

DOSSIER

Mobilités sur toute la ligne

Alors que la Semaine européenne de la mobilité bat son plein du 16 au 22 septembre, la Métropole pose les jalons de sa politique en la matière. D'ici 2024, l'objectif est de desservir 75% de la population par le réseau de transport en commun structurant, contre 51% aujourd'hui. Il s'agit, d'une part, d'étendre et d'améliorer le réseau structurant et, d'autre part, de proposer plus de services aux habitants tout en respectant l'environnement et en donnant la priorité aux bus rapides. Ces orientations s'inscrivent dans la continuité des objectifs du Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) et en complément avec les infrastructures de mobilité existantes. Présentation des grandes orientations retenues.

« Plus de services aux habitants »



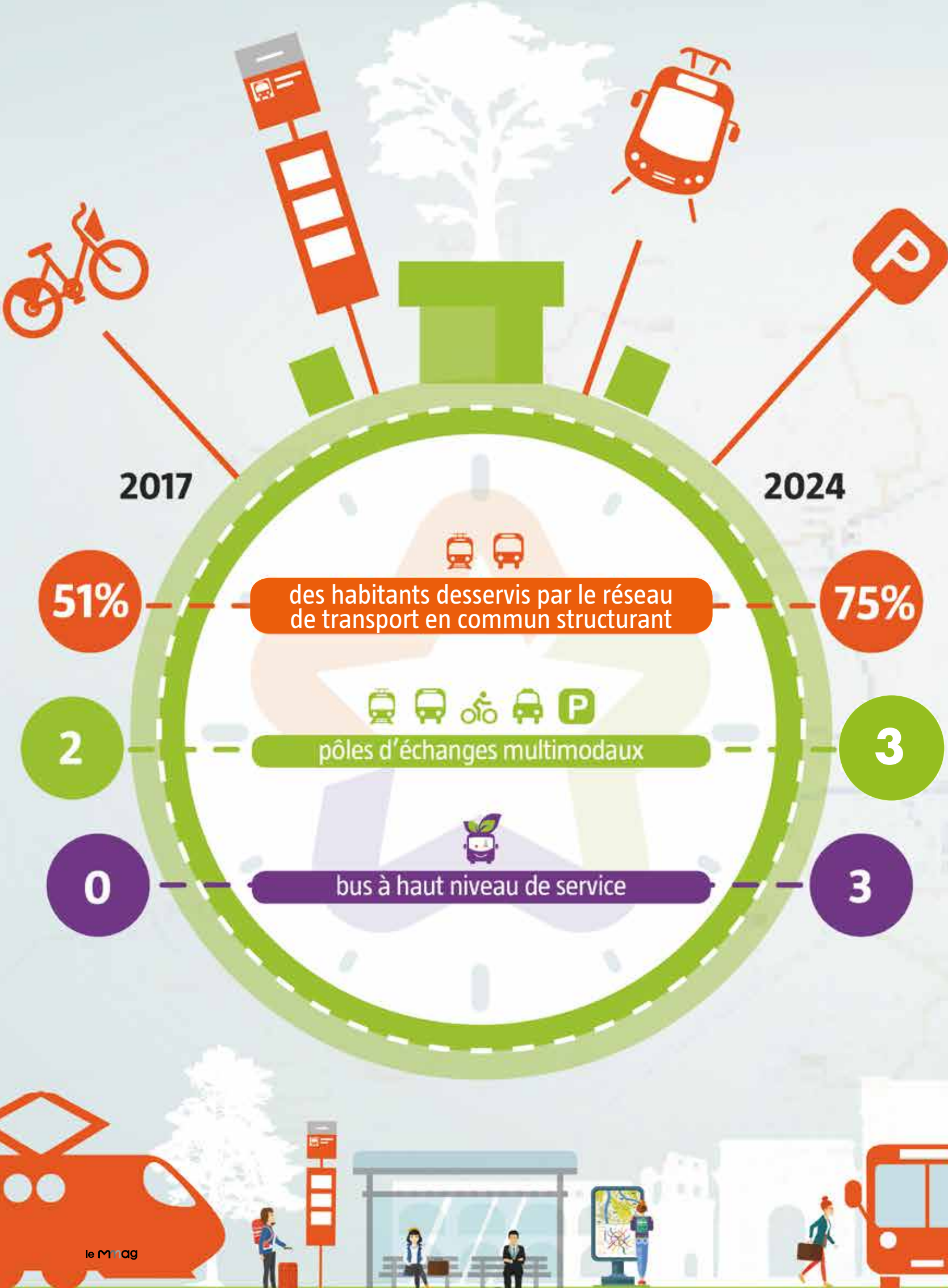
PHILIPPE SAUREL,
président de Montpellier
Méditerranée Métropole

Que l'on vive, travaille ou séjourne dans la métropole, se déplacer est une nécessité quotidienne. Les transports en commun locaux assurent une partie de ces flux. Afin de répondre à la croissance démographique et aux nouveaux usages et besoins de la population, Montpellier Méditerranée Métropole prépare dès maintenant la mobilité de demain.

Trois axes clés ont été retenus à l'horizon 2024 : mieux desservir le territoire, offrir davantage de services aux habitants et protéger l'environnement. « Nous allons garantir à tous les habitants une meilleure accessibilité avec une plus grande desserte des communes, détaille Jean-Pierre Rico, vice-président de Montpellier Méditerranée Métropole délégué au transport et à la mobilité. Pour cela, nous assurerons des liaisons équitables aux portes d'entrées de la métropole. Nous développerons à la fois le tramway, le bus à haut niveau de service (voir p.28-29), le vélo et la marche à pied en s'appuyant sur le réseau ferré et en augmentant les fréquences de passage, ainsi que les horaires. » L'ensemble de ces engagements a vu le jour grâce à un travail de concertation avec les maires des 31 communes et les acteurs du territoire.

Des bus innovants

Parmi les grandes orientations prises par la Métropole, le développement de bus à haut niveau de service est une priorité. Il s'agira de trois nouvelles lignes de bus, offrant un gain de temps et plus de fréquences de passages, qui desserviront les habitants du territoire sur plus de 50 km. Elles nécessitent notamment la création de voies réservées sur les routes. Le



coût de ces travaux est estimé à 30 millions d'euros sur huit ans. Les premières études débiteront l'an prochain, sur l'avenue Pierre Mendès France depuis la place de l'Europe, la rue Becquerel, au niveau du rond-point Maurice Gennevaux à Montpellier et de la route de Nîmes au Crès. L'objectif ? Que ces bus s'affranchissent des embouteillages et donc assurer à la fois plus de rotations et des économies de fonctionnement. « Les économies générées seront injectées dans les dessertes de proximité des villages de la métropole, assure Philippe Saurel, président de Montpellier Méditerranée Métropole. Nous veillerons également à ce que les zones d'emplois et touristiques soient mieux desservies car elles sont sources de rayonnement et d'attractivité. »

« Une plus grande desserte des communes »



JEAN-PIERRE RICO,
vice-président délégué
au transport et à la mobilité

La ligne 5 ajustée

Après le bouclage de la ligne 4, l'essor du tramway va se poursuivre en prenant en compte les contraintes environnementales et de desserte des populations. « Le chantier de la ligne 5, d'un coût global de 400 millions d'euros qui reliera Clapiers à Lavérune sur une vingtaine de kilomètres en passant par Agropolis, le campus universitaire, le Peyrou débutera avant 2020 sur sa partie nord, annonce Philippe Saurel. Des ajustements seront apportés sur la partie ouest du tracé pour préserver le parc Montcalm. » Pour ce faire, la procédure de modification de la déclaration d'utilité publique initiale sera engagée avant fin 2017. Afin de dessiner la carte de la mobilité de la métropole en 2024, d'autres orientations en matière de transports publics sont également à l'ordre du jour (voir ci-contre).

Un territoire mieux desservi

Afin de desservir 75% des usagers du territoire grâce à son réseau de transports en commun structurant, la Métropole avance plusieurs solutions pour compléter et améliorer les services existants. Tour d'horizon des principaux aménagements à venir.

OPTIMISER LE RÉSEAU FERRÉ

Trois nouveaux pôles d'échanges multimodaux viendront enrichir les sites existants de Baillargues et de la gare Saint-Roch à Montpellier. Ils seront implantés à Notre Dame de Sablassou (Castelnau-le-Lez), la gare TGV Montpellier Sud de France et Villeneuve-lès-Maguelone. Ces véritables

hubs mettent en connexion plusieurs moyens de transports à des échelles différentes. Grâce à l'ouverture de la gare Montpellier Sud de France, prévue fin 2017, et au contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier, l'offre de trains et de TER sur la gare Saint-Roch sera plus importante.

3 NOUVELLES LIGNES DE BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE (1)

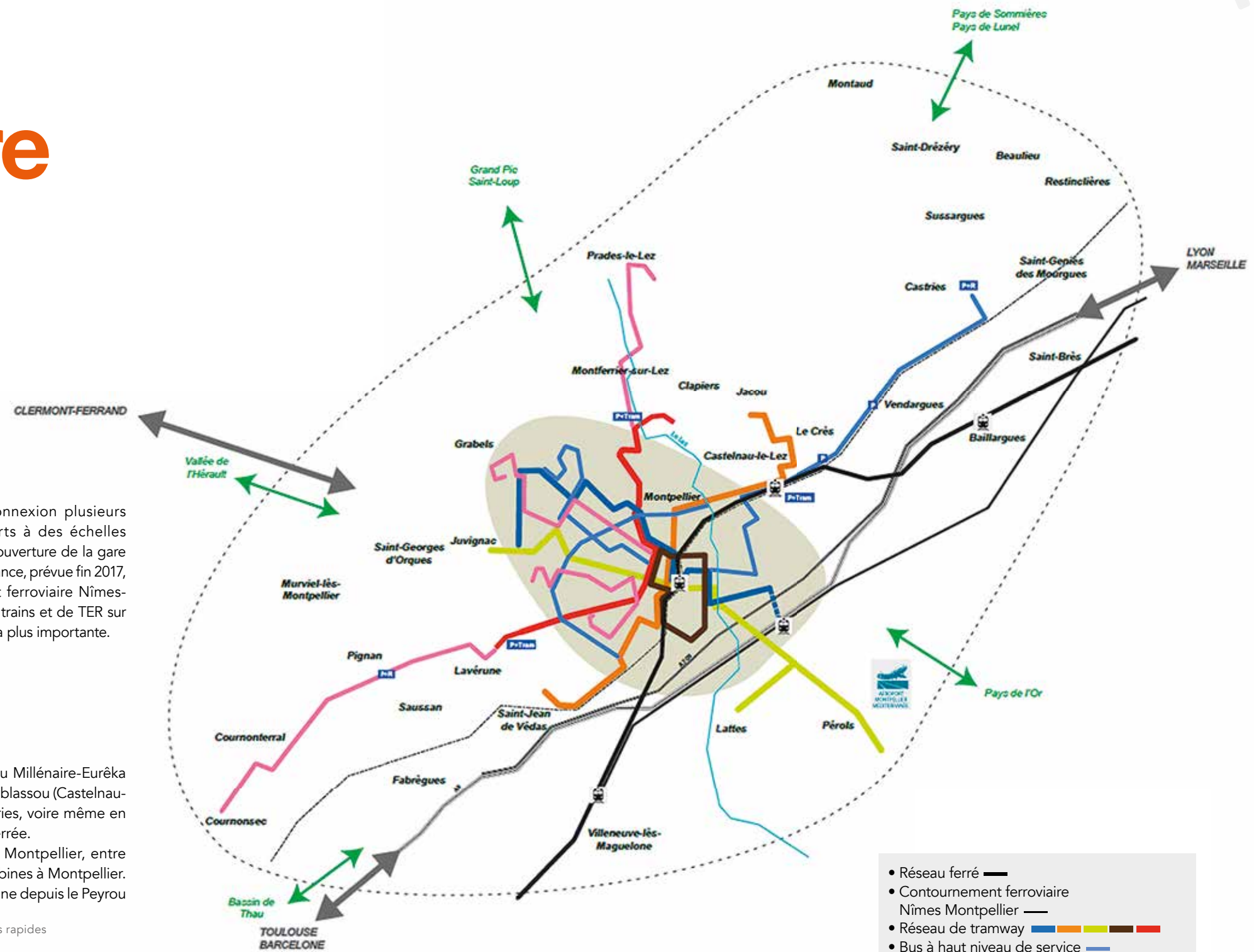
- 1 La première ligne assurera la liaison entre la zone d'emploi du Millénaire-Eurêka de la place de l'Europe (Montpellier) jusqu'à Notre Dame de Sablassou (Castelnau-le-Lez). Une extension est également envisagée jusqu'à Castries, voire même en direction de Sommières sur les emprises de l'ancienne voie ferrée.
- 2 La seconde ligne sera dédiée aux liaisons inter-quartiers à Montpellier, entre la place Charles-de-Gaulle à Castelnau-le-Lez et le P+Tram Sabines à Montpellier.
- 3 La troisième ligne desservira les Cévennes, Alco et Euromédecine depuis le Peyrou à Montpellier.

(1) Les bus à haut niveau de service circulent sur des voies réservées, sont plus rapides et offrent plus de fréquences de passages.

ENRICHIR LE RÉSEAU DE TRAMWAYS

La ligne 1 du tramway sera prolongée de 1,5 km à partir d'Odysseus jusqu'au pôle d'échange multimodal Montpellier Sud de France, qui desservira la nouvelle gare TGV. Coût estimé : 40 millions d'euros. La ligne 5 de tramway commencera

également à poser ses jalons d'ici 2020, avec la réalisation d'un premier tronçon sur la partie nord. Le tracé initial sera modifié et ne passera notamment pas par le parc Montcalm, préservant ainsi 5 ha d'espaces verts et 700 arbres.



- Réseau ferré —
- Contournement ferroviaire Nîmes Montpellier —
- Réseau de tramway —
- Bus à haut niveau de service —
- Lignes de bus structurantes —

5 LIGNES DE BUS STRUCTURANTES

- 1 Une depuis Prades-le-Lez en connexion avec la ligne 5 de tramway,
- 2 Une depuis les Hauts de Massane jusqu'à Albert 1^{er} en passant par l'avenue du Père Soulas,
- 3 Une pour les secteurs La Martelle, rue de la Figairasse, avenue de Toulouse et Estanove,
- 4 Une desservant les communes de Cournonsec à Lavérune,
- 5 Une desserte en bus du quartier Ovalie à Montpellier.

DÉVELOPPER LES MODES ACTIFS

Un schéma directeur des modes actifs est en cours d'élaboration afin de créer des axes structurants pour les modes doux, que sont le vélo, la trottinette... Cette réflexion permettra de programmer des aménagements pour offrir davantage de pistes cyclables dans la métropole.



En 2015, la ligne 42 de bus a été créée pour relier Murviel-lès-Montpellier à Montpellier, le seul village de la Métropole qui ne l'était pas jusqu'alors.

Plus de services aux habitants

Si le renouvellement et la création de nouvelles infrastructures sont nécessaires pour continuer à mieux desservir la population, il est également important que les services aux usagers évoluent. Plusieurs adaptations sont prévues.

Les transports en commun doivent s'adapter aux usages des habitants et aux évolutions des territoires. Les fréquences seront renforcées et adaptées avec des itinéraires modifiés, pour certaines lignes, et en connexion avec des stations de tramway. À l'ouest de la métropole, les communes de Cournonsec, Cournonterral, Pignan et Saussan seront notamment desservies par trois lignes de bus dont une dite « structurante », dotées de fréquences plus régulières (toutes les 20 à 30 minutes aux heures de pointe) et leur tracé passera à proximité des lignes 1, 2, 3 et 5 de tramway. L'amplitude horaire de nombreuses lignes sera également élargie. Ainsi, les derniers départs de bus de Montpellier vers l'ensemble des communes se fera à 22h au lieu de 20h actuellement et à 23h pour les futurs bus à haut niveau de service.

Mieux desservir les zones d'emplois

De nombreux parcs d'activités et zones d'emplois de la métropole, qui accueillent chaque jour des milliers de salariés, ne sont pas suffisamment desservis. Par exemple, en plus de la ligne à haut niveau de service prévue, les quartiers du Millénaire et Eurêka vont être dotés d'une ligne circulaire avec une fréquence de dix minutes aux heures de pointe assurant ainsi une meilleure desserte du quartier, un accès direct à Odysseum et au nouveau quartier des Jardins de la Lironde. Par ailleurs, d'autres services existants se verront renforcés. C'est le cas de l'offre de vélo en libre-service VéloMag. Celle-ci pourrait développer un service de vélos à assistance électrique également en libre-service, mais aussi planifier l'implantation de nouvelles stations VéloMag afin de couvrir davantage le territoire. Aujourd'hui, très peu d'actifs métropolitains utilisent le vélo pour aller travailler.

Le covoiturage n'est pas en reste non plus. De nouvelles aires dédiées et des parkings relais seront créés aux portes d'entrées de

la métropole, en collaboration notamment avec les agglomérations voisines, pour favoriser un usage partagé de la voiture et limiter ainsi les flux routiers en ville. À ce jour, trois aires sont réparties sur le territoire et servent de point de regroupement aux covoitureurs.



78%
des actifs desservis par le réseau de transport structurant contre 57 % aujourd'hui.

C'est l'un des objectifs visés par la Métropole d'ici 2024, en améliorant l'offre de mobilité à la disposition des salariés vers les zones d'emplois.

À distance et dématérialisés !



Les services à distance et dématérialisés se développent. Pour les transports en commun métropolitains, ils prennent notamment la forme de la carte EMMA depuis 2014. Un passe-partout permettant d'utiliser le tramway, les bus, les parkings du centre-ville de Montpellier, les parkings-tramway, les VéloMag et le service d'autopartage, à l'aide d'un seul abonnement.

C'est aussi un espace mobilité sur le web, depuis lequel chaque usager peut, à distance depuis son domicile ou son smartphone, renouveler son abonnement, bénéficier d'un service d'alerte trafic et de consommation, mais également une application mobile TaM pour préparer et faciliter tous les déplacements et combiner au mieux les différents modes de transport. Côté nouveauté, une réflexion est en cours afin qu'à terme la carte EMMA puisse intégrer d'autres services publics métropolitains, comme le réseau des médiathèques, celui des piscines et certains musées locaux.



Le GIHP a fait récemment l'acquisition de deux nouveaux véhicules électriques.

Accessibilité sur toute la ligne

L'ensemble des stations de tramway sont aujourd'hui accessibles aux personnes à mobilité réduite. Ce mouvement se poursuit progressivement en direction des arrêts de bus : la totalité des arrêts prioritaires sera adaptée d'ici fin 2018. En complément, la Métropole soutient le Groupement pour l'Insertion des personnes Handicapées Physiques (GIHP). Une subvention exceptionnelle a été attribuée à ce service de transport à la demande, réservé pour les personnes en situation de handicap lourd ne pouvant pas ou très difficilement emprunter les transports en commun. Grâce à cette aide, l'association a acquis deux nouveaux véhicules électriques aménagés et une plateforme de recharge. Ils complètent le premier véhicule fonctionnant à l'électricité de la flotte du GIHP qui offre également un peu plus de confort aux usagers, car moins soumis aux vibrations du moteur.

Ils en parlent

Christiane Combine bus + tramway

« Nous séjournons à Murviel-lès-Montpellier dans la maison de ma grand-mère. Pour me rendre à Montpellier, je prends la ligne de bus 42. Elle me dépose à la Mosson où je prends le tramway qui me conduit jusqu'au centre-ville. Il y a deux ans, il n'y avait pas de bus, mon mari était obligé de m'accompagner en voiture jusqu'au tram. Le bus est vraiment pratique. »

Serge Utilise le parking P+tram

« J'habite dans le Gard et avec mon épouse nous avons décidé de passer la journée à Montpellier. Nous avons garé notre véhicule au parking Circé d'Odysseum et prenons ensuite le tramway pour aller au centre-ville. Le parking se trouve juste à la sortie de l'autoroute. Il y a beaucoup de touristes qui l'utilisent. »

Antoine Se rend à vélo au travail

« J'ai fait le choix d'aller travailler en vélo, car il n'y a que des avantages. Je prends du plaisir à faire du sport, c'est bon pour la santé, pour la planète et économiquement, c'est intéressant. Si tout le monde faisait ça, il y aurait moins de voitures. Il est vrai que j'ai un petit trajet de 3,5 km et que quand il pleut je prends mon auto. Le vélo m'offre plus de liberté et moins de stress. »



Pour Antoine, prendre son vélo tous les matins pour aller au travail n'a que des avantages. Pour lui, en vélo ou en auto, la durée de parcours est identique.

Une mobilité écologique

Que ce soit des aménagements durables ou des offres à destination du grand public, la Métropole incite ses habitants à utiliser les modes de transports doux. Tour d'horizon de différentes mesures en faveur de la protection de l'environnement et du cadre de vie.



66

bornes de recharge pour les voitures et autres véhicules électriques seront installées dans la métropole, dont 40 à Montpellier afin de favoriser l'électromobilité.

L'auto de temps en temps

Modulauto, le service d'autopartage, permet d'utiliser une voiture à toute heure de la journée ou de la nuit, sans en avoir la charge. Économique, flexible, fiable et écologique (une voiture Modulauto remplace 9 voitures personnelles). Pour une heure, une journée, un week-end ou une semaine, c'est le service rêvé pour les habitants de la métropole qui trouveront des véhicules à Montpellier, Castelnau-le-Lez et Lattes.

modulauto.net



En tramway, en bus, à pied ou à vélo, une mobilité douce permet de limiter la pollution et préserver l'environnement.

Des bus propres

Avec une flotte de 118 bus roulant déjà au gaz naturel pour véhicule (GNV), la Métropole protège la qualité de l'air. Ce carburant alternatif non dérivé du diesel est le plus répandu pour la propulsion des autobus. La combustion de ce gaz naturel ne produit ni oxyde de soufre, ni plomb, ni poussières et peu d'oxydes d'azote et n'émet ni odeurs, ni fumées noires. Il a de nombreux avantages, avec une réduction significative des vibrations et du volume sonore des moteurs divisée par deux par rapport à un moteur diesel. Cette année, la Métropole fera l'acquisition de 11 nouveaux bus GNV. À noter que 100% des bus urbains métropolitains roulent grâce à ce carburant, une exception en France. Par ailleurs, des expérimentations sont en cours avec la mise en circulation de deux bus électriques sur la ligne 22 Clapiers - Montpellier et la ligne 23 Prades-le-Lez - Montpellier.



Les bus roulant rechargés au gaz naturel sur les sites de TaM offrent de nombreux avantages par rapport aux modèles diesel.

Le PDE, pour oublier sa voiture

C'est avant tout une démarche volontaire qui vise à proposer des solutions alternatives à la voiture individuelle pour les déplacements domicile-travail des salariés. En favorisant les plans de déplacement d'entreprise (PDE), la Métropole a comme principal objectif la maîtrise du trafic automobile pour une meilleure qualité de vie de ses habitants. Fin 2016, 126 établissements publics ou privés étaient déjà engagés dans cette démarche. À cette date, le nombre d'abonnés PDE dans ces entreprises s'élevait à 4 970 ; ces salariés bénéficient d'un forfait transport annuel TaM, dont 10% sont financés par Montpellier Méditerranée Métropole, 50% pris en charge par l'employeur et les 40% restants revenant au salarié.

montpellier3m.fr



89

ombrières photovoltaïques ont été installées sur les deux parkings tramway Georges Pompidou à Castelnau-le-Lez et Saint Jean le Sec à Saint Jean de Védas. 7 364 m² de panneaux permettent de produire 1 MW d'électricité en puissance cumulée, soit les besoins annuels en énergie de 450 foyers. Ces installations permettent également d'éviter les rejets de 260 tonnes de CO₂ par an, lors de la mise en route des véhicules stationnés à l'ombre.

P+tram aux portes de la ville

Prendre sa voiture et finir son trajet en tram, c'est possible grâce à la formule P+tram qui permet de garer sa voiture sans soucis dans l'un des neuf parkings tramway implantés aux portes de Montpellier. Si les abonnés TaM bénéficient de cette possibilité de stationnement rapide, il est aussi possible de profiter de ce service en se rendant aux distributeurs automatiques de titres des stations tramway et de bénéficier d'un aller-retour, valable dans la journée pour tous les occupants de la voiture. Les parkings tramway situés le long des lignes de tramway disposent d'un système de vidéosurveillance. Les P+tram Mosson, Euromédecine, Occitanie et Circé (Odysseum) sont desservis par la ligne 1 ; Saint-Jean-le-Sec, Sabines, Notre-Dame-de-Sablassou, Charles-de-Gaulle (exclusivement réservés aux abonnés) par la ligne 2 ; Mosson par la ligne 3 et Garcia-Lorca par la ligne 4. Sept parkings de proximité complètent l'offre de stationnement le long de la ligne 2 et de la ligne 3 de tramway. Pour les cyclistes, des véloparks automatiques couverts et fermés, sont également présents dans les parkings tramway pour le stationnement des vélos.

tam-voyages.com



400

vélos sont mis à disposition en libre-service sur 56 vélostations réparties dans la métropole de Montpellier.

Un mode de déplacement propre, économique et efficace à concilier avec le tram ou le bus. La majorité des vélostations est autonome en énergie grâce aux bornes d'accueil alimentées par des panneaux photovoltaïques. Et grâce à l'application mobile TaM, la disponibilité des VéloMag est consultable en temps réel sur son mobile.

tam-voyages.com

Des tarifs pour se mettre au vert

TaM propose des abonnements et tarifs adaptés à chacun. En 2014, la Métropole a baissé de 20% le tarif des abonnements jeune (jusqu'à 26 ans). Un an de mobilité revient à 196 euros. Quant à la carte 10 voyages pour les voyageurs occasionnels, elle est l'une des moins chères de France avec 10 trajets à 10 euros, soit 1 euro le trajet. Alors pourquoi ne pas sauter le pas ?