

Lundi 17 novembre 2014

## Perspectives d'évolution de la politique des transports et de la mobilité dans la métropole

### Edito

« Lancement des travaux de bouclage de la 4<sup>e</sup> ligne, trajet à 1€, baisse de 20% du prix des abonnements jeune, protection du parc Montcalm... Le chemin parcouru depuis avril dernier est déjà long et de nombreuses actions concrètes ont été mises en place. Il faut aujourd'hui aller encore plus loin et avoir une véritable vision globale de l'évolution de notre réseau de transport et de la mobilité avec le futur passage en métropole au 1<sup>er</sup> janvier prochain.

**Les déplacements constituent l'un des 5 piliers stratégiques de Montpellier Méditerranée Métropole et, demain, du pôle métropolitain.**

Le futur pôle métropolitain et les bons rapports que j'entretiens également avec les Maires et Présidents des intercommunalités voisines permettent à présent d'envisager à nouveau sérieusement la possibilité de relier Montpellier à l'aéroport et à la mer grâce à un réseau de transports efficace et abouti. Nous ne devons pas rater cette opportunité essentielle pour le développement économique et touristique de notre territoire.

Dans un contexte de croissance démographique continu, l'accès à la mobilité est facteur de liberté et d'attractivité économique pour les populations et les entreprises. Cette mobilité doit s'accompagner d'une mise en cohérence, la plus fine possible, entre l'aménagement du territoire et le développement de modes de déplacement les moins polluants pour les connecter à toutes les échelles : locales, régionales, métropolitaines et internationales.»

**Philippe Saurel,  
Président de Montpellier Agglomération  
Maire de la Ville de Montpellier**

### Sommaire

1. Une métropole en réseau .....	p 2
1.1 Vers un schéma directeur de la mobilité multimodale	
1.2 Une coopération à l'échelle du pôle métropolitain	
1.2 Dessertes des plages, de l'aéroport, de la gare LGV : des solutions affluent enfin	
2. Un réseau de bus à optimiser.....	p 5
2.1 Six nouveaux bus au GNV	
2.2 Le Transport à la demande se développe	
3. La logistique Urbaine, un nouveau défi à relever .....	p 6

Le réseau de transport de Montpellier Agglomération est constitué aujourd'hui de 4 lignes de tramway, 36 lignes de bus, 52 stations velomagg', 19 véloparcs, 1800 vélos (400 en libre-service et 1200 en location à l'année) et 17 parkings relais (9 P+Tram et 8 parkings de proximité). 75% de la population est ainsi desservie par ce réseau. La fréquentation, toujours croissante, atteint aujourd'hui plus de 300 000 voyages chaque jour, soit 70 millions par an. Montpellier Agglomération réfléchit constamment à l'évolution de son offre de transport afin de proposer le meilleur service possible à ses usagers, répondant à leurs demandes tout en maîtrisant les coûts.

## 1. Une métropole en réseau

Malgré ce constat positif, le passage en métropole au 1<sup>er</sup> janvier prochain est l'occasion de repenser en profondeur l'offre en matière de déplacement sur le territoire, laquelle n'a que peu évolué depuis les mises en service successives des 4 lignes de tramway. La collectivité réfléchit ainsi à un Schéma Directeur de la Mobilité Multimodale intégrant les différents moyens de transport à l'échelle de la métropole et au-delà : contournements routiers, trains, tramway, bus, covoiturage, autopartage, vélo,...

### 1.1 Vers un schéma directeur de la mobilité multimodale

A l'horizon 2020, ce schéma stratégique, intégrant les principes du PCET, du SCOT, du PDU et du PLH, et s'insérant en compatibilité avec les schémas supra (notamment Etat, régionaux et départementaux...), proposera une déclinaison de la politique de la Métropole en matière d'offre de déplacement pour les années à venir. Il sera élaboré en partenariat avec les communes et les associations d'usagers ou de riverains.

Les modes pris en compte dans le schéma sont :

- Le train régional,
- le car, le bus,
- le vélo en libre-service ou non, électrique ou non,
- le covoiturage, l'auto-partage
- et, le cas échéant, tout autre mode de transport adapté (tram-train, câble...).

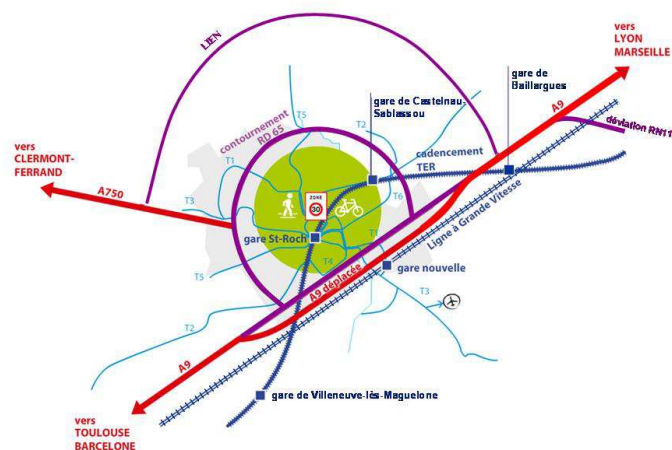
### 3 objectifs pour un PDU essentiel

La politique de déplacement de l'Agglomération, future métropole, est principalement définie dans son Plan de Déplacement Urbain (PDU).

Ses objectifs sont de :

- diminuer la part automobile de 10% à l'horizon 2020,
- atteindre 50 % de la part modale pour les modes éco-mobiles à l'échelle de l'Agglomération et 65 % à l'échelle de la ville-centre,
- inverser le regard sur les priorités : Le piéton, le vélo, les transports publics et, enfin, la voiture.

Ce PDU doit ainsi permettre de relever 3 défis : **environnemental** en réduisant sensiblement les gaz à effet de serre (GES) ; **économique et social** en limitant le coût des énergies ; et **démographique** en aménageant une ville pour tous.



## 1.2 Une coopération à l'échelle du pôle métropolitain

Il s'agit aujourd'hui de réfléchir au-delà du « tout tramway » en prenant en compte l'ensemble des modes de transport et en recherchant la meilleure adéquation entre ces modes et les territoires à desservir. La question des mobilités doit en effet être appréhendée au-delà du territoire géré par la collectivité par une **coopération entre les différentes intercommunalités** afin de répondre aux besoins des populations qui ne se limitent pas aux frontières administratives.

### **Vers un titre de transport unique**

Des solutions devront être imaginées pour **simplifier l'intermodalité au service des usagers et développer un titre unique de transport à l'échelle du pôle métropolitain**. La relation tram/train devra aussi être retravaillée pour assurer une meilleure complémentarité.

### **Créer une nouvelle "étoile ferroviaire"**

De même cette métropole en réseau doit réinvestir les anciennes emprises ferroviaires d'intérêt local, pour développer un réseau de tram-train, créant ainsi une nouvelle étoile ferroviaire autour de Montpellier. En partenariat avec les communes concernées, cela nécessite également une concertation élargie avec la Région Languedoc-Roussillon et le Département de l'Hérault.

### **Déployer une offre de transport intermodale à l'échelle de la métropole**

L'attractivité des transports publics doit être renforcée en complétant un dense réseau de tramway et en créant des pôles d'échanges intermodaux, structurant l'ensemble du territoire.

### **Mettre en œuvre le territoire des courtes distances**

Ce "territoire des courtes distances", des trajets directs, doit promouvoir les cycles et la marche à pied, en aménageant les indispensables continuités cyclables, en ville et dans le périurbain, pour des raisons évidentes de sécurité, mais aussi d'efficacité de ce mode de transport.

**De nouvelles relations avec les autres collectivités du territoire se dessinent désormais. Des relations constructives qui ouvrent de nouvelles perspectives pour le développement du réseau de transport public aujourd'hui essentiel aux déplacements de tous.**

### **La nouvelle grille tarifaire plébiscitée**

Mise en œuvre au 1<sup>er</sup> septembre, la nouvelle grille tarifaire a, au-delà de l'engagement tenu de tarification à 1€ et de réduction sensible du coût du transport pour les jeunes, permis de fidéliser les usagers. Les abonnements ont ainsi augmenté globalement de 6% depuis le 1<sup>er</sup> septembre avec une hausse particulièrement marquée sur le public des jeunes qui a entraîné un gain de plus de 3900 abonnés (+9.2%).

Enfin, la tarification à 1€ par le biais du ticket 10 voyages est un franc succès, avec une augmentation des ventes de plus de 50%.

## 1.3 Dessertes des plages, de l'aéroport, de la future gare LGV : des solutions affluent enfin

Les dessertes des plages, de l'aéroport et de la future gare LGV sont des nécessités économiques et touristiques. Le développement du tourisme à Montpellier ne pourra en effet se faire sans relation immédiate entre la ville centre et son littoral, de même sans dessertes de l'aéroport et de la future gare LGV qui relie Montpellier aux autres métropoles. Ces projets doivent ainsi être envisagés dans un dessein global de développement à l'international.

Cela implique de poursuivre le dialogue engagé avec les communes concernées, aujourd'hui hors du territoire de la future métropole, l'Agglomération du Pays de l'Or qui est autorité organisatrice des transports sur son territoire, et le Conseil Général de l'Hérault afin de définir :

- les objectifs à atteindre en été et hors saison,
- l'ensemble des tracés possibles,
- les modes de dessertes alternatifs au tramway.

### Vers une nouvelle liaison Palavas-les-Flots/Montpellier

Montpellier Agglomération est favorable au rétablissement de la liaison historique entre Montpellier et Palavas-les-Flots en accord avec l'Agglomération du Pays de l'Or et la commune de Palavas-les-Flots. Cette ligne de bus, exploitée par Hérault Transport, serait en correspondance avec le réseau de tramway de l'Agglomération de Montpellier depuis la station Tramway Ligne 4 Garcia Lorca. Lorsque cette ligne sera décidée par Hérault Transport, l'Agglomération de Montpellier, future métropole, réalisera les aménagements nécessaires au terminus Garcia Lorca.

### Des équipements structurants

Le **Contournement Ferré Nîmes-Montpellier (CNM)**, en cours de réalisation, a pour objectif de libérer au moins 30 % de sillons en heures de pointe pour développer les trains régionaux sur la ligne classique. Pour lui donner tout son sens, il faut :

- engager les 150 km de la **Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP)**, identifiés par la commission européenne comme un chaînon manquant d'une ligne prioritaire Europe du nord-France-Espagne du réseau RTE – T, auquel elle est prête à affecter une partie d'une enveloppe dédiée de 26 Milliards d'€, à condition que les projets concernés soient soutenus par l'État et les Collectivités territoriales ;  
pour ce faire, transformer en réalité les engagements du Secrétaire d'Etat aux Transports (courrier au Préfet du 16 juin dernier suite à la sollicitation du Président de l'Agglomération), de « proposer un tracé définitif de la ligne à la fin de l'année 2015 » pour lancer « l'enquête publique d'ici la fin 2016 » ;
- mettre en service la gare de Nîmes-Manduel, dont dépend la montée en puissance de la gare Montpellier Sud de France, en 2020.

Le **développement de l'Aéroport Montpellier Méditerranée** doit également être maîtrisé, via :

- une négociation à engager avec l'État sur la place donnée aux collectivités actuellement seules financeurs de son développement,
- l'amélioration de sa desserte

Le **Port de Sète**, dans le cadre du pôle métropolitain, doit assurer le développement économique du grand territoire.

## 2. Un réseau de bus à optimiser

Le réseau de bus, organisé aujourd'hui principalement en rabattement vers le tramway, a peu évolué depuis la mise en service de la ligne 1 du tramway en 2000. Intégrant les futures extensions du tramway, les projets urbains (habitats et activités) et les déplacements qu'ils vont générer, il doit à présent être optimisé afin de répondre au mieux aux besoins des usagers.

### 2.1 Six nouveaux bus au GNV

Afin de renforcer l'attractivité de son réseau et d'accueillir dans les meilleures conditions les usagers du transport public, l'Agglomération de Montpellier a commandé 6 nouveaux bus fonctionnant au GNV (Gaz Naturel pour Véhicules) qui seront livrés en début d'année 2015. Cette commande représente **un investissement de plus de 2 M€**.

Ces 6 bus seront livrés avec une motorisation conforme à la nouvelle norme EURO VI qui réduit considérablement les émissions de polluants : Réduction par 5 de l'émission de Nox (oxydes d'azote) et par 3 l'émission de particules fines, ainsi que la consommation de carburant.

### 2.2 Le Transport à la demande se développe

Afin d'améliorer la vie quotidienne de ses habitants, Montpellier Agglomération a lancé, en août 2011, un service inédit de "Transport à la Demande" sur la ligne de bus n°35 desservant la commune de Castelnau-le-Lez, en correspondance directe avec la ligne 2 du tramway.

#### Le principe

Assurée en véhicule léger de type monospace aux couleurs du réseau de transports de Montpellier agglomération, elle fonctionne à la demande, sur réservation auprès du service gratuit Résa'TaM. Avec la mise en service de la ligne 3 en avril 2012 cette expérimentation, adaptée aux attentes de ses usagers et privilégiant l'intermodalité, s'est progressivement étendue sur les communes de Pérols, Jacou, Clapiers, Montaud, Saint Drézéry, Saint Jean de Védas, puis Montferrier sur Lez, Saint Georges d'Orques, Castries, Le Crès, Vendargues, Sussargues, Saint-Geniès des Mourgues, Beaulieu et Restinclières.

Elle concerne ainsi potentiellement 79 500 habitants, près de 8 000 d'entre eux sont inscrits au service et plus de 600 usagers l'empruntent quotidiennement.

#### Une nouvelle ligne à Murviel-les-Montpellier

Face au succès rencontré et à la demande légitime des habitants de Murviel-les-Montpellier, dernière commune du territoire à ne pas être encore desservie par le réseau TaM, Montpellier Agglomération mettra en place à la rentrée de septembre 2015 une nouvelle ligne qui desservira Murviel-les-Montpellier et dont le terminus sera en correspondance avec celui des Lignes 1 et 3 de tramway à La Mosson.

#### Le programme de lutte contre la fraude révèle déjà son efficacité

Montpellier Agglomération et TaM, son délégataire de service public, ont lancé en octobre un ambitieux plan de lutte contre la fraude, les incivilités et le vandalisme. Affiches à chaque arrêt, dans les rames de tramway et les bus, il mobilise aujourd'hui une centaine d'agents, qui ont déjà dressé 12 000 PV.

Les effets se font déjà ressentir avec, en un mois, une **baisse de 13% des actes de vandalismes, agressions et incivilités**.

## 3. La logistique Urbaine, un nouveau défi à relever

Avec le transport de personnes, le transport de marchandise représente un autre défi important pour l'Agglomération. Il constitue en effet 20% du CO<sup>2</sup> émis par les véhicules en milieu urbain et également 20% de l'occupation de la voirie. Les enjeux associés à la logistique urbaine sont donc à la fois environnementaux et économiques.

### Des enjeux environnementaux

- **Contribuer à la qualité de vie des habitants** sur le territoire. La réduction du nombre de kilomètres parcourus en camions diminue l'empreinte carbone, les nuisances sonores ...
- **Réduire** les nuisances liées au **trafic de transit**
- Réduire les nuisances liées à la **logistique du dernier km** (approvisionnement du centre-ville)

### Des enjeux économiques

- **Optimiser les débouchés** des filières de production locales (plaine de Mauguio, plateaux viticoles...).
- Favoriser les **circuits courts**.
- **S'adapter à l'essor du e-commerce**, pour lequel la logistique est devenue un élément de différenciation décisif.
- **Développer la filière logistique périurbaine et urbaine** sur le territoire métropolitain pour renforcer sa compétitivité et attirer des entreprises sur l'ensemble de la chaîne (transporteurs, logisticiens, armateurs, prestataires de services...) en créant des services à valeur ajoutée.
- Être un **territoire d'innovation** pour la logistique urbaine dans le cadre de la politique smart city.
- Maintenir et créer des emplois localement.

**La logistique est donc un des éléments clefs de la compétitivité des entreprises et par conséquent du dynamisme du territoire.**

La future métropole devra désormais développer des plateformes de logistiques urbaines en s'appuyant notamment sur le Marché d'Intérêt national (MIN) et sa localisation privilégiée (connexion ferroviaire, proximité de l'A9, Proximité du centre-ville).