2026) et les premières études pour un troisième dépôt de tramway.

La mise en service de la **ligne 5 en décembre 2025**, financée avec l'État, la Région, l'Europe et la Banque des Territoires, constituera une nouvelle dorsale capacitaire et permettra de répartir la fréquentation importante de la ligne 1 sur son tronçon nord. Parallèlement, le réseau de bus a été profondément

requalifié : fréquences renforcées, meilleure lisibilité, renouvellement du matériel roulant, et déploiement progressif de bus 100 % électriques.

Ces investissements confirment une ligne claire : **la gratuité n'est jamais pensée isolément, mais intégrée à un effort global de modernisation et d'extension de l'offre**, afin d'accompagner la hausse de fréquentation et de garantir un service public performant.

4.2. Une offre kilométrique en hausse, au service de la qualité de service

L'offre kilométrique est l'un des indicateurs les plus concrets de l'engagement de la Métropole. Avant la mise en service du Bustram, de l'extension de la ligne 1 et de la ligne 5, le réseau proposait **12,9 millions de kilomètres commerciaux par an**. Avec le déploiement du réseau 2025, ce volume atteindra **14 millions**, soit **+8 % d'offre supplémentaire**.

Cette progression ne se limite pas à une extension géographique : elle s'accompagne d'un **renforcement des fréquences**, d'amplitudes horaires élargies, d'une meilleure régularité et d'une intégration plus fine entre les modes. L'objectif est clair : démontrer que **la gratuité ne s'oppose jamais à la qualité**, mais avance avec elle. La fréquentation augmente, et la réponse de la Métropole est immédiate : plus d'offre, mieux répartie, mieux coordonnée.

4.3. Une couverture territoriale renforcée, au bénéfice de l'ensemble des habitants (2019–2025)

Entre 2019 et 2025, la couverture du réseau s'est améliorée de manière significative. À Montpellier, la population desservie par le réseau (tram, bus, Bustram) passe de **91 % à 96 %** ; la couverture tramway progresse de 70 % à 81 % soit **+11 points de population pouvant accéder au tram plutôt qu'au seul bus**. La mise en service du Bustram vient par ailleurs renforcer un maillage métropolitain grâce à une offre plus lisible et plus structurante. A l'échelle de la Métropole, la couverture TC s'améliore également, passant de **79 % à 82 %**. Le tramway couvre désormais 57 % du territoire (contre 50 % en 2019), tandis que les réorganisations de lignes permettent une meilleure articulation entre bus et modes lourds. Cette amélioration réduit les inégalités territoriales, facilite l'accès aux emplois, services et équipements, et garantit que **la gratuité bénéficie à tous**, y compris dans les quartiers QPV (Cévennes, Mosson) et les nouveaux secteurs urbains (Cambacérès, République).

Enfin, nous observons que les réseaux maintenant une tarification ne pallient pas pour autant à une faible offre de transport, une faible qualité de service. **La gratuité des transports est un engagement** : celui de dire, à l'image des 43 autres réseaux français, que **la priorité ce sont les transports en commun**.

CONCLUSION

La Métropole de Montpellier confirme que la gratuité n'est **pas qu'une mesure tarifaire**, mais **le moteur d'une stratégie cohérente de mobilité durable**, appuyée sur des investissements massifs. Ces deux efforts cumulés aboutissent à un choc des mobilités pour une transition écologique et sociale. Les résultats sont désormais établis : **fréquentation en hausse**, part modale de la **voiture en recul**, **modes actifs en progression**, **réseau apaisé** et **report modal réel**. **La gratuité fonctionne** et transforme les mobilités au bénéfice de tous. La Métropole poursuivra une action **ambitieuse, responsable et socialement juste**, en combinant **gratuité et investissements**, deux leviers qui ne s'opposent pas mais **renforcent la transition écologique**, l'attractivité du territoire et le **droit à la mobilité pour chaque habitant**.