

Présentation synthétique du projet

Réunion publique du 4 septembre 2024

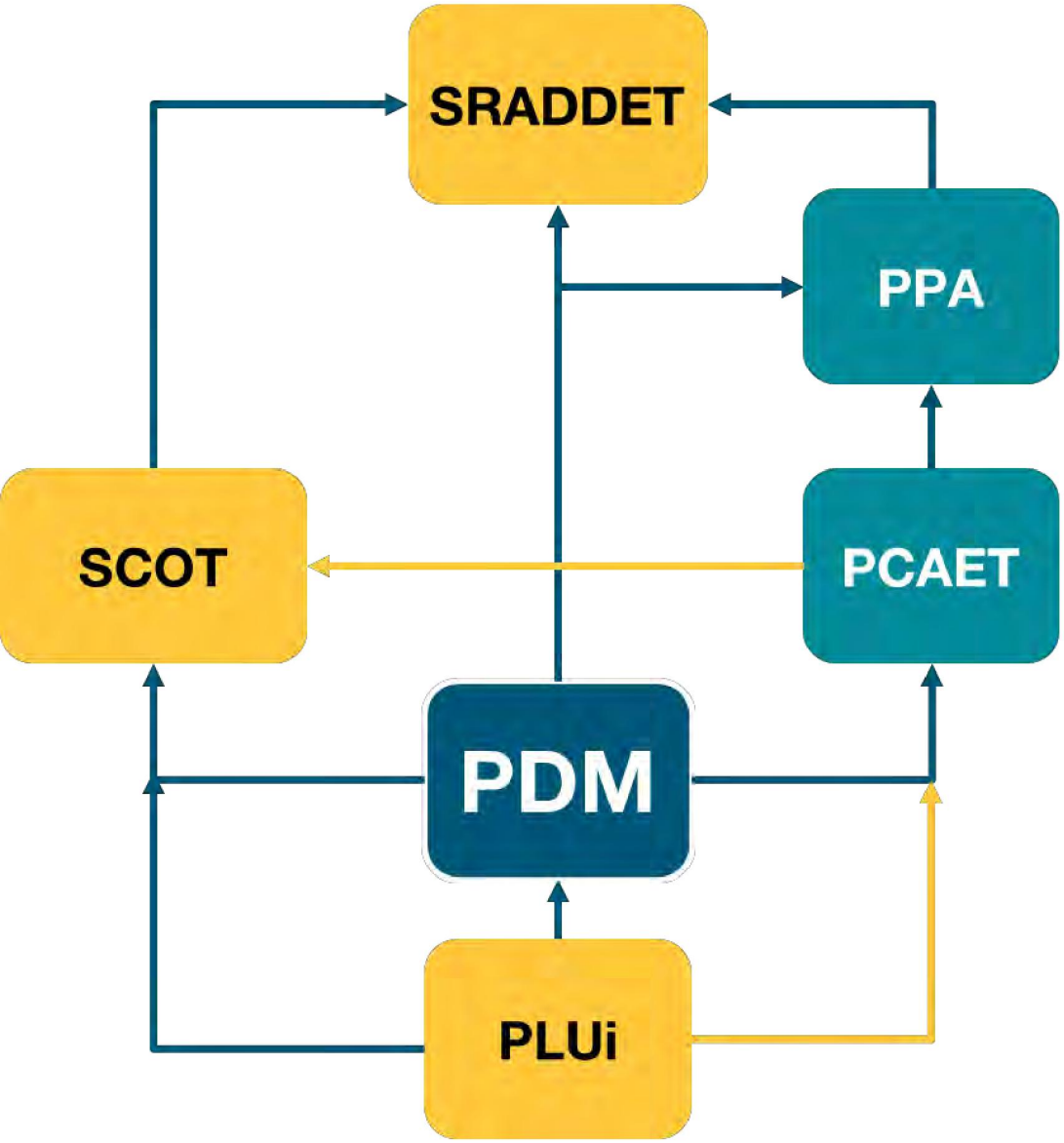
Qu’est-ce qu’un Plan de Mobilité ?

Un document obligatoire pour les Autorités Organisatrices des Mobilités de plus de 100 000 habitants, **avec des objectifs règlementaires** fixés par le code des Transports

1. L'équilibre durable entre les besoins de **mobilité**, la protection de **l'environnement** et de la **santé**, en **limitation l'étalement urbain** ;
2. Le renforcement de la **cohésion sociale et urbaine** ;
3. L'amélioration de la **sécurité** de tous les déplacements ;
4. La **diminution du trafic automobile** et le développement des usages partagés ;
5. Le développement des moyens de déplacement les **moins polluants** ;
6. L'amélioration de l'usage du **réseau principal de voirie** dans l'agglomération ;
7. L'organisation du **stationnement** ;
8. L'organisation du **transport de marchandises** ;
9. L'amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et franchissement des passages à niveau
10. L'organisation d'une **tarification et d'une billettique** intégrées ;
11. La réalisation, la configuration et la localisation **d'infrastructures de charge**.

Le 1er février 2021, la Métropole a approuvé l’évaluation du Plan de Déplacements Urbains 2010-2020 et relancé sa révision par l’élaboration du Plan de Mobilité (2021-2032).

Le PDM et les autres documents de planification



- Le PDM est élaboré en cohérence avec les autres documents de planification régionaux ou métropolitains.



SRADDET = Schéma Régional de Développement durable et d'égalité des territoires (Région Occitanie)

PPA = Plan de Protection de l'Atmosphère sur l'aire d'attraction montpelliéraine (Etat)

SCOT = Schéma de Cohérence Territorial

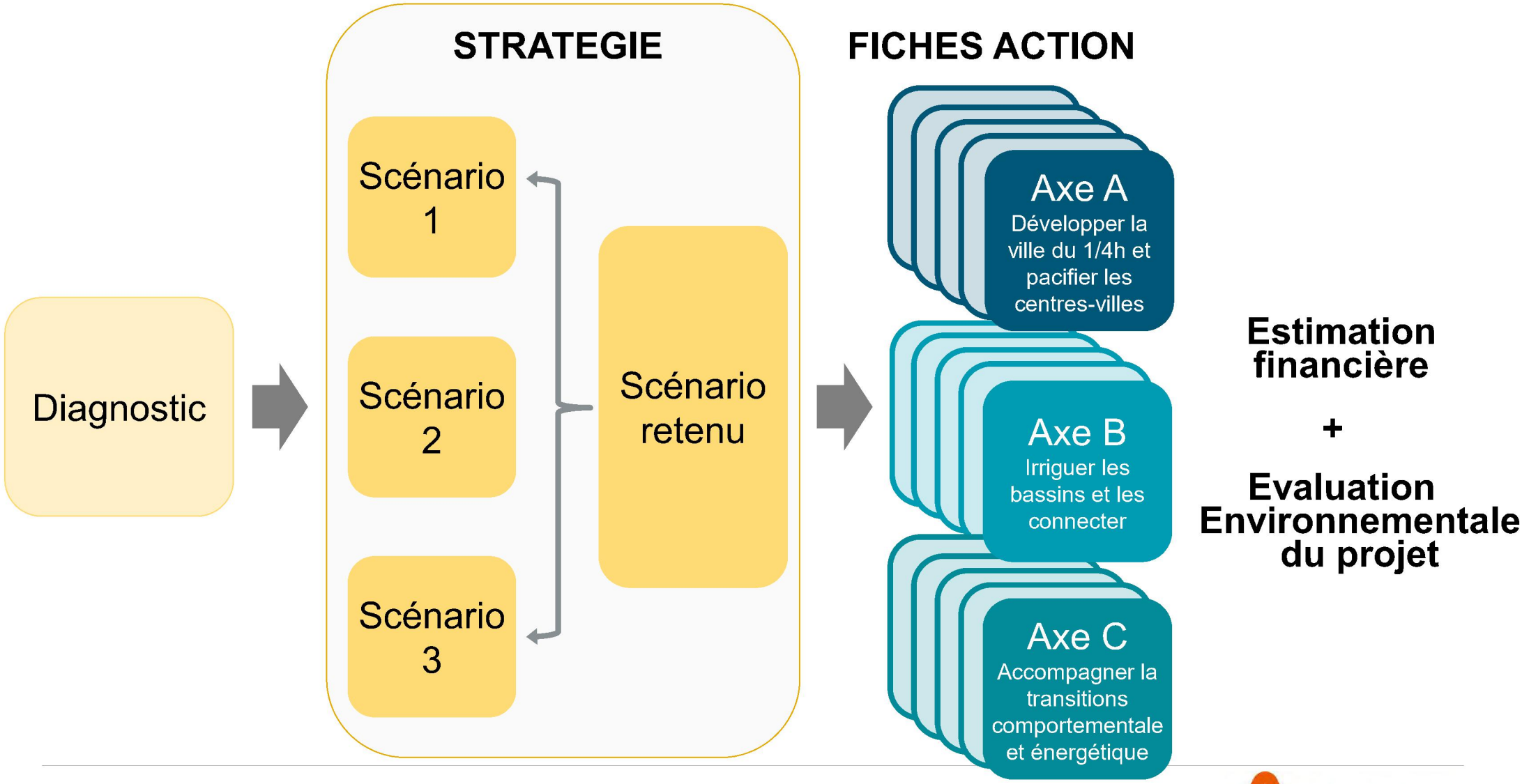
PCAET = Plan Climat Air Energie

PDM = Plan De Mobilité

PLUi = Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

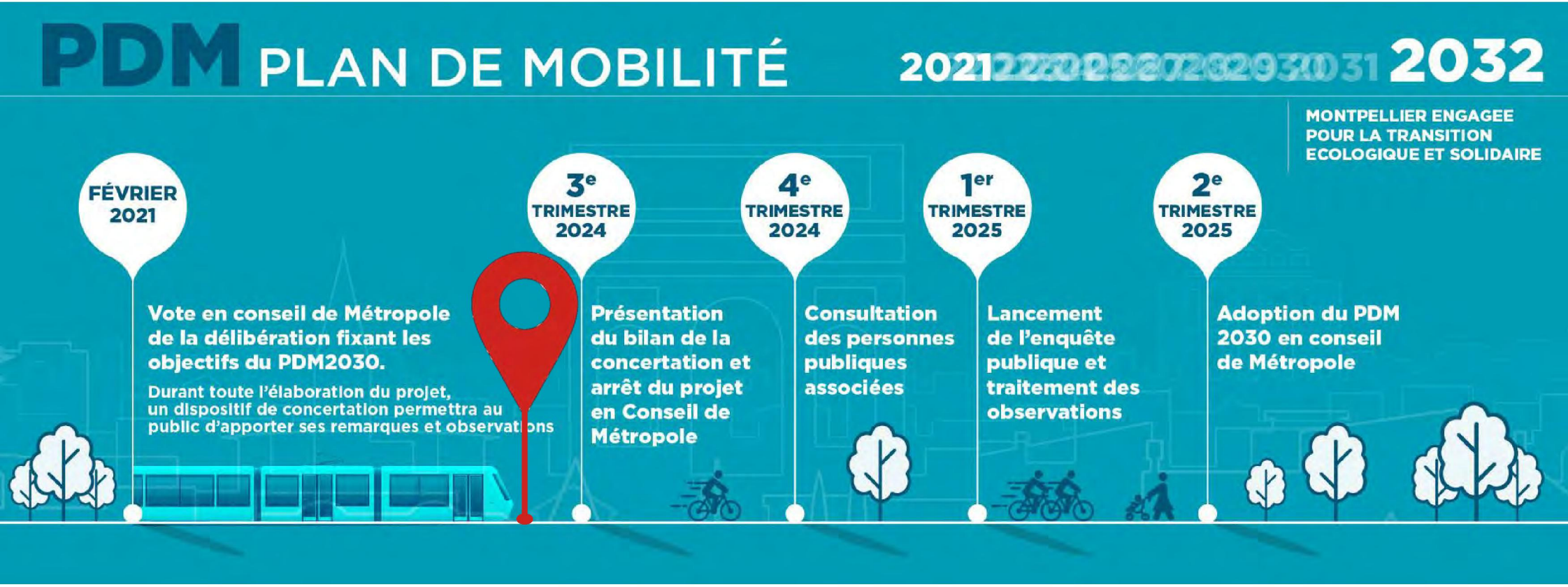
Quel est le contenu du Plan de Mobilité ?

La démarche d'élaboration du PDM est initiée par un diagnostic territorial et environnemental. Puis, suite à l'analyse de scénarios contrastés, une stratégie est choisie et déclinée en fiches action. Celles-ci sont évaluées sur les plans financier et environnemental.



Montpellier Méditerranée Métropole

La place de la concertation dans l'élaboration du PDM



Une concertation tout au long du processus d'élaboration du projet :

- **De Février 2021 à sept 2024 :** 150 avis analysés pour contribuer au projet
- **Depuis la création du Comité des Mobilités (Mai 2022) :** 3 plénières dédiées au projet; 4 ateliers « fresques des mobilités »; 2 expérimentations (mobilité avec handicap(s), vélo atypiques)
- **Décembre 2022, saisine du CODEV sur le projet :** Avis rendu en mars 2023

Montpellier Méditerranée Métropole

Eléments saillants du diagnostic



Montpellier Méditerranée Métropole

Une forte dynamique démographique qui se traduit par des nombreux déplacements sur le grand bassin de vie

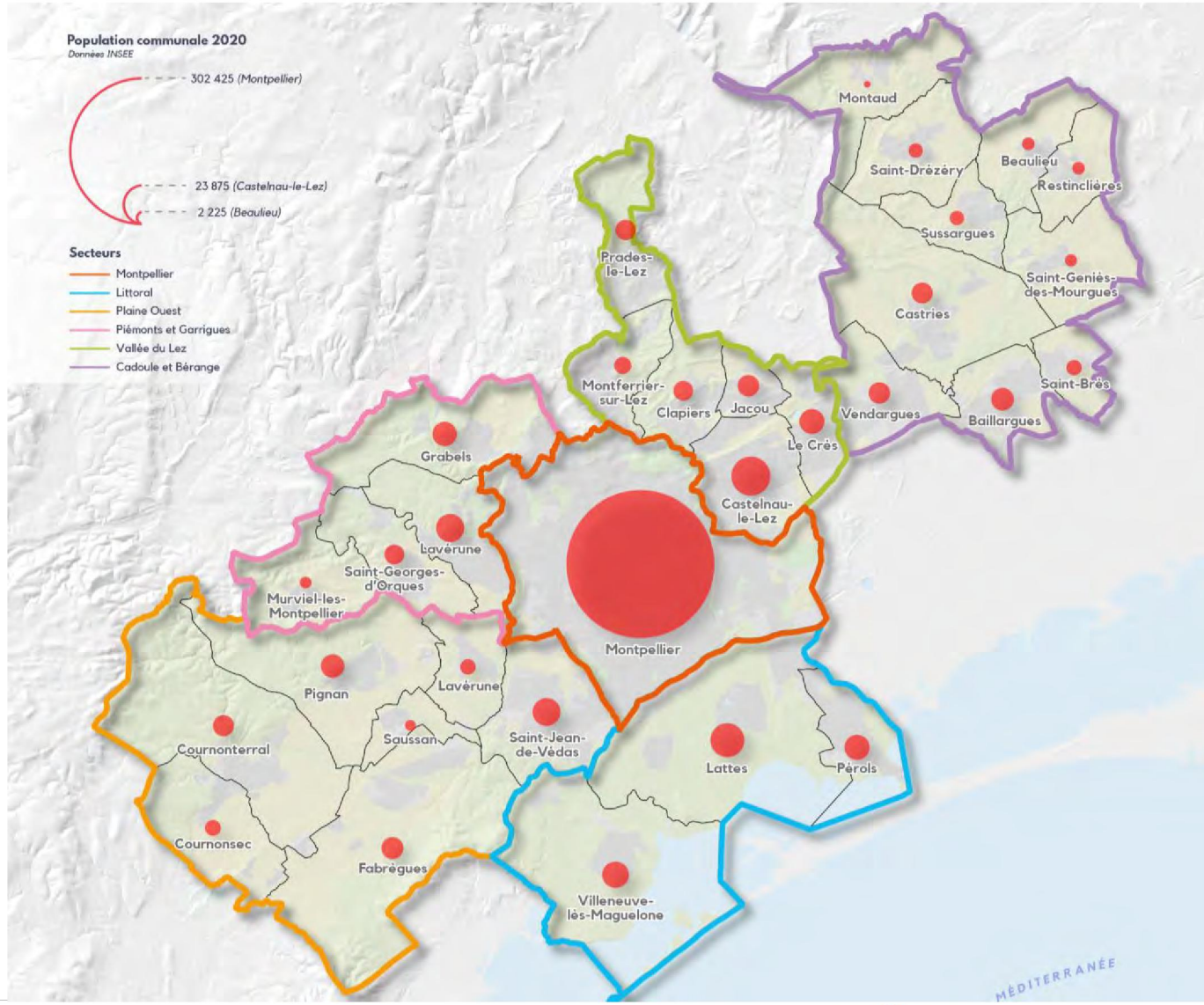
Au 1er janvier 2021, Montpellier Méditerranée Métropole comptait 507 526 habitants.

Montpellier Méditerranée Métropole est la Métropole de France qui enregistre la plus forte dynamique démographique (+1,8% par an entre 2017 et 2021)

soit + 8 280 habitants chaque année

L'aire d'attraction montpelliéraine reste extrêmement dynamique (+1,4% par an entre 2017 et 2021)

soit + 12 100 habitants chaque année.



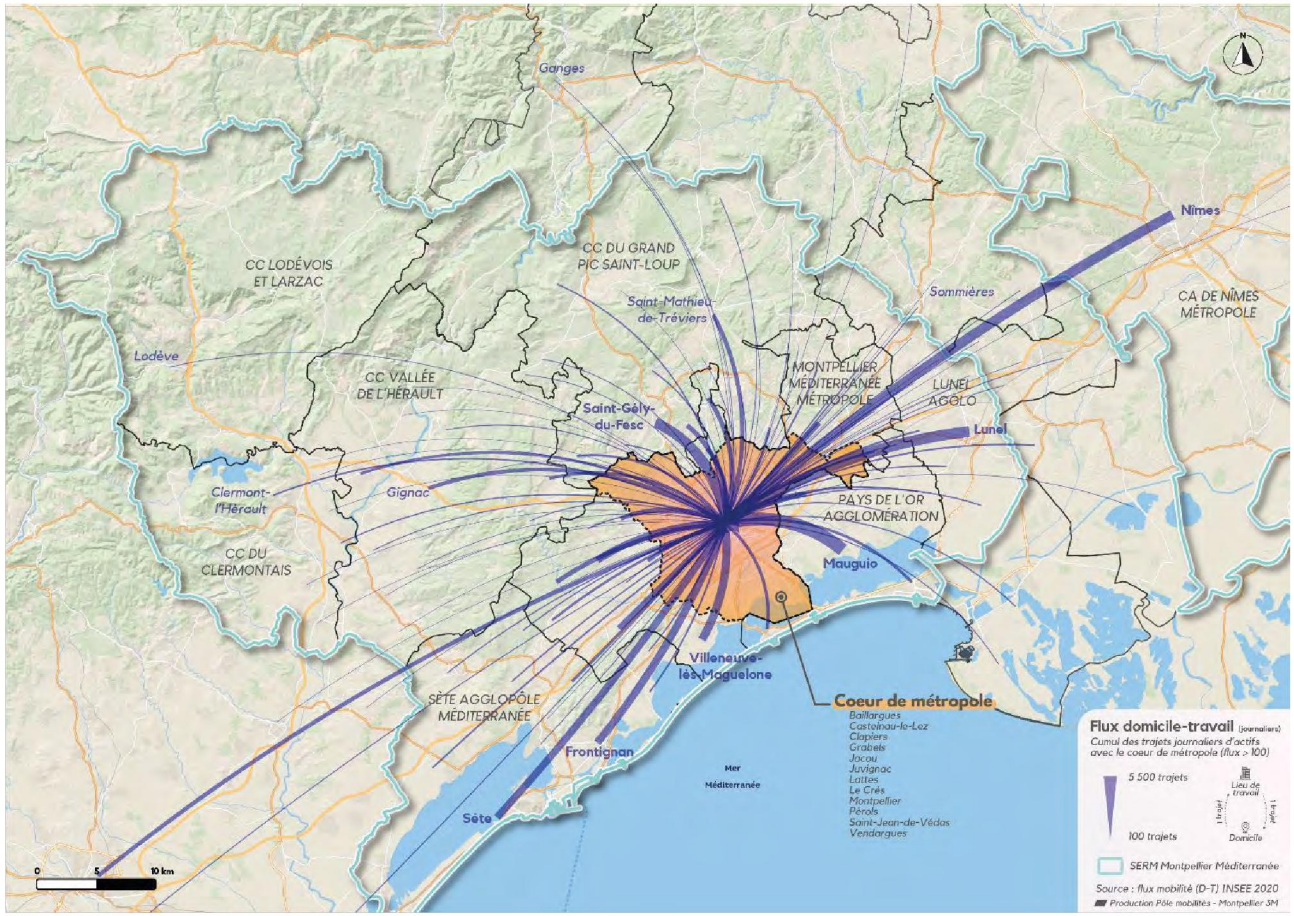
Montpellier Méditerranée Métropole

Les besoins de mobilité vont au-delà des périmètres administratifs

- Chaque autorité organisatrice de la mobilité (AOM) a la compétence mobilité sur son propre périmètre.

Conséquences :

- des réseaux différents composant un même bassin de mobilité (TaM, Transp'Or, Sète Agglopôle Mobilité, LiO…)
- Absence de billettique intégrée avec les agglomérations voisines ou entre les lignes LiO ferroviaires et routières



Dynamique engagée sur le grand territoire pour mettre en œuvre un projet de Service Express Régional Métropolitain (SERM) à l'échelle du bassin de mobilité

Montpellier Méditerranée Métropole

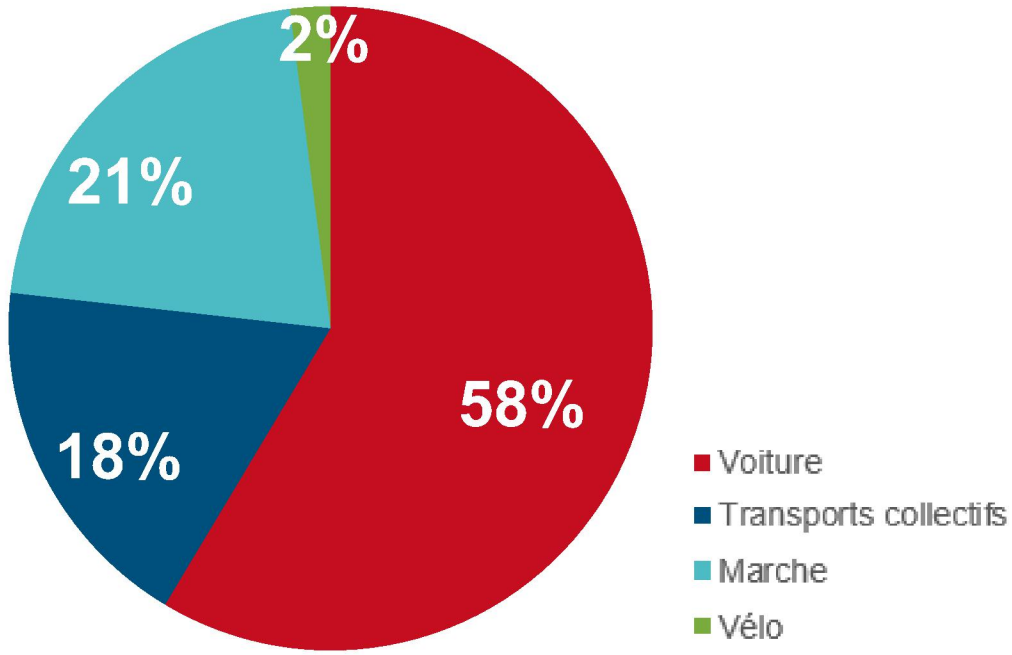
La voiture demeure très utilisée pour les déplacements du quotidien

Parts modales : répartition des différents modes de transport utilisés pour les déplacements dans une zone donnée

PARTS MODALES – TOUS MOTIFS

Déplacements en lien avec la métropole

Source : Modèle Multimodale 3M – 2019



Un fort potentiel pour les modes actifs :

Dans la métropole de Montpellier,

57% des déplacements sont inférieurs à 3 km,

dont **41%** sont réalisés en voiture.

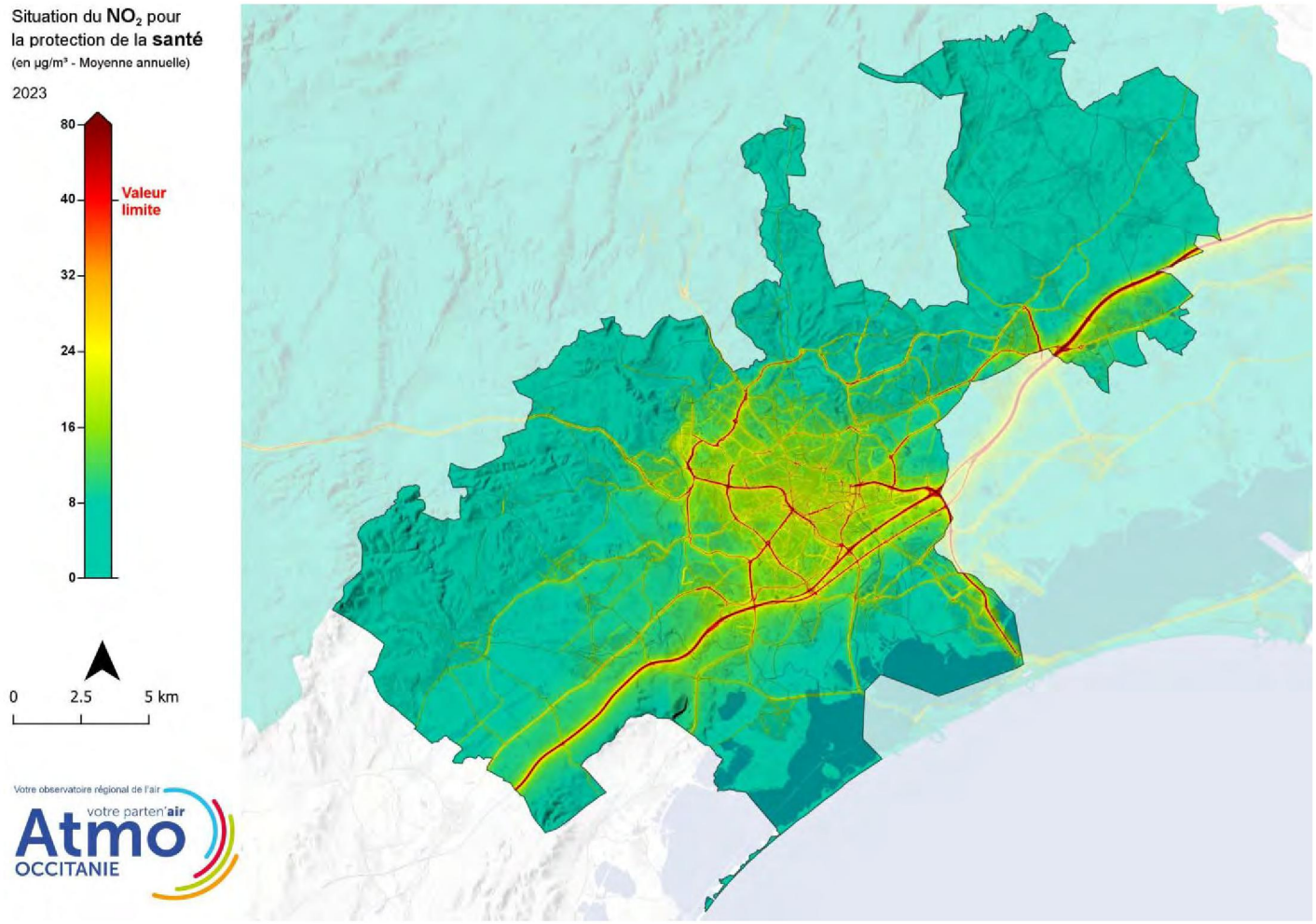
(Enquête Déplacements Grand Territoire de l'aire métropolitaine Montpelliéraine -2013-2014)

Une tendance à conforter pour les trajets domicile-travail

La part du vélo pour les déplacements **domicile-travail** est de 8% en 2021 selon l'INSEE

Montpellier Méditerranée Métropole

Trafic routier = impact non négligeable sur l'environnement et la santé



Carte ATMO publiée en 2023

Sur la Métropole, le trafic routier est à l'origine de * :

79 % des émissions d'oxyde d'azote

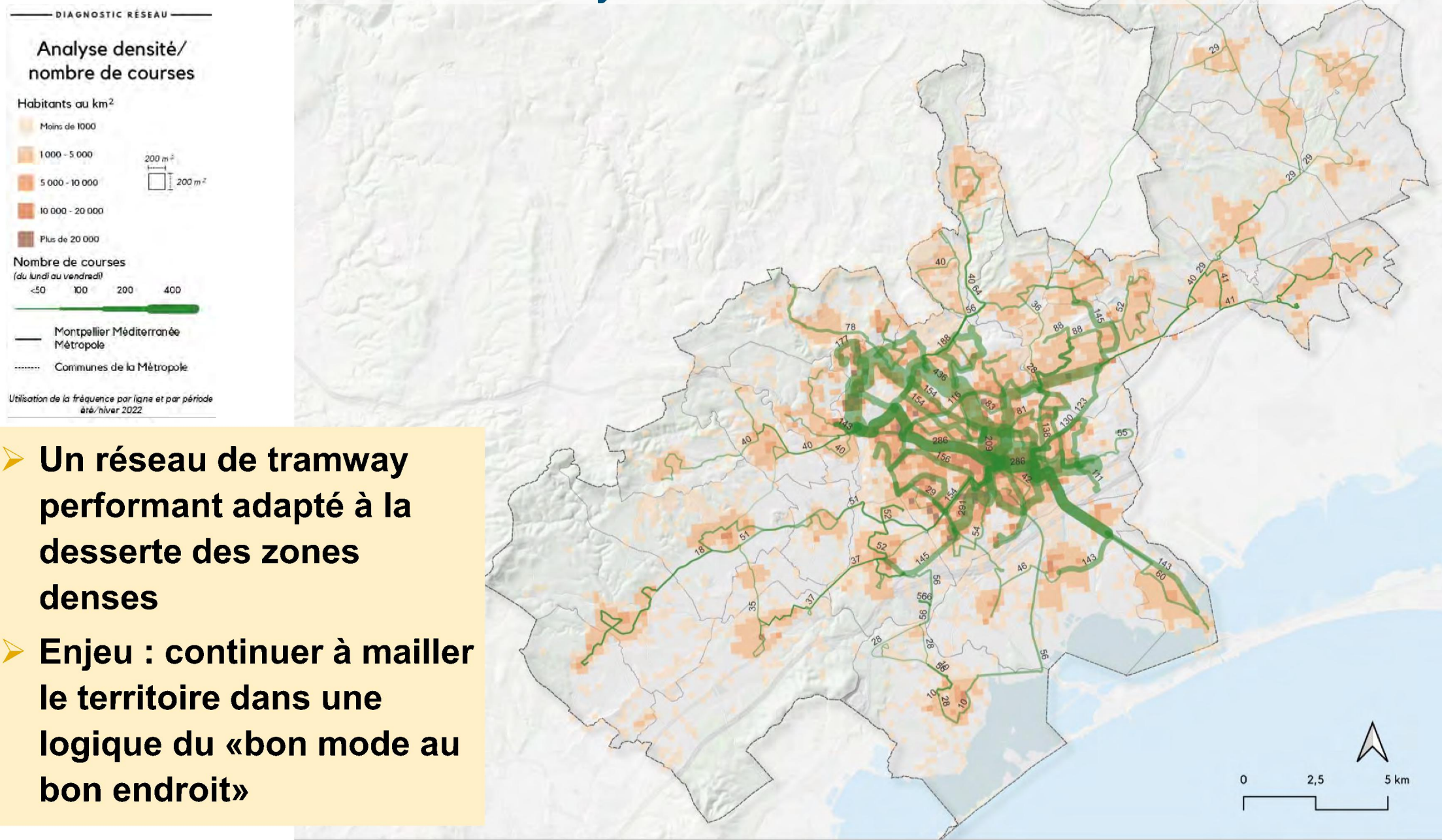
28 % des émissions de particules fines

61 % des émissions de gaz à effet de serre

*données ATMO 2021

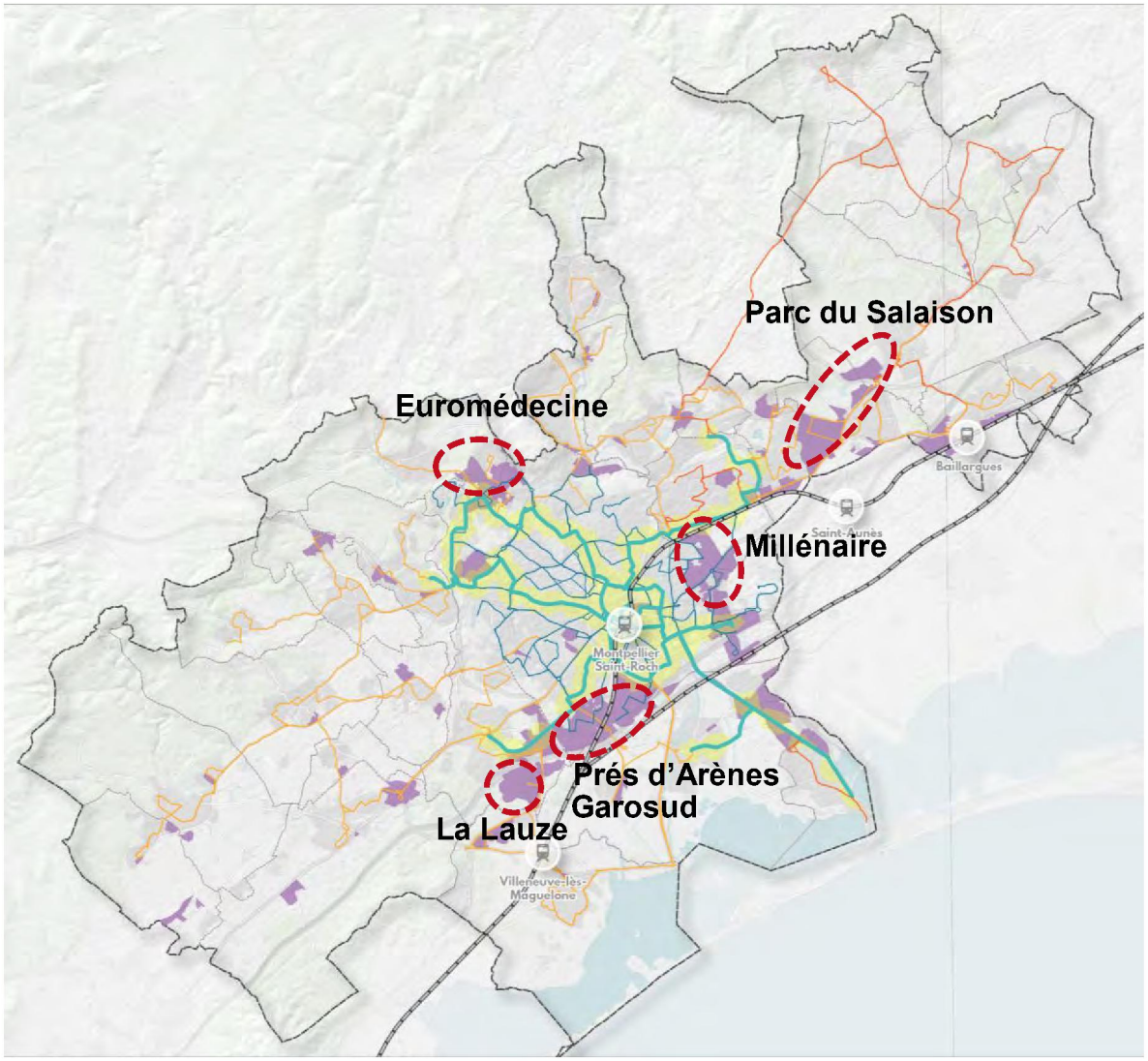
Vu l'absence d'activité industrielle sur le territoire, le transport est la cible privilégiée pour réduire les émissions de polluants.

Transports collectifs : un réseau urbain porté par l'attractivité du tramway



- **Un réseau de tramway performant adapté à la desserte des zones denses**
- **Enjeu : continuer à mailler le territoire dans une logique du «bon mode au bon endroit»**

Une desserte des polarités économiques à améliorer



- Des parcs d'activités encore peu desservies par les transports collectifs et peu accessibles par les modes actifs
- Une offre en stationnement confortable dans les parcs d'activités(pour 85% des actifs)



Montpellier Méditerranée Métropole

Modes actifs : un potentiel à exploiter

- Le **vélo** ne représentait que **3% des déplacements tous motifs des résidents de la métropole en 2013***. Avec une part plus importante pour les trajets **domicile-travail** vers la métropole (**8% en 2021** selon l'INSEE)
- La marche à pied, cependant, est bien plus ancrée dans les habitudes : 29% des déplacements tous motifs en 2013* (seconde part modale la plus élevée après la voiture)
  - des espaces à valoriser en termes de confort / lisibilité / sécurité en dehors de l'aire piétonne

*(Enquête Déplacements Grand Territoire de l'aire métropolitaine Montpelliéraine - 2013-2014)

➢ **Un réel potentiel à exploiter, tant pour les déplacements du quotidien ou de loisirs que de marchandises pour le dernier kilomètre**

- Actuellement, le développement du système vélo est en plein essor et reste à consolider :
  - Mise en place progressive des vélolignes montpelliéraines
  - Soutien financier à l'écosystème vélo
  - Nouveau partage de l'espace public en faveur des modes actifs
  - Plus de stationnement (y compris sécurisé)



Montpellier Méditerranée Métropole

Le partage de l'espace public : un sujet clé pour donner la priorité aux modes alternatifs

- Discontinuité et présence d'obstacles/coupures dans le maillage des cheminements modes actifs
- Augmentation de la palette des modes de déplacement avec l'essor du vélo à assistance électrique et des engins de déplacement personnel (EDP) : trottinette électrique, hoverboard…
- Grand contraste entre les parts dédiés aux modes alternatifs selon le tissu urbain

Centre ancien Montpellier

Modes alternatifs : 72%
Voitures : 28%



Station tram Observatoire

Centre-ville/village

Modes alternatifs : 50%
Voitures : 50%



Pignan

Pavillonnaire

Modes alternatifs : 33%
Voitures : 67%



Cévennes

Parcs d'activité économiques

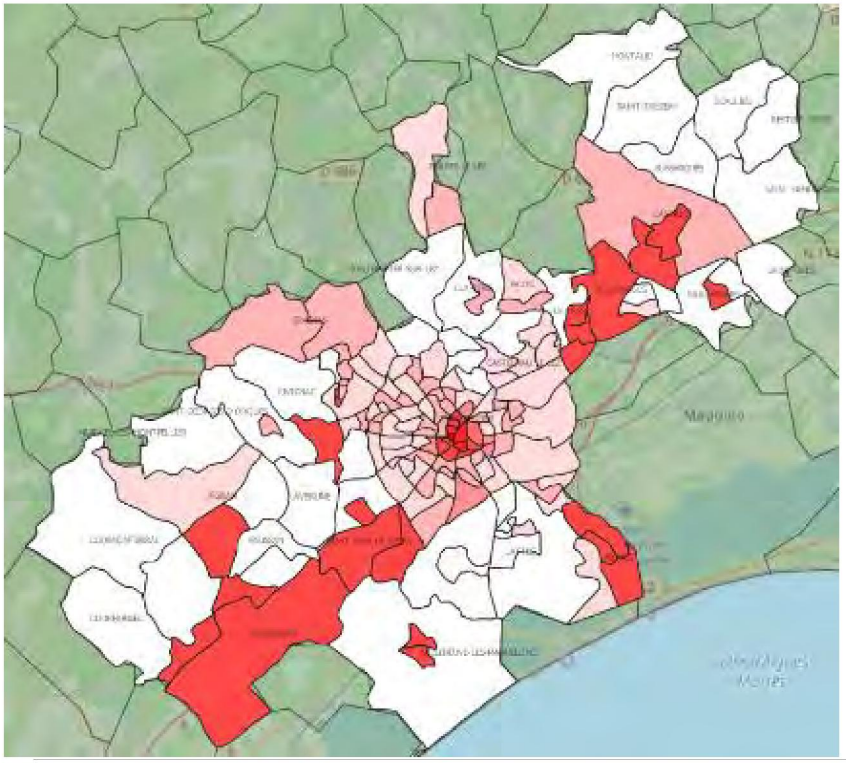
Modes alternatifs : 25%
Voitures : 75%



Garosud

Les flux logistiques une activité privée croissante à accompagner

- Une croissance forte du nombre d'établissements économiques : plus 43% entre 2007 et 2017
- Un grand nombre de petits établissements générateurs de nombreux mouvements : artisanats et services suivis par les petits commerces
- 220 000 km parcourus chaque jour pour des livraisons au sein de la Métropole



Enjeu environnemental : Ils représentent 20% du trafic routier, mais 50% des émissions de NOx et particules fines

Encombrement de l'espace public : Double file, occupation des trottoirs

Enjeu économique : Maillon indispensable dans l'activité économique

Enjeu social : Conditions de travail précaire dans de la filière

Densité de mouvements de livraisons par km² modélisation FRETurb, 2020 | ELV Mobilités

Concertation

Contribution de participants du comité des mobilités



Montpellier Méditerranée Métropole

Stratégie



Montpellier Méditerranée Métropole

Les deux piliers du Plan de Mobilité 2032

UNE MOBILITÉ UNIVERSELLE

Offrir une accessibilité équitable aux usagers de l'ensemble des territoires

Garantir une mobilité pour tous, facteur de lien social

Fédérer les habitants autour du projet de transition des mobilités

Garantir la faisabilité financière de la mise en œuvre du PDM

UNE MOBILITÉ SOBRE ET DECARBONEE

Réduire l'empreinte environnementale de la mobilité

Améliorer le cadre de vie grâce à des centralités apaisées et respirables

Optimiser les infrastructures existantes en améliorant le partage de l'espace public entre les différents modes (voyageurs et marchandises)

Favoriser le report en cascade…

… des principes …

- **dans les usages** :

les usagers qui peuvent réduire ou partager certains déplacements gagnent en qualité de vie et libèrent de la capacité pour tous les modes utilisés par les usagers plus contraints

- **entre modes** :

les usagers pour lesquels les transports collectifs, la marche ou le vélo sont efficaces libèrent de la capacité routière pour les auto-captifs

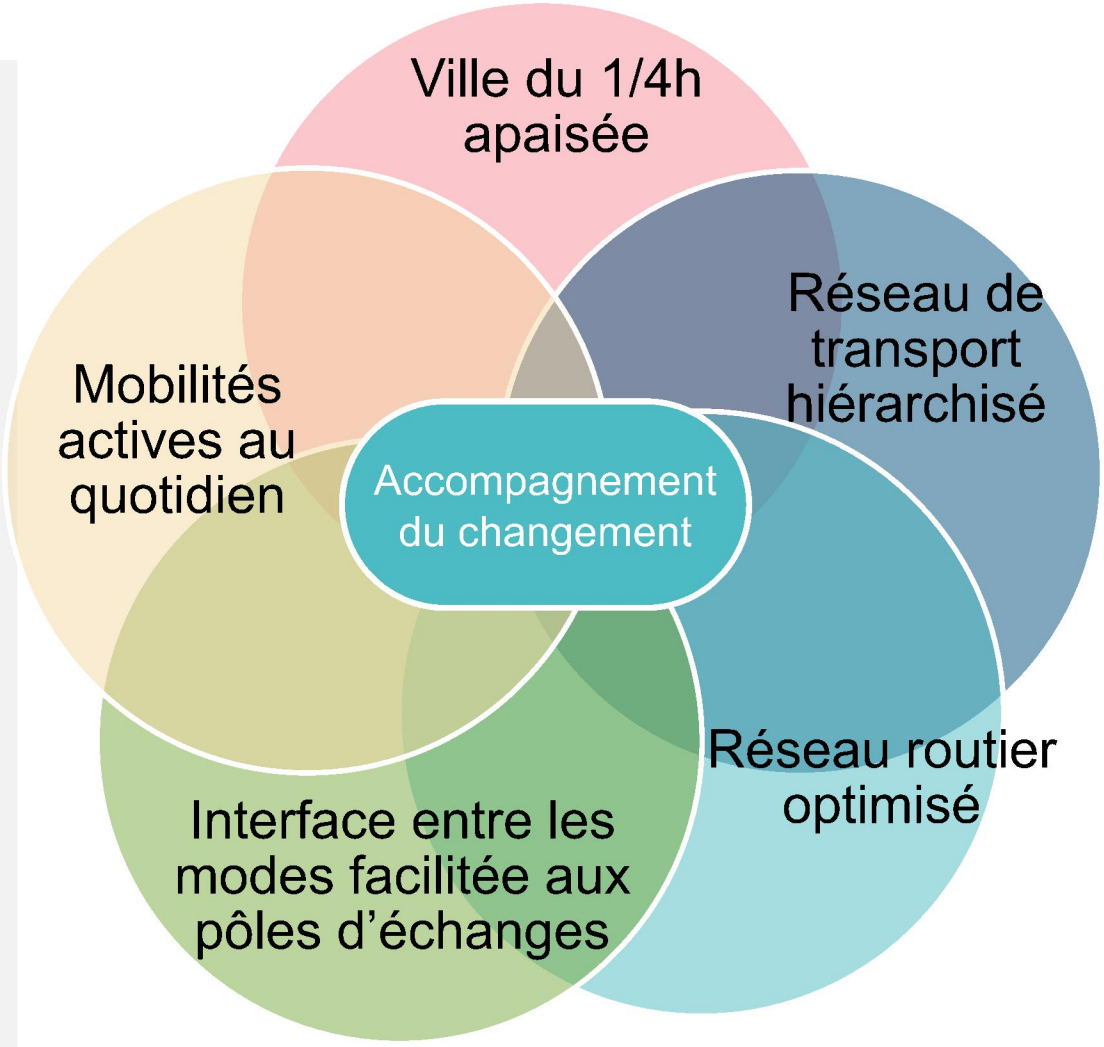
- **dans l'espace** :

les contournements libèrent de la capacité en hypercentre et réduisent la concentration des flux dans les tissus urbains

- **dans le temps** :

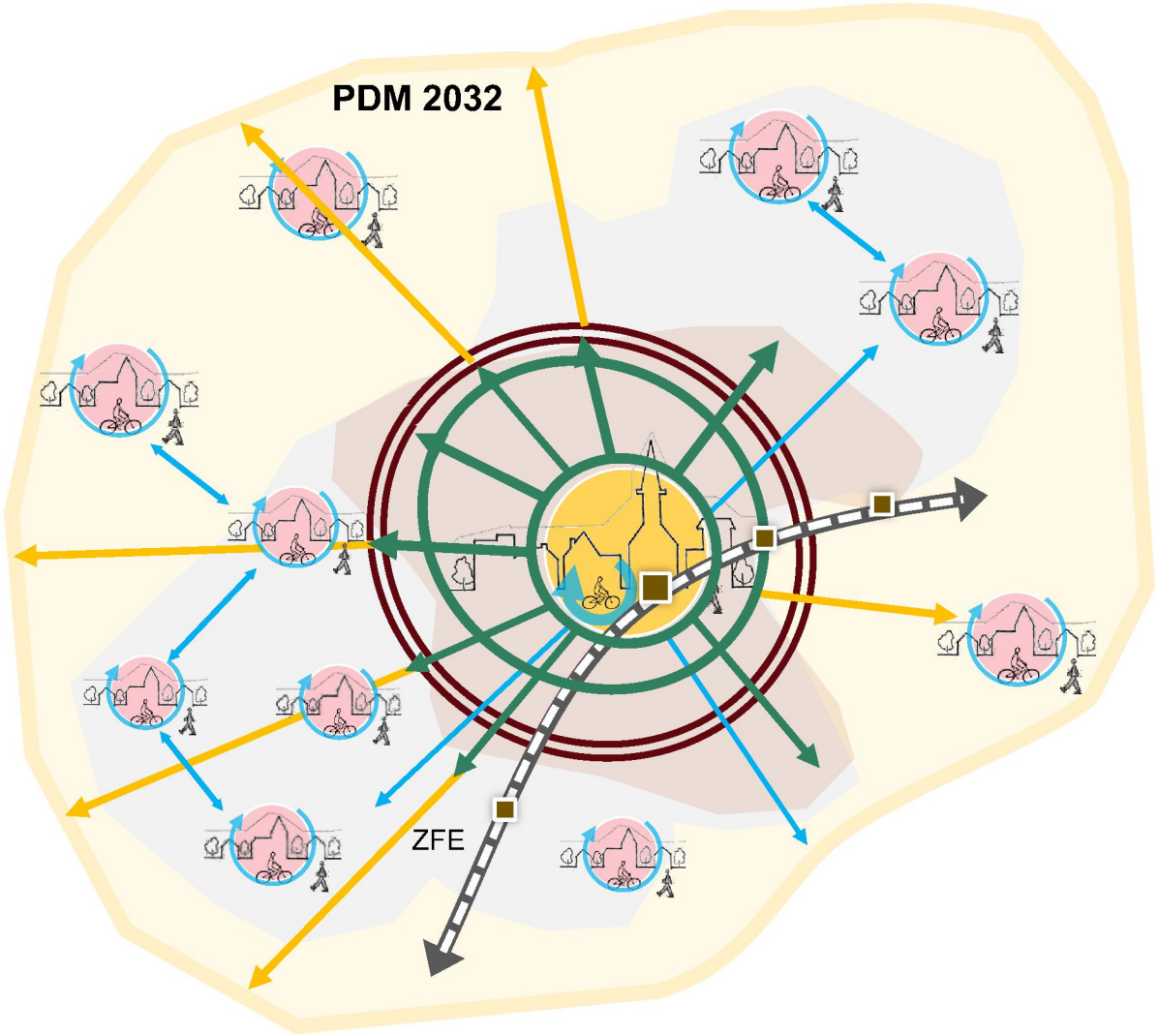
les usagers moins contraints ciblent leurs déplacements vers des périodes moins sollicitées, libérant de la capacité aux périodes de pointe

… aux leviers



Montpellier Méditerranée Métropole

PDM 2032 :
Un projet de mobilité
qui s'ouvre vers les territoires voisins

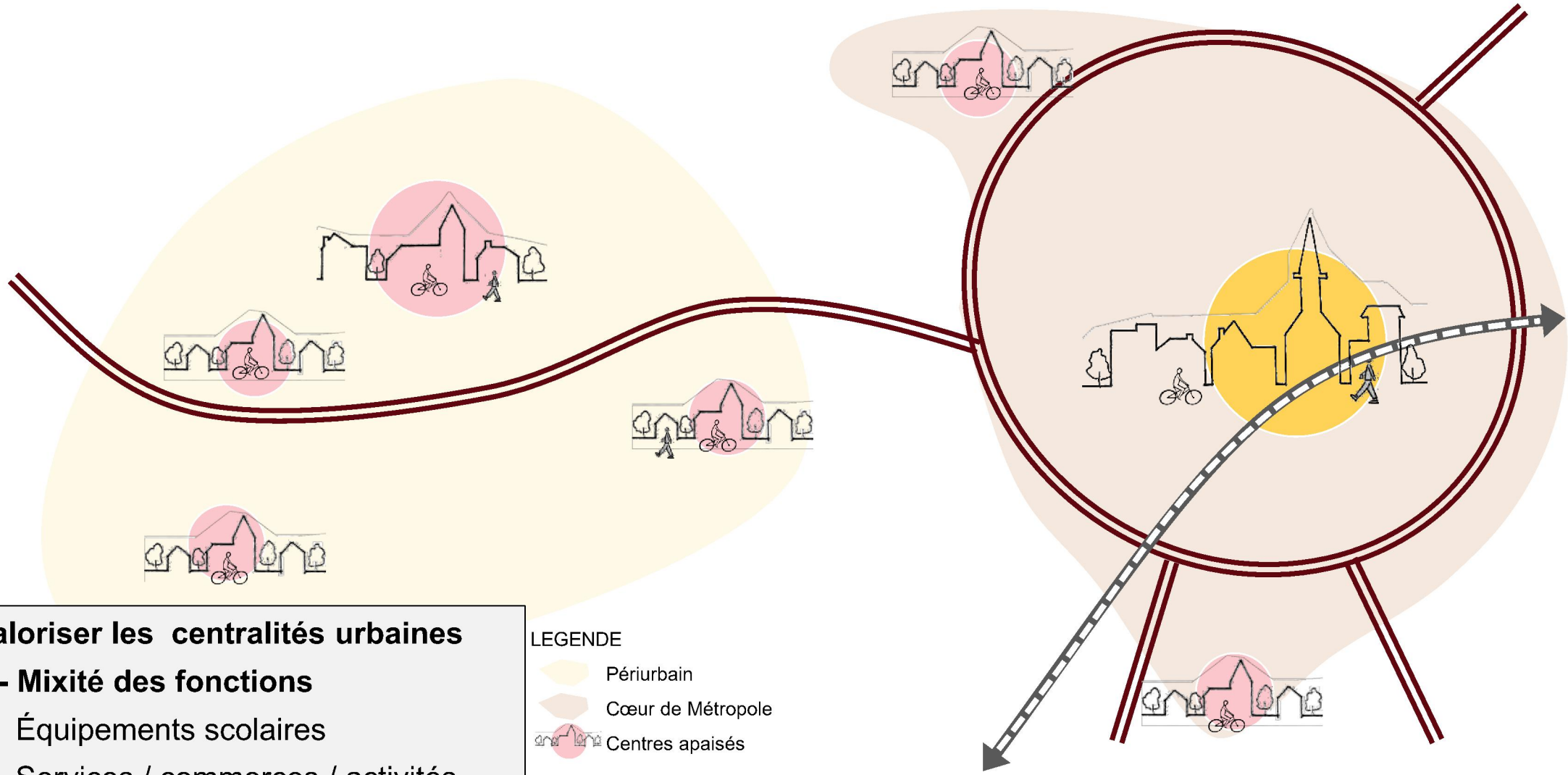


Le PDM 2032 vient conforter la stratégie mobilités initiée dès 2020 en l'élargissant aux territoires voisins et en donnant de la visibilité à l'horizon 2032 :

- Développement de la ville du 1/4h et apaisement des centres-villes et villages
- Réseau TC lisible pour le périurbain, dont les territoires voisins
- Le système vélo et les mobilités actives confortés pour les déplacements du quotidien
- Réalisation d'un anneau de distribution, permettant de mieux organiser le trafic d'échange et de transit
- Une ZFE sur toute la métropole qui induit une gestion habile des interfaces

Montpellier Méditerranée Métropole

1. Développer les villes et villages du quart d'heure



Valoriser les centralités urbaines

1 - Mixité des fonctions

- Équipements scolaires
- Services / commerces / activités
- Tiers lieux

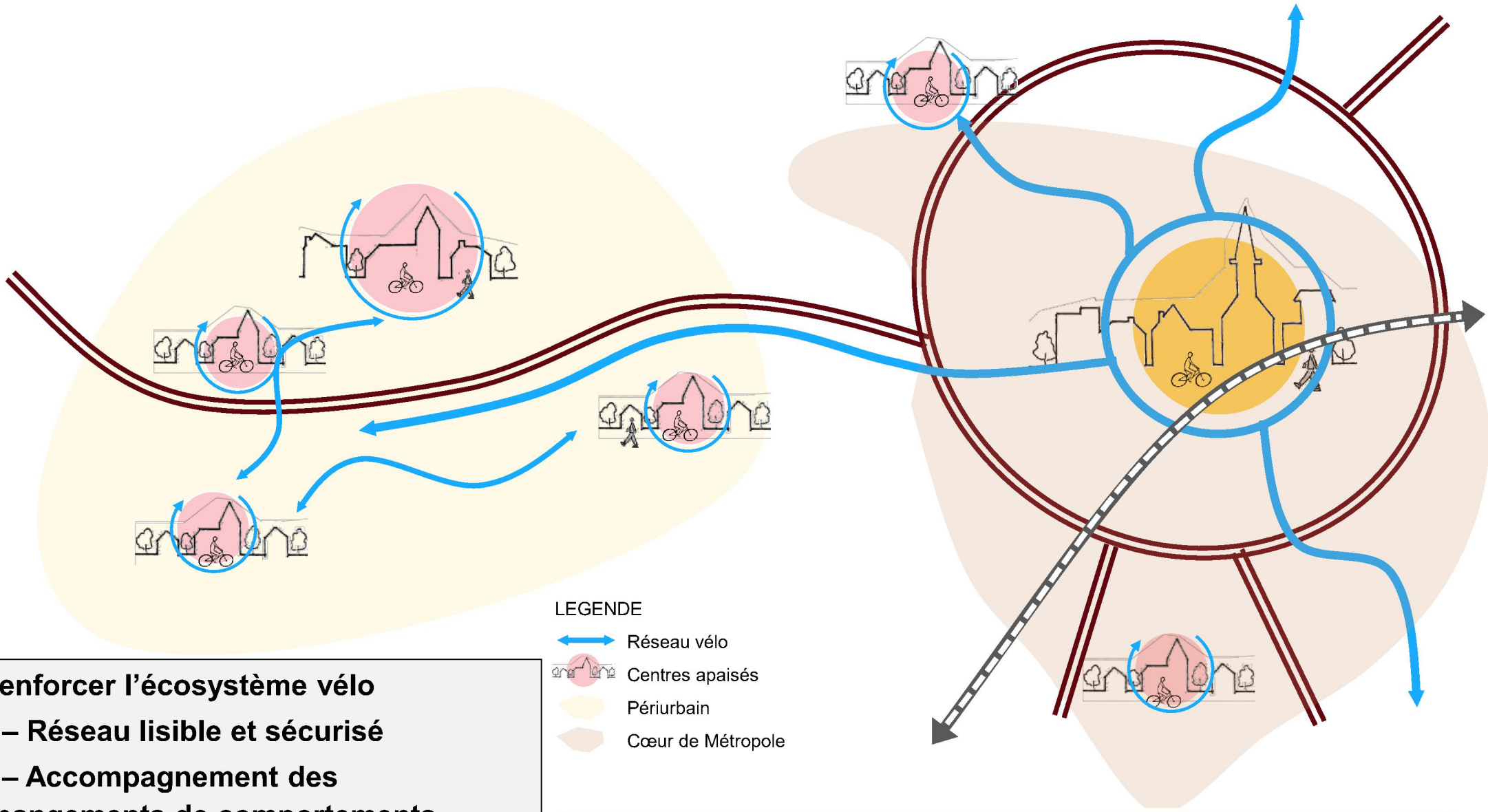
2 - Espaces publics de qualité

3 – Circuits courts de distribution

Ambition PDM

Une zone apaisée pour chaque quartier, ville et village

2. Faire du vélo un vrai mode du quotidien



Renforcer l'écosystème vélo

1 – Réseau lisible et sécurisé

2 – Accompagnement des changements de comportements cyclistes et automobilistes

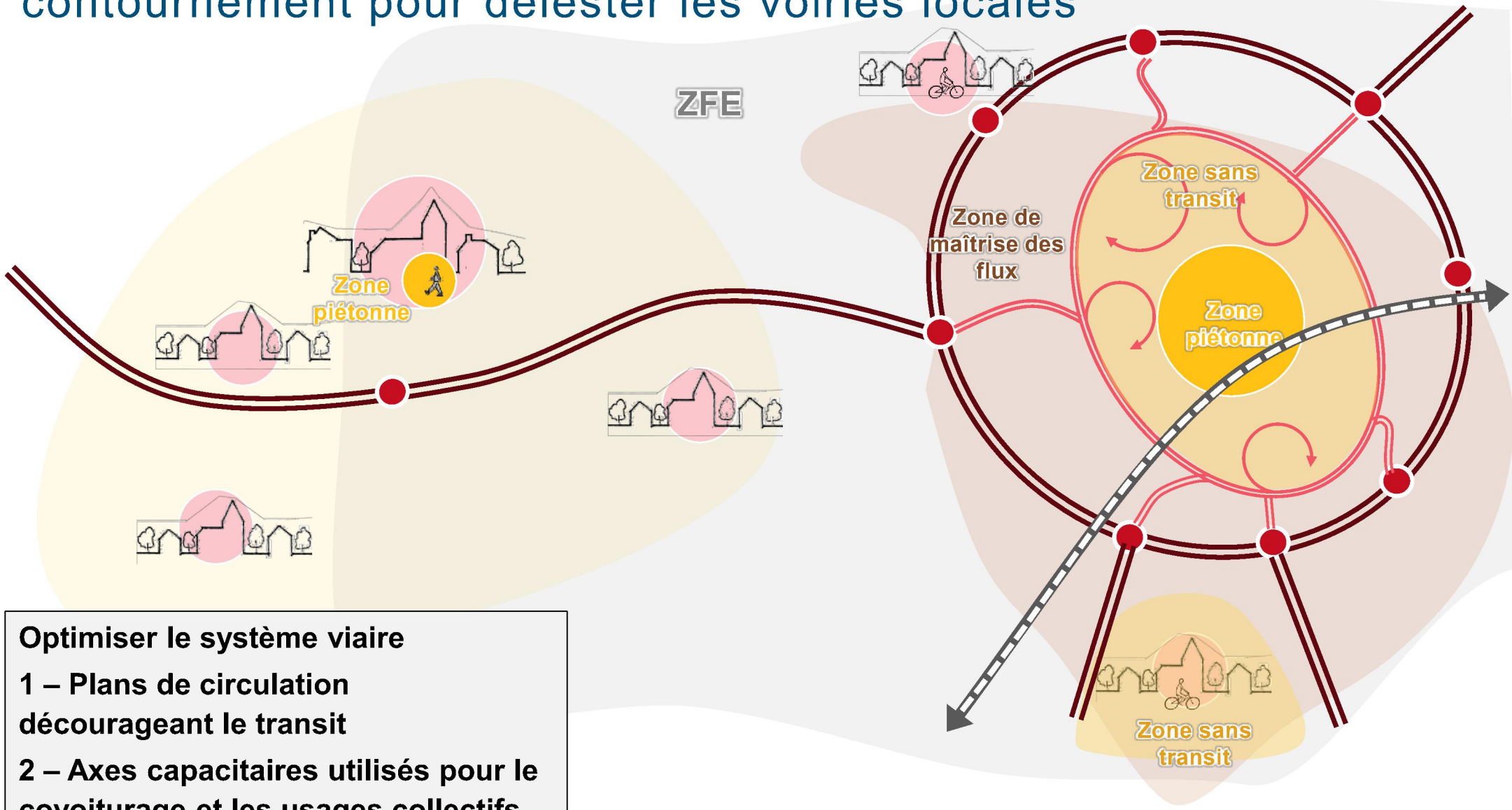
3 – Outil de la logistique du dernier km

Ambition PDM

15% de part modale vélo en 2032

(enquête ménage déplacement 2014 : 3% et observatoire 2023 : 6%)

3. S’appuyer sur le réseau routier structurant dont le contournement pour délester les voiries locales



Optimiser le système viaire

1 – Plans de circulation décourageant le transit

2 – Axes capacitaires utilisés pour le covoiturage et les usages collectifs

3 – Flux logistiques concentrés sur les axes structurants

Ambition PDM

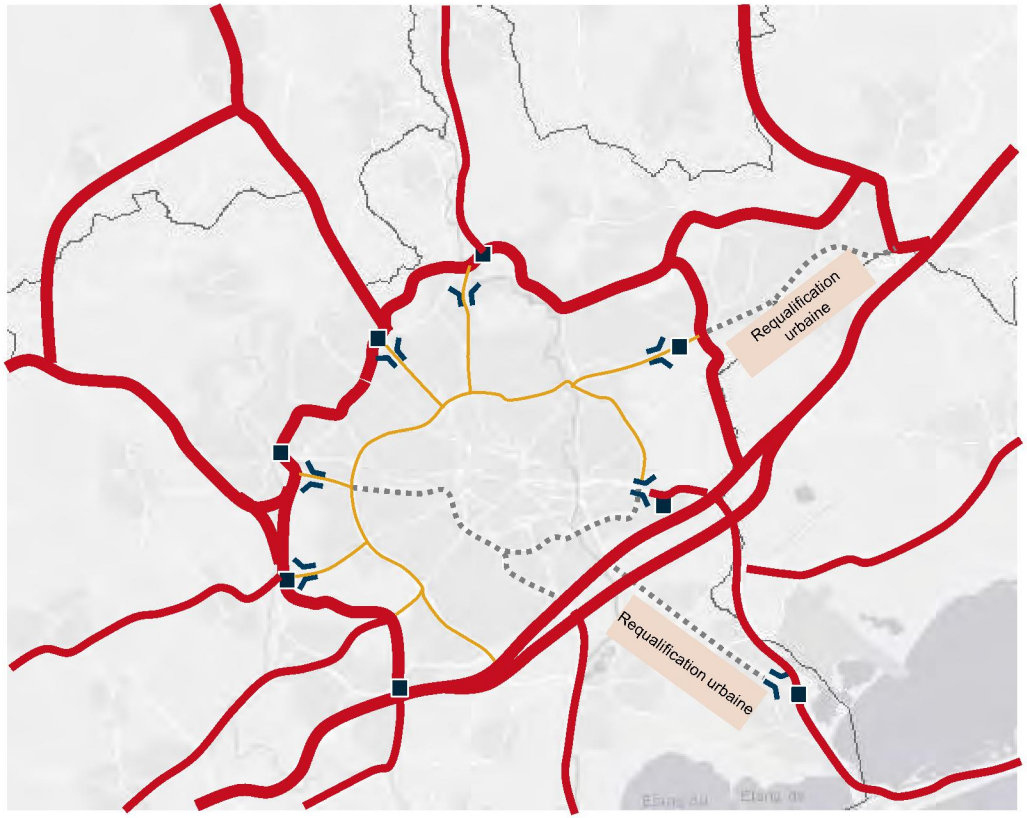
Des centralités apaisées et respirables

Un **contournement intercommunal** assurant les flux de transit et d'échange

Situation actuelle



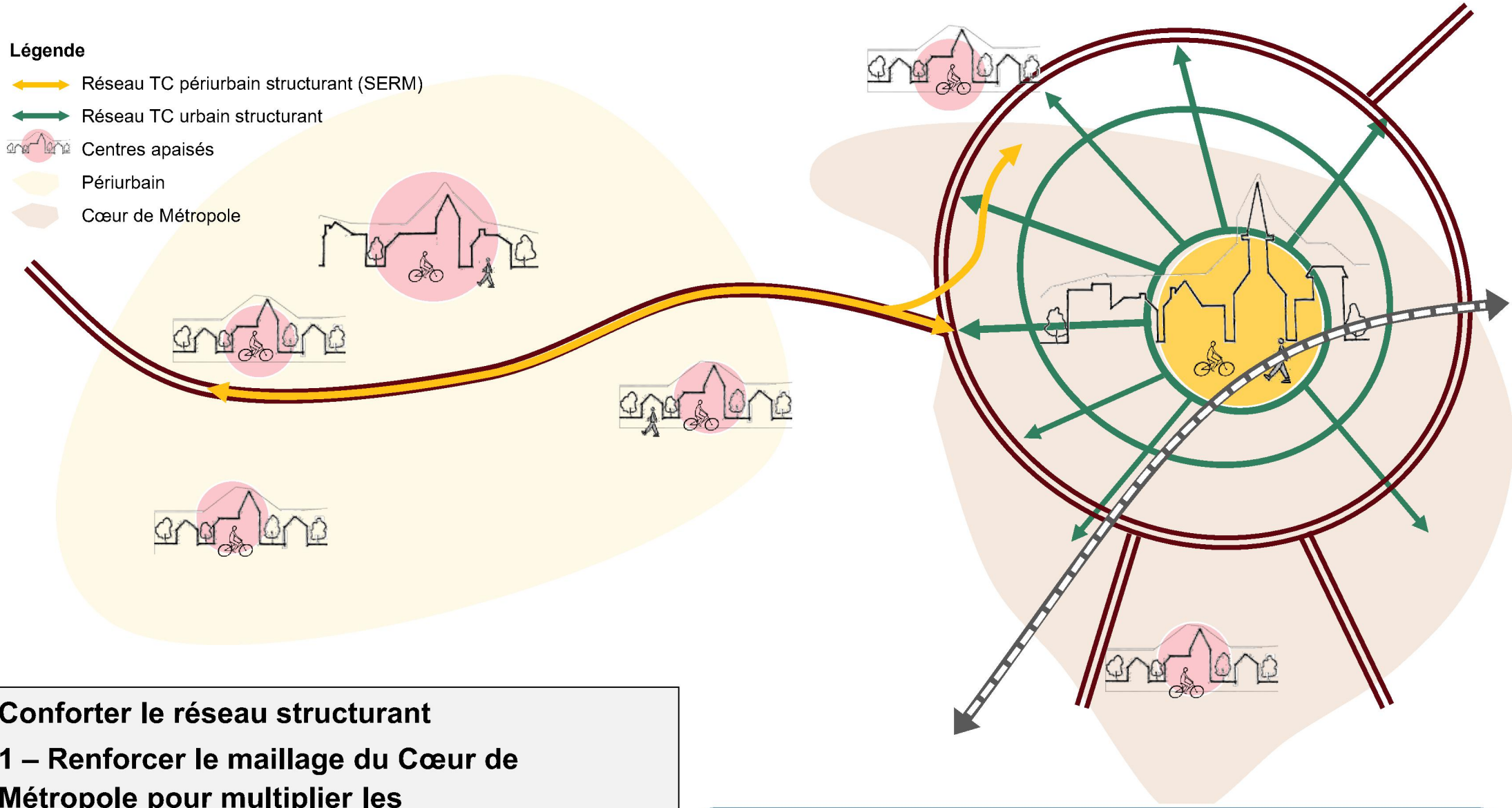
Organisation viaire à terme



La hiérarchie du réseau de voirie projeté repose sur une ceinture de protection (en orange) et un contournement intercommunal (RM65, A709 reconfigurée, Contournement Ouest de Montpellier et Déviation Est de Montpellier). Le trafic est repoussé sur ces axes capacitaires tandis que les espaces les plus urbains offrent des solutions de mobilité alternative (transport en commun, vélo, …).

Montpellier Méditerranée Métropole

4. Hiérarchiser le réseau de transports collectifs



Conforter le réseau structurant

1 – Renforcer le maillage du Cœur de Métropole pour multiplier les Origines/Destinations

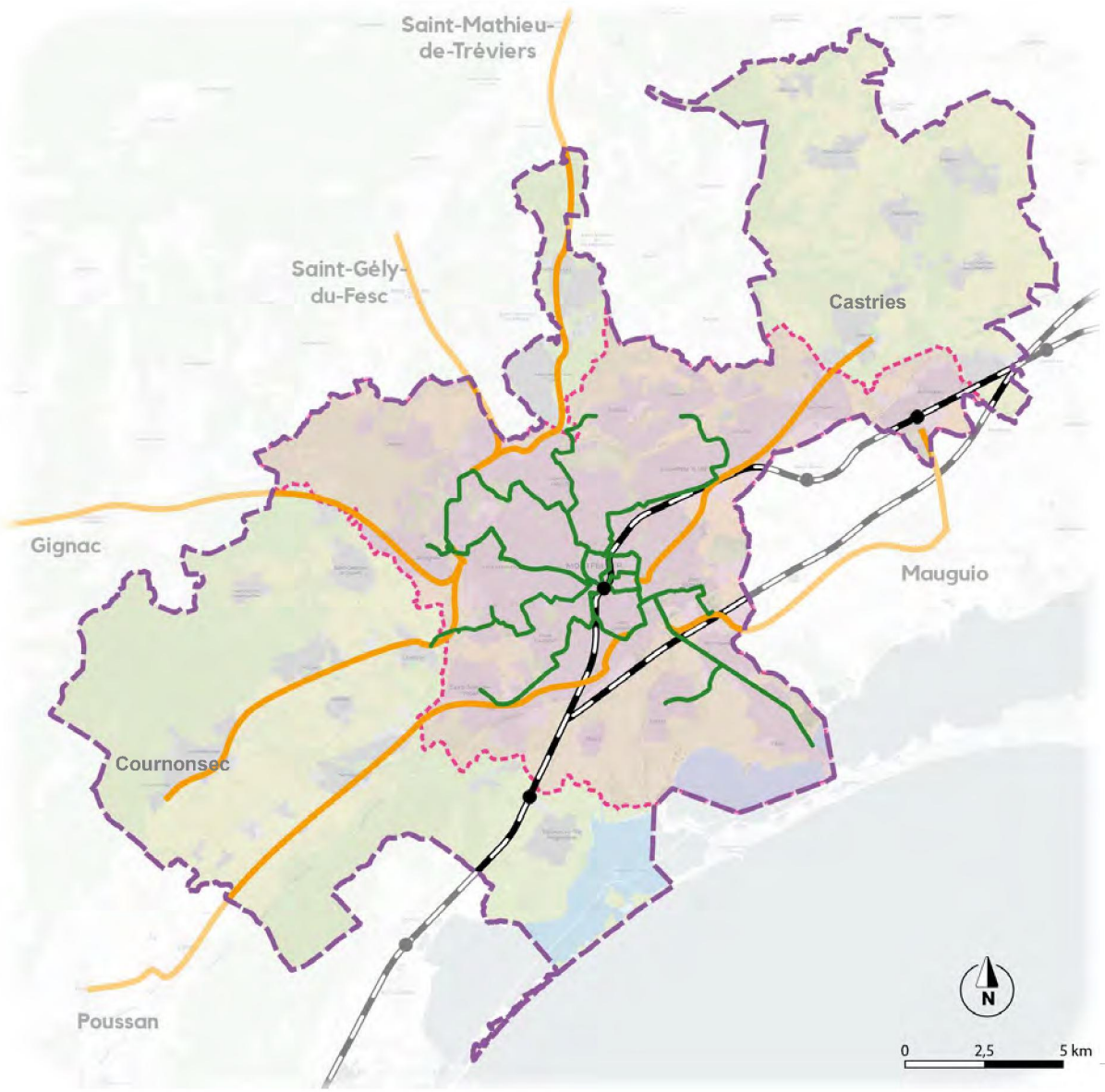
2 – Organiser des lignes à haut niveau de service à l'échelle du grand territoire

Ambition PDM

Faciliter le parcours usager :

lisibilité et offre renforcée des réseaux

Des lignes périurbaines structurantes forment les branches de l'étoile multimodale montpelliéraine



Lisibilité des lignes dans le réseau :

- Bustram 4 avec prolongement de Gennevaux au PEM Mosson
- Bustram 1 jusqu'à Castries
- Cars Express LiO (A750, St-Matthieu de Tréviers, St-Gély du Fesc, Poussan, Mauguio)
- TER de Nîmes à Sète

Terminus vers les Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) de diffusion ou les zones d'emplois du Cœur de Métropole tel que défini dans l'armature urbaine du SCOT révisé en 2019

Légende

- Limite métropolitaine
- Coeur de Métropole

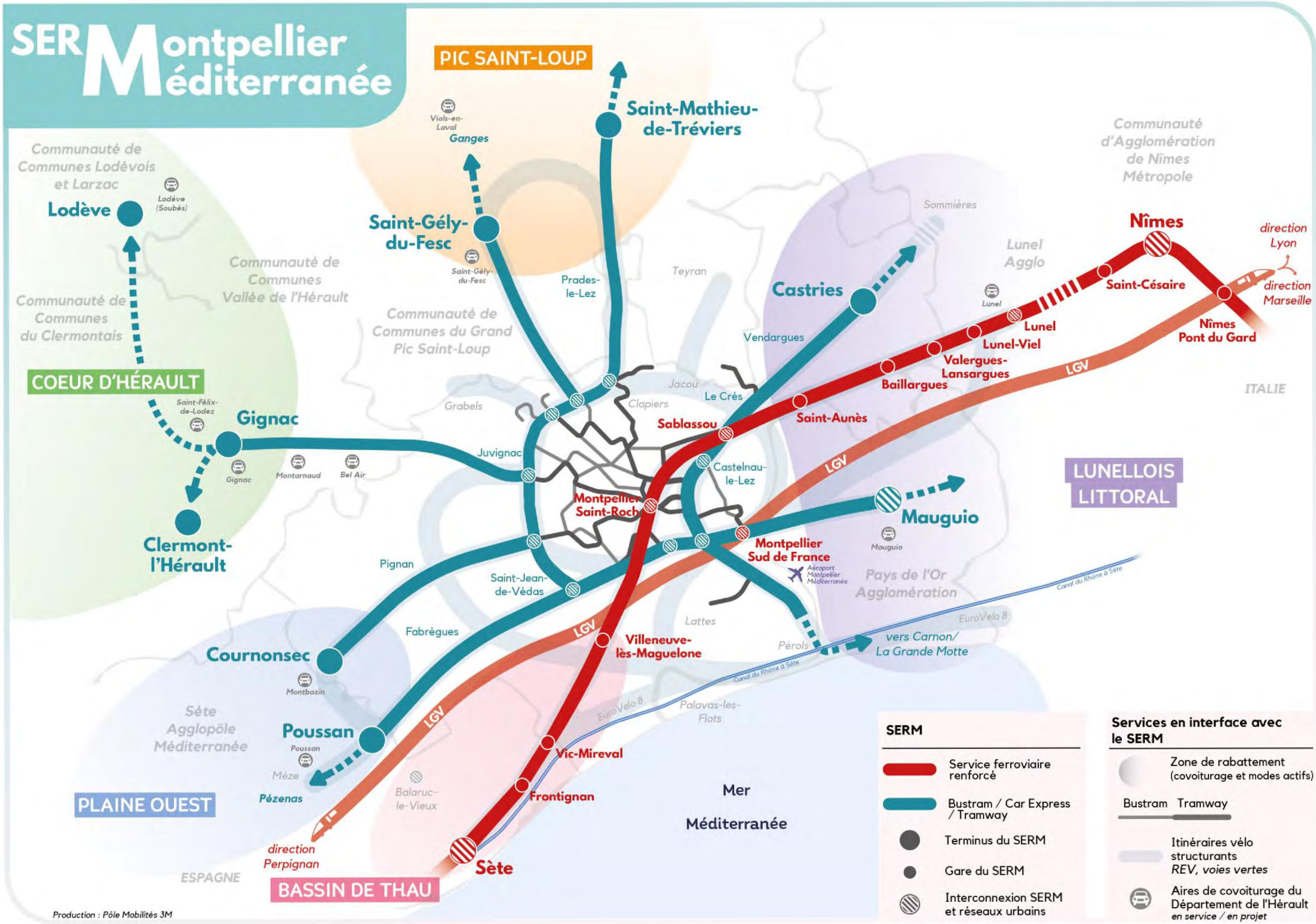
Réseau national

- Réseau ferroviaire
- Gares

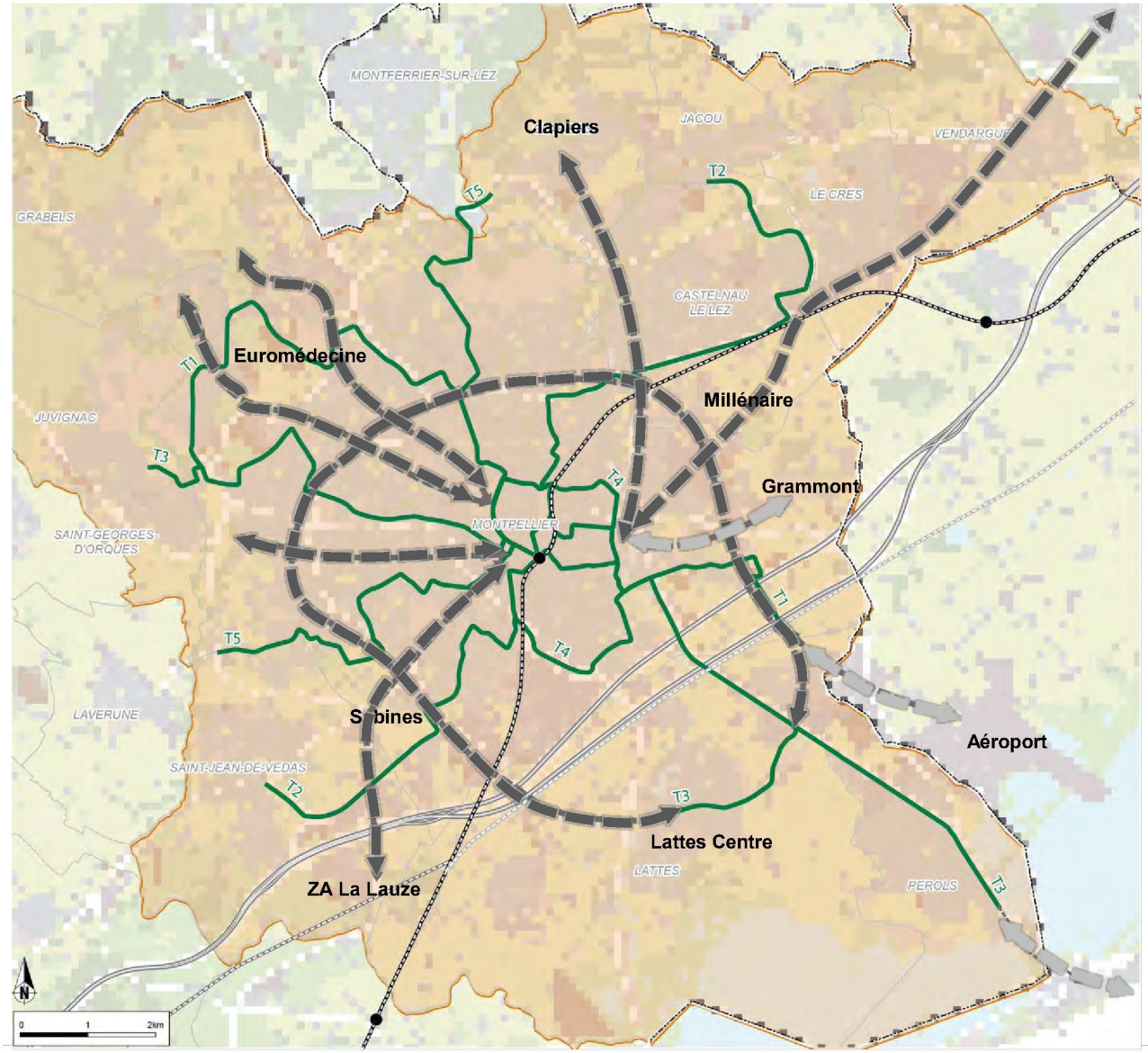
Réseau structurant

- Tramway
- Lignes périurbaines structurantes

Montpellier Méditerranée Métropole


SER Montpellier Méditerranée
PIC SAINT-LOUP
Saint-Mathieu-de-Tréviers
Viols-en-Laval
Ganges
Communauté de Communes Lodévois et Larzac
Lodève
Lodève (Soubès)
Saint-Gély-du-Fesc
Saint-Gély-du-Fesc
Communauté de Communes Vallée de l'Hérault
Communauté de Communes du Clermontais
Communauté de Communes du Grand Pic Saint-Loup
Prades-le-Lez
Teyran
Sommières
Communauté d'Agglomération de Nîmes Métropole
Lunel Agglo
Nîmes
direction Lyon
direction Marseille
Saint-Césaire
Lunel
Lunel-Viel
Nîmes Pont du Gard
Castries
Vendargues
Baillargues
Valergues-Lansargues
LGV
ITALIE
COEUR D'HÉRAULT
Saint-Félix-de-Lodez
Gignac
Gignac
Montarnaud
Bel Air
Juvignac
Grabels
Jacou
Clapiers
Le Crès
Sablassou
Saint-Aunès
Castelnau-le-Lez
LUNELLOIS LITTORAL
Clermont-l'Hérault
Montpellier Saint-Roch
Mauguio
Montpellier Sud de France
Aéroport Montpellier Méditerranée
Pignan
Saint-Jean-de-Védas
Pays de l'Or Agglomération
Canal du Rhône à Sète
EuroVelo 8
Lattes
Fabrègues
Villeneuve-lès-Maguelone
Pérols
vers Carnon/ La Grande Motte
Cournonsec
Montbazin
Sète Agglopôle Méditerranée
Poussan
Poussan
Mèze
Pézenas
Palavas-les-Flots
Balaruc-le-Vieux
Vic-Mireval
Frontignan
Mer Méditerranée
PLAINE OUEST
direction Perpignan
ESPAGNE
Sète
BASSIN DE THAU
Production : Pôle Mobilités 3M
SERM
Service ferroviaire renforcé
Bustram / Car Express / Tramway
Terminus du SERM
Gare du SERM
Interconnexion SERM et réseaux urbains
Services en interface avec le SERM
Zone de rabattement (covoiturage et modes actifs)
Bustram Tramway
Itinéraires vélo structurants
REV, voies vertes
Aires de covoiturage du Département de l'Hérault
en service / en projet

Le réseau urbain structurant maillant le cœur de Métropole



Des lignes efficaces et attractives d'ores et déjà engagées

- Tramway : ligne 5 et extension ligne 1

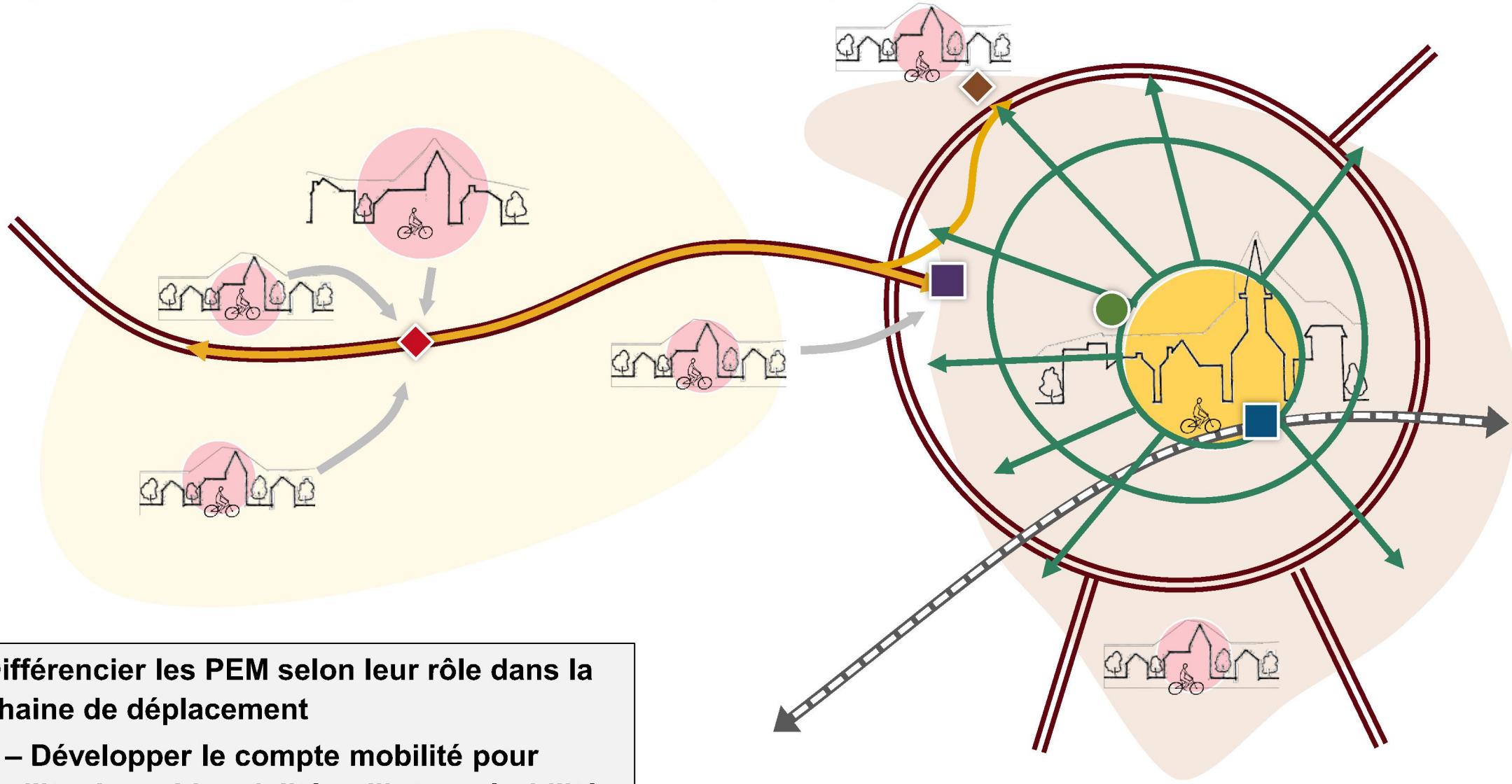
Renforcement du réseau urbain du Cœur de Métropole

- Afin de couvrir les principales zones d'emplois : Millénaire, Euromédecine, La Lauze
- La ligne circulaire au niveau de la ceinture de protection
- Renforcement de l'offre dans les quartiers politique de la ville
- Une continuité vers des zones d'attraction en dehors du territoire : littoral et aéroport (travail partenarial)

- Périmètre de la métropole
- Cœur de métropole
- Réseau ferroviaire national
- Tramway
- Renforcement du réseau urbain
- Renforcement lié au tourisme/loisir

Montpellier Méditerranée Métropole

5. Articuler les différents modes au sein de pôles d'échange multimodaux (PEM)



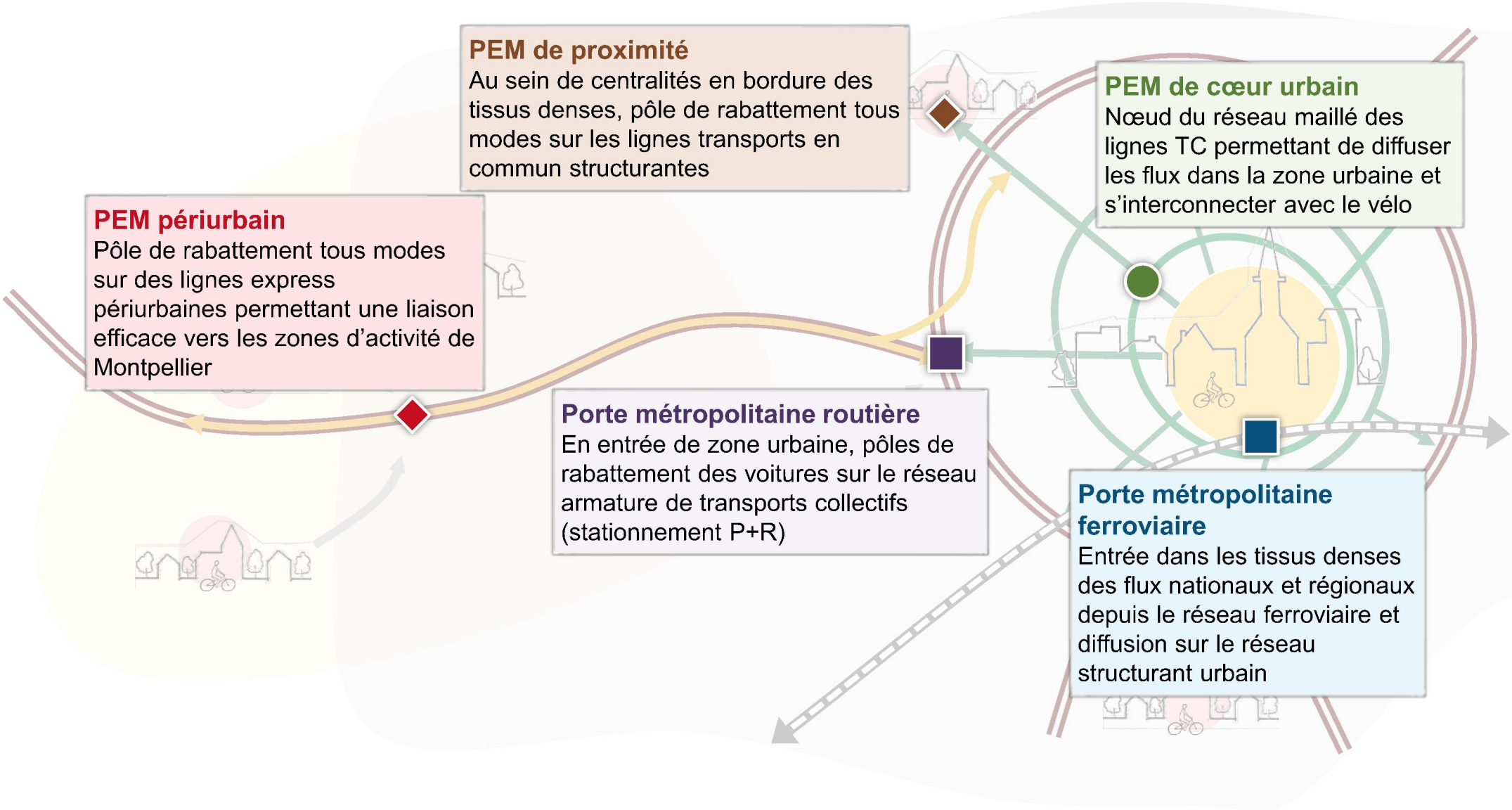
Différencier les PEM selon leur rôle dans la chaine de déplacement

1 – Développer le compte mobilité pour faciliter la multimodalité et l'interopérabilité

2 – Utiliser les PEM pour la logistique décarbonée

Ambition PDM – une chaine de déplacement ergonomique et pratique pour les déplacements du quotidien

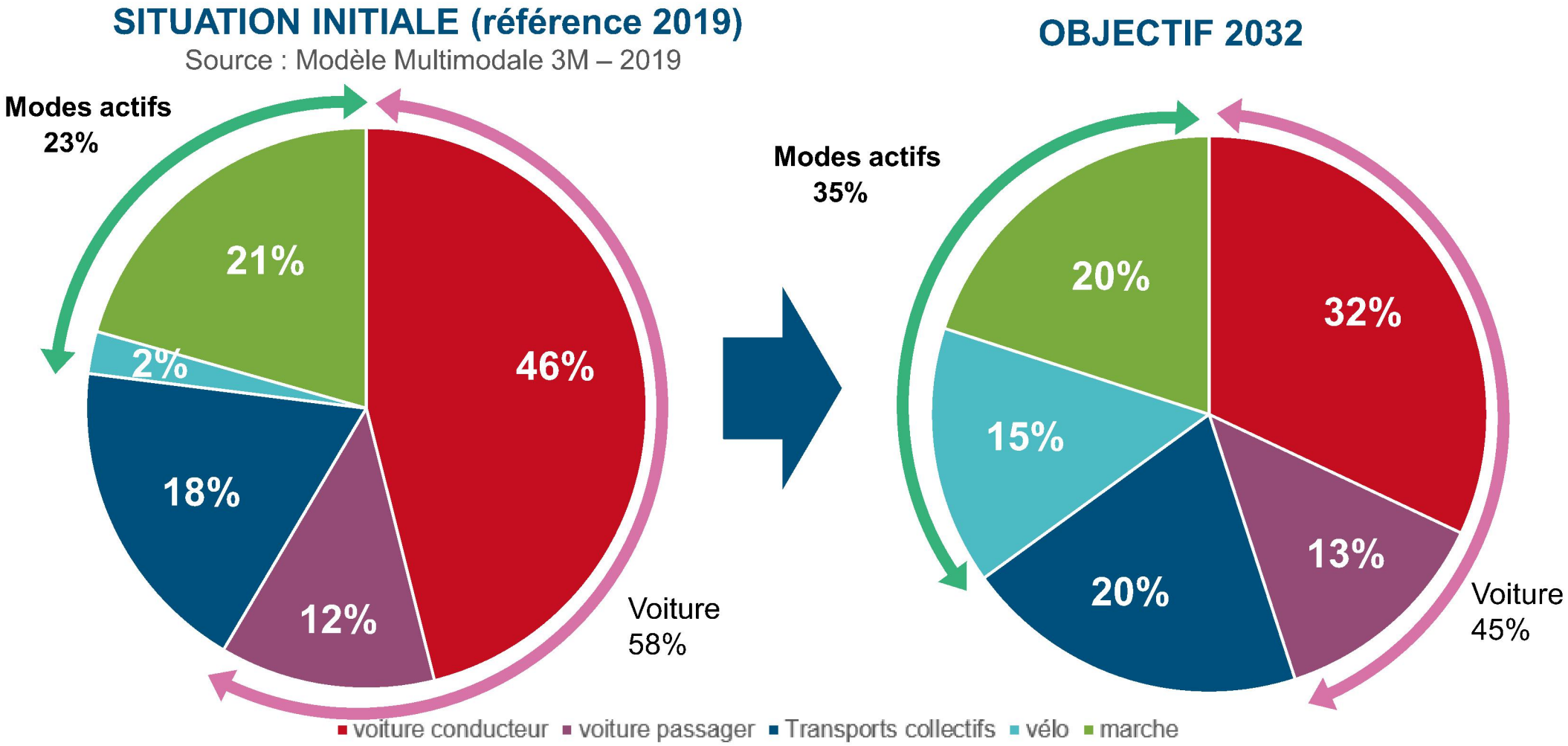
Les PEM se situent au niveau des points d'articulation des réseaux et sont organisés et aménagés selon leur rôle dans le système de déplacement.



Montpellier Méditerranée Métropole

Objectif des parts modales du PDM 2032

Vers un meilleur équilibre entre les différents modes



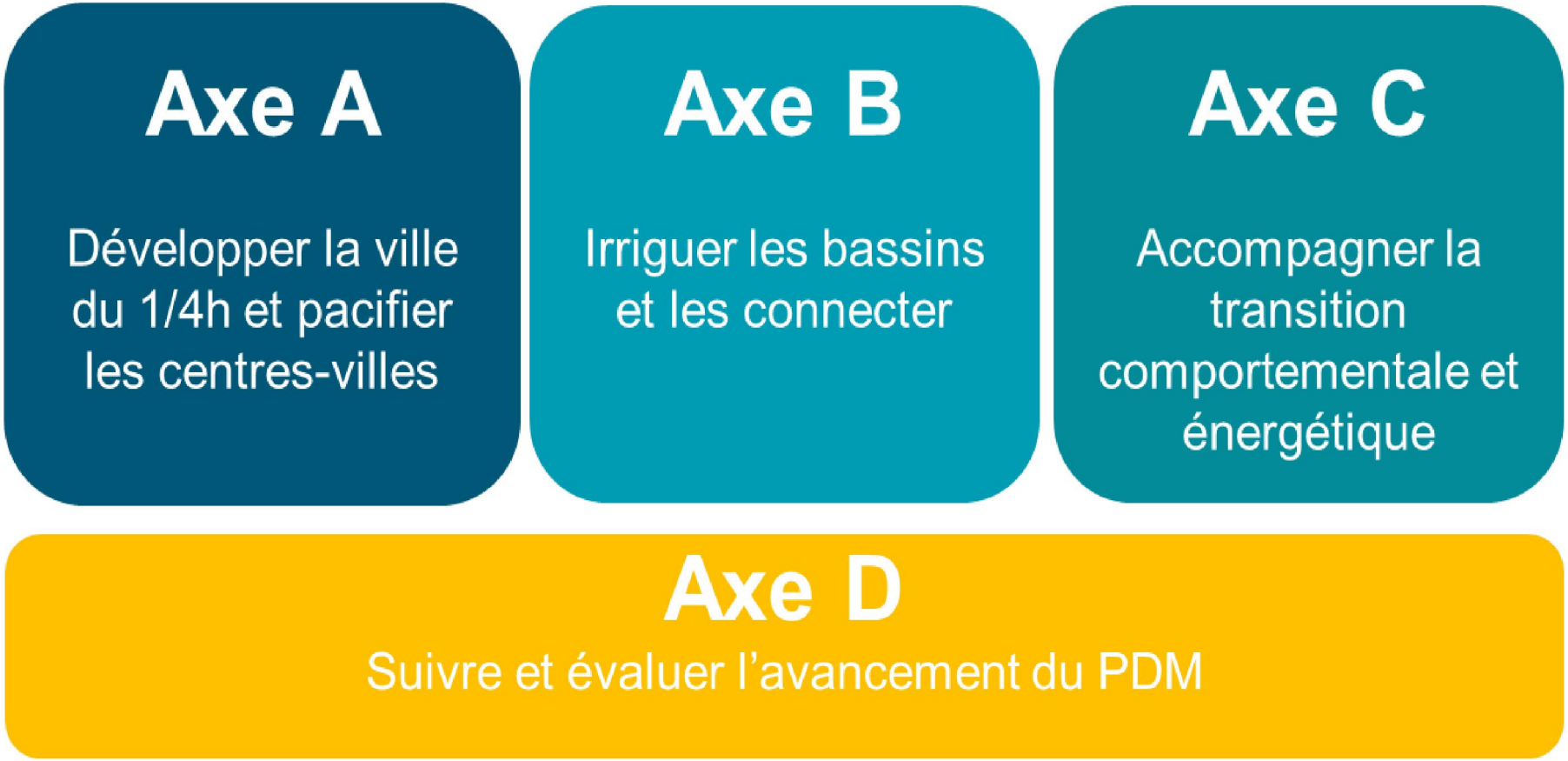
Montpellier Méditerranée Métropole

Plan d’action



Montpellier Méditerranée Métropole

4 axes d'intervention => 30 actions cohérentes



AXE A - Développer la ville du quart d'heure et pacifier les centres-villes

Organiser un territoire sobre / Développement de la vie de proximité	A1	Coordonner le projet urbain et les mobilités
	A2	Renforcer et valoriser les services de proximité
Réduire le trafic dans les cœurs urbains / Apaisement des centralités	A3	Contraindre le transit en cœurs de villes
	A4	Valoriser le réseau routier structurant et notamment le contournement
	A5	Faire évoluer l'offre de stationnement public avec le plan de circulation
	A6	Organiser le stationnement en bordure de centralités
	A7	Organiser les maillons de la chaine "logistique urbaine"
Traiter l'espace public en cohérence avec la stratégie mobilité / Valorisation de l'espace public	A8	Systématiser les zones apaisées dans les centralités urbaines
	A9	Accompagner les grands projets de reconversion de l'espace public
	A10	Définir les modalités de requalification de l'espace public

AXE B - Irriguer les bassins et les connecter

Donner une vraie place aux modes actifs	B1	Déployer un réseau cyclable hierarchisé et continu, maillant l'ensemble du territoire
	B2	Développer les services vélos et traiter la chaine de déplacement de l'origine à la destination
	B3	Exploiter le potentiel de la marche
Améliorer le réseau TC en tissant les modes	B4	Déployer un réseau périurbain de transports collectifs performant et structuré
	B5	Renforcer le réseau structurant de transports collectifs du cœur de métropole
	B6	Faire des PEM un point fort de la chaîne intermodale
Développer des réseaux alternatifs	B7	Développer des infrastructures pour le covoiturage
	B8	Offrir des alternatives attractives pour les déplacements liés au tourisme et aux loisirs

AXE C - Accompagner la transition comportementale et énergétique

Réduire la contrainte financière du déplacement	C1	Activer le levier financier pour accompagner les changements de comportement vers des modes plus vertueux
Informer l'usager et l'accompagner dans son choix de mobilité	C2	Organiser la diffusion de l'information en s'appuyant sur de nouveaux outils
	C3	Développer une stratégie d'accompagnement humain
	C4	Encourager le report vers le vélo
	C5	Accompagner les employeurs dans leur démarche de transition écologique
Favoriser la transition vers des véhicules moins polluants	C6	Mettre en œuvre la ZFE
	C7	Décarboner la mobilité
Rationaliser l'usage de la voiture	C8	Adapter le stationnement privé à une évolution comportementale
	C9	Favoriser l'autopartage
	C10	Encourager et structurer le covoiturage

AXE D – Suivre et évaluer l'avancement du PDM

D1	Travailler en partenariat avec les autres acteurs du territoire
D2	Assurer un suivi régulier de la mise en œuvre du Plan de Mobilité