

Les primo-arrivants « sensibilisés aux problèmes de circulation »

REGARDS

Avec plus de 4 500 nouveaux habitants chaque année, la Métropole de Montpellier fait rêver. Mais les entreprises qui recrutent conseillent de penser aux déplacements avant de s'installer.

Michel Pieyre
mpieyre@midilibre.com

Franck Pouzache, DRH de la biotech Medincell basée à Jacou, 150 salariés, est un ancien expatrié. Il a passé cinq ans aux États-Unis : « Je travaillais auparavant sur Nîmes. J'ai gardé ma maison. J'ai intégré Medincell en 2020. Je loue un petit studio à côté de Jacou, volontairement. Je vais à contre-sens du flot matin et soir. Il était hors de question de passer du temps dans la voiture ».

Mais le responsable n'en est pas moins à l'écoute des salariés : « Nous recrutons des compétences très ciblées, nous allons les chercher jusqu'à l'étranger. Nous travaillons pour les installer sur le territoire, notamment avec la famille. » Logements, écoles, crèches, formalités, cours de français, intégration du conjoint... rien n'est laissé au hasard. Au sein de l'entreprise, les discussions vont bon train sur les modes de déplacements : « C'est le sujet numéro 1. Des salariés sont installés autour du lieu de travail, pour éviter les embouteillages. Nous avons de jeunes recrues qui préfèrent le centre-ville pour le dynamisme de la ville. Nous travaillons sur un plan de mobilité pour accompagner

nos collaborateurs vers des solutions de covoiturage. Une appli a été mise en place le mois dernier. Cela parle aux salariés, comme l'accompagnement pour l'achat d'un vélo électrique. Beaucoup prennent aussi le tramway jusqu'à Jacou. » Une politique volontariste, en droite ligne du concept RSE des entreprises, intronisé par le ministère de la Transition écologique.

« Il n'y a pas de véritable périphérique pour les voitures »

Alessandra Chauvin, co-dirigée de l'agence de relocation (à prononcer à l'anglaise) RWS, s'occupe de l'installation des primo-arrivants sur Montpellier. La mobilité, elle connaît. Habitante jadis de la banlieue montpelliéraine, elle vit aujourd'hui en cœur de ville. Elle donne son expertise en la matière : « Nous sensibilisons nos clients aux problèmes de circulation, notamment depuis la crise du Covid et les nouvelles voies de circulation dans Montpellier. La première question est de savoir à quelle distance veut habiter le salarié de son lieu de travail. Ensuite, de quel moyen de locomotion il dispose. Par exemple, la clientèle d'Ubisoft est plutôt jeune et se déplace à vélo ou en trottinette, à pieds. Ils voudront



Vélo, trottinette, voiture ? Les nouveaux arrivants se font conseiller dans leur mode de déplacement. RDH

résider à proximité de Castelnaud. »

Pour les autres, ex-citadins aux désirs de campagne et qui devront entrer en ville quotidiennement, la responsable commente : « Je leur dis clairement qu'ils seront confrontés à des embouteillages. Qu'ils viennent du nord, de Jacou, du Crès, de Saint-Jean-de-Védas, j'appuie pour qu'ils laissent leur voiture aux parkings pour prendre le tramway. » Alessandra Chauvin organise les visites de logements : « Je fournis le nombre d'heures ou de minutes qu'ils mettront du bien situé à leur lieu de travail, avec

les types de transport possibles. » De son expérience de dénicheuse de m² à louer, la professionnelle est formelle : « Ils préfèrent habiter aux abords de la ville, quelques rares cas voudront s'éloigner. Et pour ceux qui optent pour le centre-ville, je recherche des parkings pas trop loin de leur lieu de résidence. » Elle aussi subit quotidiennement l'enfer des embouteillages : « Les conditions de circulation se dégradent. Là où je mettais vingt minutes pour me déplacer d'un point à un autre, je mets le double aujourd'hui. Pour emmener mes clients aux différentes visites,

cela devient très compliqué. Il est presque impossible de récupérer quelqu'un à la gare, en voiture. C'est génial l'écologie, j'adhère, mais la transition a

été trop vite faite. Il n'y a pas de périphérique pour les voitures. Les gens en ont marre. » Nolween Stéphand et Mélanie Leouffre, cogérantes de la société « Yes we move », proposent aux primo-arrivants et conjoints une intégration locale plus aisée, par le biais d'ateliers. Les problèmes de la vie quotidienne peuvent être abordés, notamment la mobilité : « Nous parlons dans nos ateliers mais de façon induite. » Le sujet n'est pas tant de savoir si le nouvel arrivant s'installera en ou hors de la ville, mais plutôt la praticité : « Ils ne savent souvent pas dans quel quartier vivre ou dans quelle ville proche. Ils ont besoin de recommandation par rapport à leurs attentes. Mais on ne sent pas une priorité chez eux en termes de mobilité. » Notamment les nouveaux habitants débarqués de la région parisienne et qui ont déjà mordu la poussière : « Les embouteillages à Montpellier ne leur parlent pas, ils connaissent. La mobilité n'arrive jamais dans les freins à l'installation sur le territoire. La ville attire et continue à attirer ».

La qualité de vie au travail

MEDEF Jean-Marc Oluski, président du Medef Hérault Montpellier, explique : « Nous intégrons la qualité de vie au travail. Pour recruter des collaborateurs, il faut que les entreprises attirent. Avec par exemple le travail du conjoint, c'est un sujet majeur. Nous y travaillons au sein du club 34. » Le problème des mobilités n'est pas dans les réflexions du Medef : « Un des seuls aspects positifs de la crise a été le télétravail. Mais à Bordeaux, Toulouse, les embouteillages existent aussi. C'est un problème endémique. Montpellier est attractive, avec la santé, la high-tech, le projet Med Vallée. Il y a un terreau fertile pour être encore plus attirant. »

Depuis 40 ans, haro sur la voiture

DANS LE RÉTRO

Au fil des années, le secteur piétonnier s'étend, quartier après quartier. Tout a commencé quand la Comédie a perdu son statut de carrefour central.

C'est un temps que les moins de 40 ans n'ont pas souvenir. Quand la place de la Comédie, naguère appelée l'œuf (du fait de sa zone piétonne de forme ovale autour de la statue des Trois-Grâces), était en quelque sorte le carrefour de la ville : 4 500 véhicules par jour, l'étape incontournable du chemin des vacances. Eh oui, la RN113 passait... sur la Comédie. La piétonnisation totale du secteur date de 1986.

Une lente mue au cœur de la ville

L'idée avait germé très tôt dans la tête de Georges Frêche, élu maire de la ville en 1977. Virer les bagnoles ou plutôt les faire passer sous la Comédie. Place aux piétons au cœur de la ville. Objectif avoué : faire de la place de la Comédie et de l'Esplanade, la plus grande zone piétonne d'Europe. Aussitôt pensé, presque aussitôt fait. Neuf ans plus tard, la Comédie sans voitures voit le jour. Entre-temps, le grand bâtisseur de la ville a inau-

guré un nouveau quartier de la ville, Antigone, de l'architecte Ricardo Boffil. Un quartier voué à l'habitation et piétonnisé dès son origine. La jonction entre la Comédie et les rives du Lez est faite. Le député-maire déclare au moment de l'inauguration du tunnel de la Comédie : « L'idée, on vient à Montpellier en autobus ou bien on gare sa voiture au parking. »

Le nouveau tram, ligne 1, prendra sa place en 2001. Viendra ensuite la piétonnisation de l'Écusson, sous la mandature d'Hélène Mandroux. Plan de circulation revu, accès aux rues commerçantes et ruelles du centre historique avec un badge, l'affaire est entendue. La maire récidive en 2006, en s'attaquant aux boulevards Ledru Rollin et Jeu-de-Paume, dont les bouchons assuraient jusqu'alors la réputation du lieu et de la ville. Les légendaires embouteillages du Clapas sont mentionnés jusque dans les pages des guides touristiques de l'époque ! Deux artères congestionnées, bruyan-



Le Jeu-de-Paume sans voiture. Une révolution à l'époque, une habitude aujourd'hui. RDH

tes, polluées, mais inévitables pour aller prendre un train, depuis le boulevard Henri-IV et le Peyrou. Un premier réaménagement est donc opéré. En 2012, l'artère passe en mode piétonnisation, on parle alors des futurs « Champs-Élysées montpelliérains ». En 2015, les travaux pour la ligne 4 démarrent, des commerçants exprimeront leur colère : « C'est Bagdad ! ». Le 1er juillet 2016, le tram est inauguré par le successeur d'Hélène Mandroux, Philippe Saurel accompagné de Manuel Valls, Premier ministre. Six ans plus tard,

la petite reine s'impose. Le même Philippe Saurel fait installer à la va-vite des pistes cyclables sur les grandes artères de la ville, provoquant la colère des automobilistes, notamment le fameux « tourne à gauche », des bouchons monstrueux sur les avenues aux heures de pointe. En 2020, Michaël Delafosse prend la mairie, avec ses alliés écologistes. Le braquet change, l'accélération se fait sentir. Les pistes cyclables provisoires deviennent définitives, la rue Saint-Louis est interdite à la circulation, le cours Gambetta se retrouve isolé, au grand dam des professionnels du marché de Plan-Cabanes. Même sort bientôt pour l'avenue Clemenceau, vouée au chantier d'installation de la ligne 5 du tramway. Dernier fait en date, le tunnel de la Comédie sera fermé à la circulation de transit dès l'été prochain. Une annonce faite la semaine dernière par la vice-présidente de la Métropole en charge des transports, Julie Frêche : « 6 000 voitures transitent chaque jour par ce tunnel et seulement 5 à 10 % se rendent au parking Comédie. » L'idée est de repousser le trafic toujours plus loin. Voilà pour la théorie, place à la pratique.

M. P.

Immobilier : les galères de circulation ne font pas baisser les prix

LOGEMENT

Bouchons, accès restreint à certains quartiers : pas de quoi effrayer les acheteurs sur le marché immobilier. Y compris dans les secteurs les plus engorgés. « Sur Clemenceau, des personnes cherchent et ne trouvent pas, assure Caroline Dupret, de l'Agence du Lez. Et sur l'Écusson, où on ne fait pas pire en termes de mobilité, les prix viennent de dépasser ceux de Port-Marianne. » Les conséquences des embouteillages se font sentir autrement : « Beaucoup de Montpelliérains vont habiter à l'extérieur. Il y a quinze jours, des clients se sont battus pour acheter une maison à Saint-Martin-de-Londres. » D'autres se rapprochent de leur lieu de travail. « C'est le cas de clients qui étaient à Saint-Gély et mettaient jusqu'à 1 h 30 pour venir à l'université Paul-Valéry, où ils travaillent. Ils ont acheté dans le quartier », explique Caroline Dupret. Chez Orpi Lepic, Séverine

Gautheron constate aussi des prix toujours à la hausse. Cependant, sur Clemenceau, des acquéreurs potentiels « se posent des questions sur l'accès, pour eux-mêmes comme pour leurs invités. Mais l'arrivée du tramway est un plus, ça dynamise un quartier. » Un discours que tient également Laurent Phalipou, chez Immovance. « La future ligne 5 est une grosse plus-value. Sur les Collines d'Estanove, le trafic n'a pas d'impact sur les prix car on vend l'arrivée du tramway. Nous venons d'ailleurs d'ouvrir une agence route de Lavérune. » L'agent immobilier reconnaît en revanche que le trafic bouché est une entrave à son activité et celle de son équipe. « Je mets jusqu'à 30 minutes entre Estanove et mon domicile, vers la gare Saint-Roch. Cela pousse beaucoup d'entre nous à déménager pour se rapprocher de notre lieu de travail. »

F. A.