



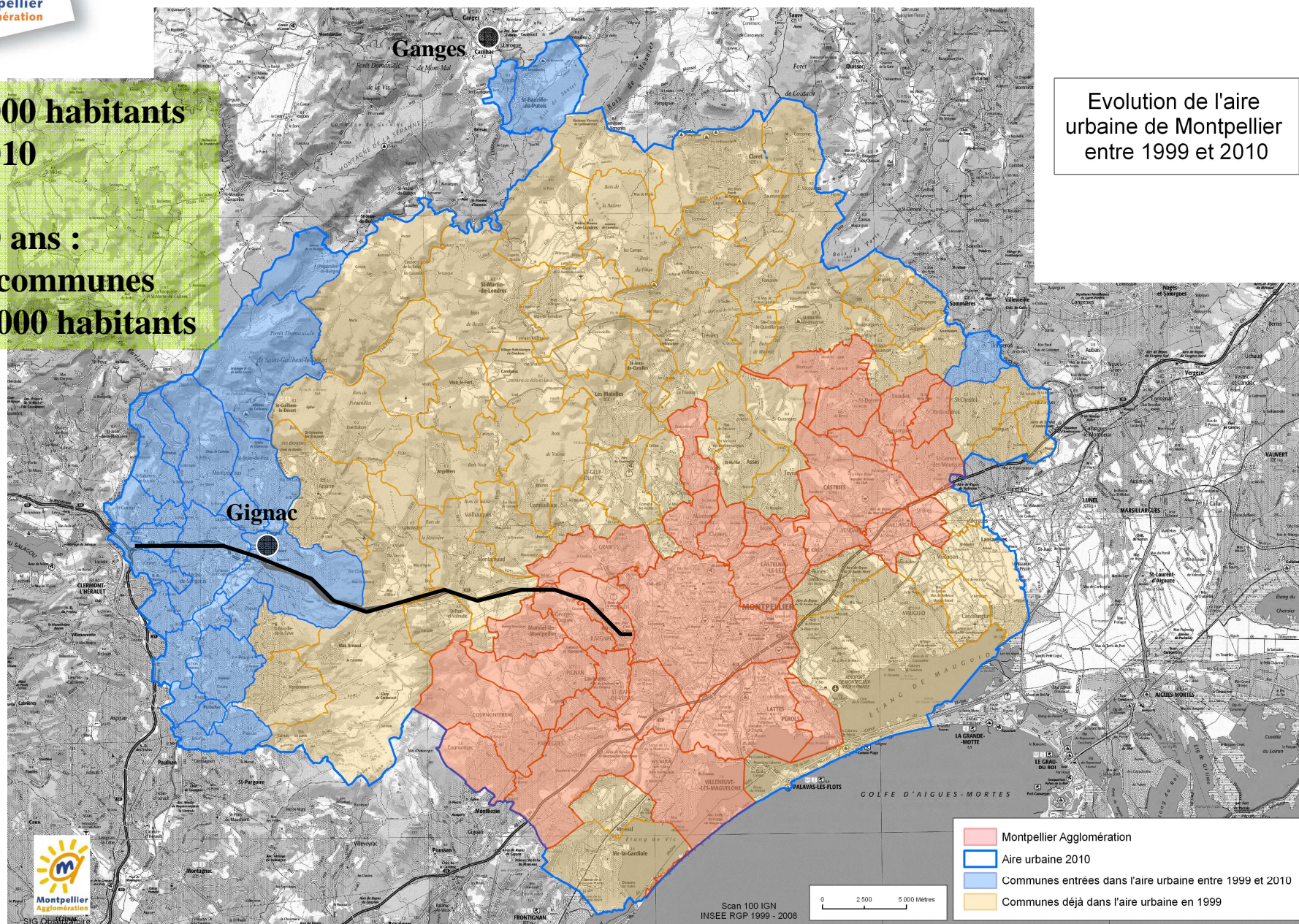
Montpellier
Agglomération

les infrastructures routières, encore vecteurs de l'étalement urbain

**550 000 habitants
en 2010**

**en 10 ans :
+ 23 communes
+ 78 000 habitants**

Evolution de l'aire
urbaine de Montpellier
entre 1999 et 2010



Montpellier
Agglomération
SIG Observatoire



Montpellier
Agglomération

les objectifs



- **ce que dit la loi :**

« diminuer le trafic automobile »

- **ce que prévoit le PDU :**

« diminuer la part automobile de 10 % à l'horizon 2020 »





Montpellier
Agglomération

la philosophie du PDU

« inverser le regard sur les mobilités »

1. le piéton
2. le vélo
3. les transports publics
4. la voiture

**les usagers les plus vulnérables
ne doivent plus être la variable d'ajustement**





Montpellier
Agglomération



Axe 1

Construire la ville des courtes
distances

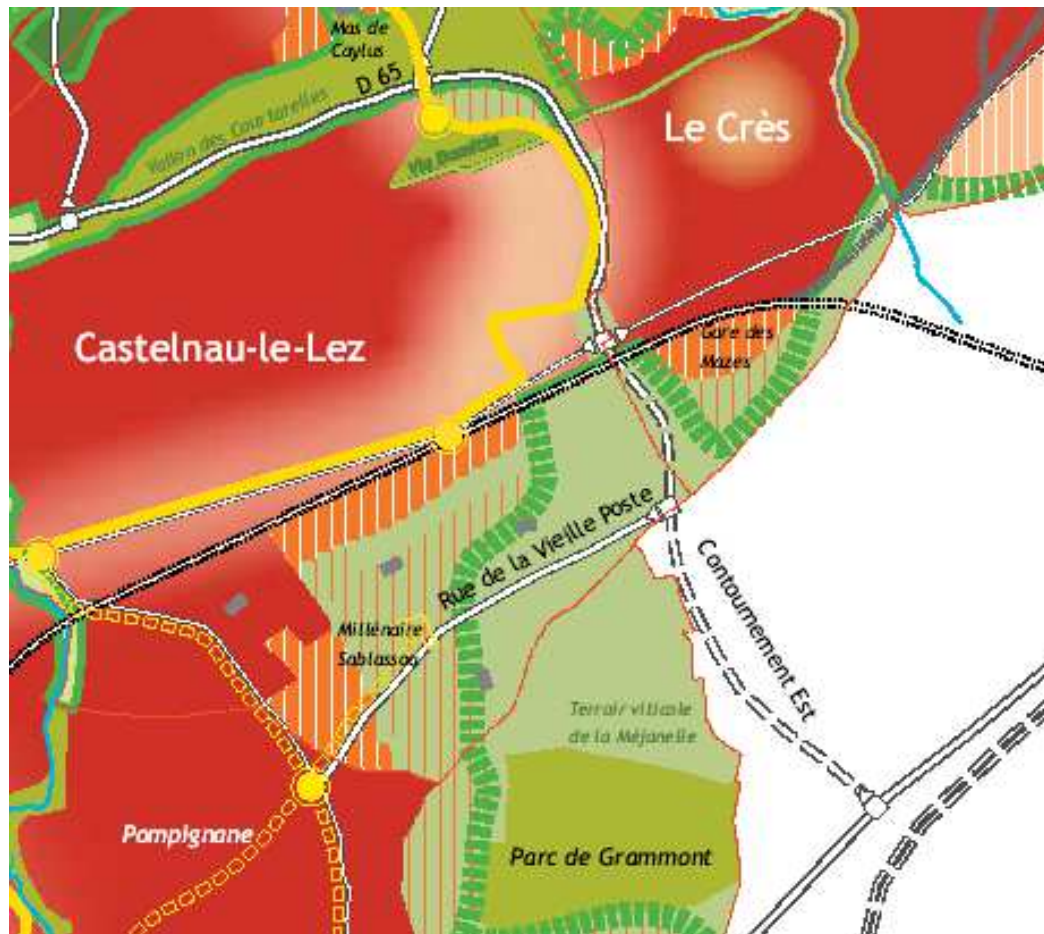
20102020

Plan de
Déplacements
Urbains

Axe 1 Construire la ville des courtes distances

Les acquis du SCOT

Articuler transport et urbanisme à l'échelle de l'Agglomération : limiter la dépendance automobile



Exemple de Castelnaud - Sablassou

Axe 1 Construire la ville des courtes distances

Les acquis du SCOT

densité / mixité :
promouvoir la ville des
proximités à l'échelle locale

Un supermarché en pied d'immeuble
dans un nouveau quartier



Axe 1 Construire la ville des courtes distances

Partager l'espace public

Objectif guide : affecter au moins 50 % de l'espace public aux autres modes que la voiture



avant / après

Axe 1 Construire la ville des courtes distances

Réduire la vitesse en ville pour faciliter la cohabitation entre les usagers

- Généraliser les zones 30 (hors grands axes)
- Expérimenter les « zones de rencontre » (20 km/h)



Réduire les différentiels de vitesses entre la voiture et les modes doux, pour partager l'espace public



Montpellier
Agglomération



Axe 2

Accélérer la transition vers de nouvelles mobilités : limiter le réflexe automobile

20102020

**Plan de
Déplacements
Urbains**

Axe 2 Accélérer la transition vers de nouvelles mobilités : limiter le réflexe automobile

Agir en amont sur le stationnement

▪ Dissuader le stationnement pendulaire

- par des normes dans le PLU, plafonnant l'offre de stationnement pour les bâtiments d'activité et de bureau

	Aucune ligne de tram ou TER à moins de 500m.	1 ligne de tram ou TER à moins de 500m.	2 lignes de tram ou TER à moins de 500m.
1 place maximum par tranche de :	40 m ² de SHON	50 à 60 m ² de SHON	60 à 80 m ² de SHON

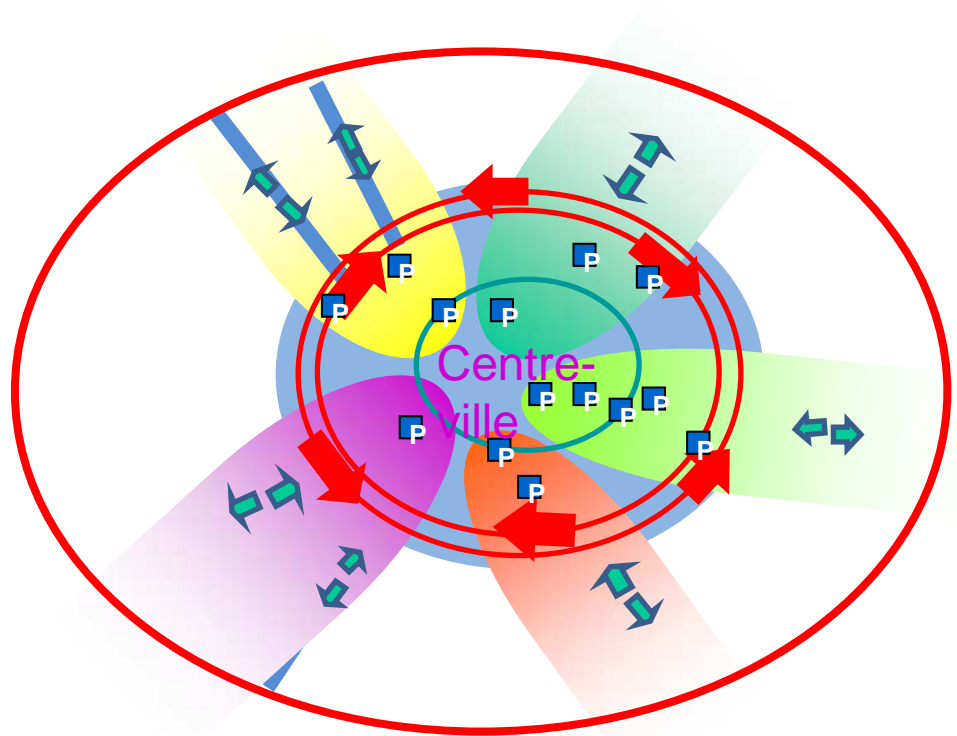
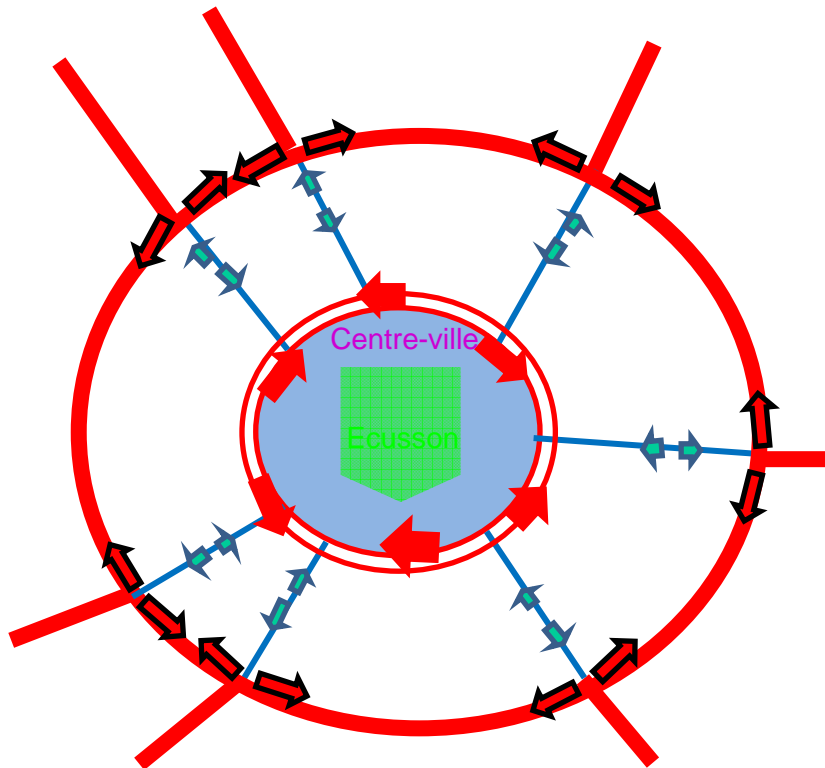
- par une réglementation favorisant la rotation des véhicules

Exemple : la « zone bleue »



Axe 2 Accélérer la transition vers de nouvelles mobilités : limiter le réflexe automobile

Dissuader les trafics de transit



- **Mettre en œuvre un plan de circulation permettant de limiter les trafics de transit dans le cœur d'agglomération**

- **Privilégier un accès aux parkings par quadrants**

Axe 2 Accélérer la transition vers de nouvelles mobilités : limiter le réflexe automobile

Miser sur les alternatives écomobiles



La voiture autrement

- Développer l'offre d'autopartage



- Aménager des aires de covoiturage (par exemple au péage de Saint-Jean-de-Védas)

Axe 2 Accélérer la transition vers de nouvelles mobilités : limiter le réflexe automobile

Miser sur les alternatives écomobiles



- **Développer un nouveau service de Vélo magg' Électrik**
 - En location moyenne et longue durée
 - En libre service ?

- **Mettre en place un réseau de rechargement de batteries ?**

(exemple de Stuttgart)





Montpellier
Agglomération



Axe 3

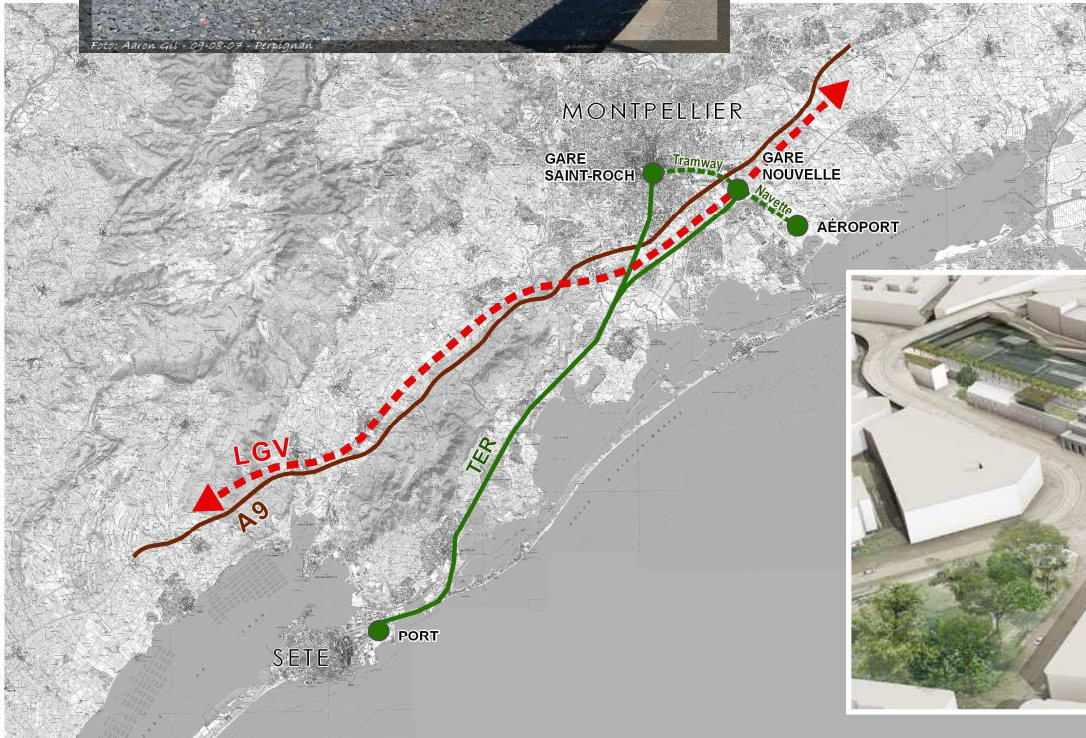
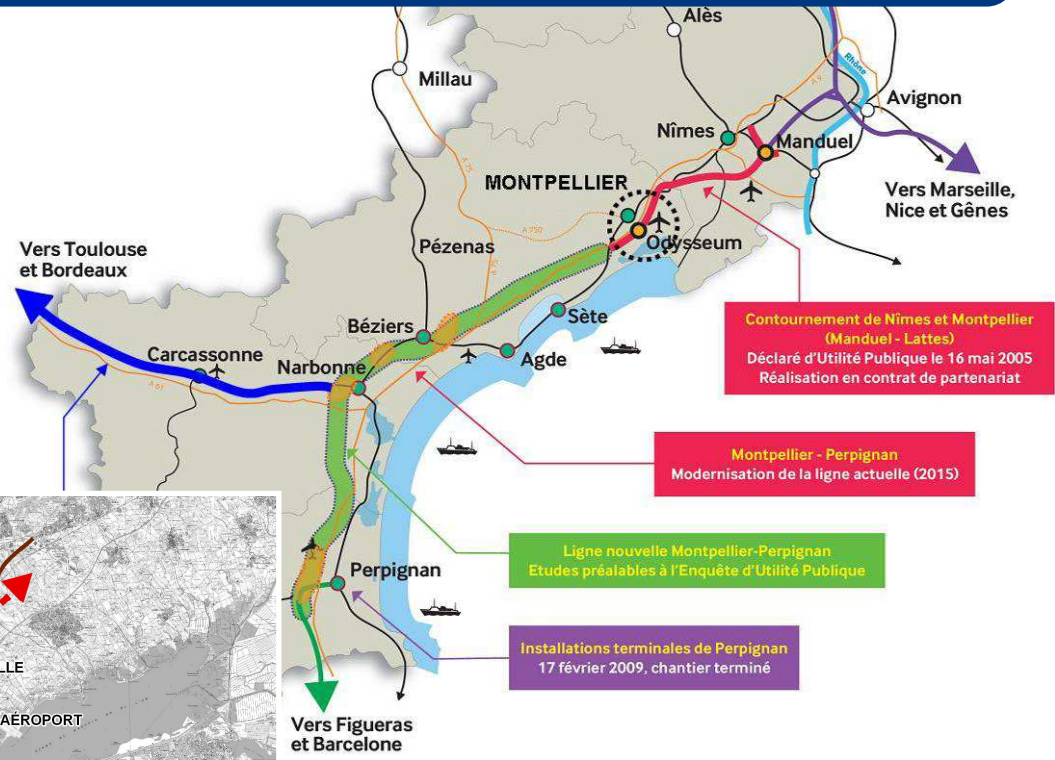
**Déployer une offre de transport
intermodale à l'échelle de la
métropole**



20102020

**Plan de
Déplacements
Urbains**

Axe 3 Déployer une offre de transport intermodale à l'échelle de la métropole



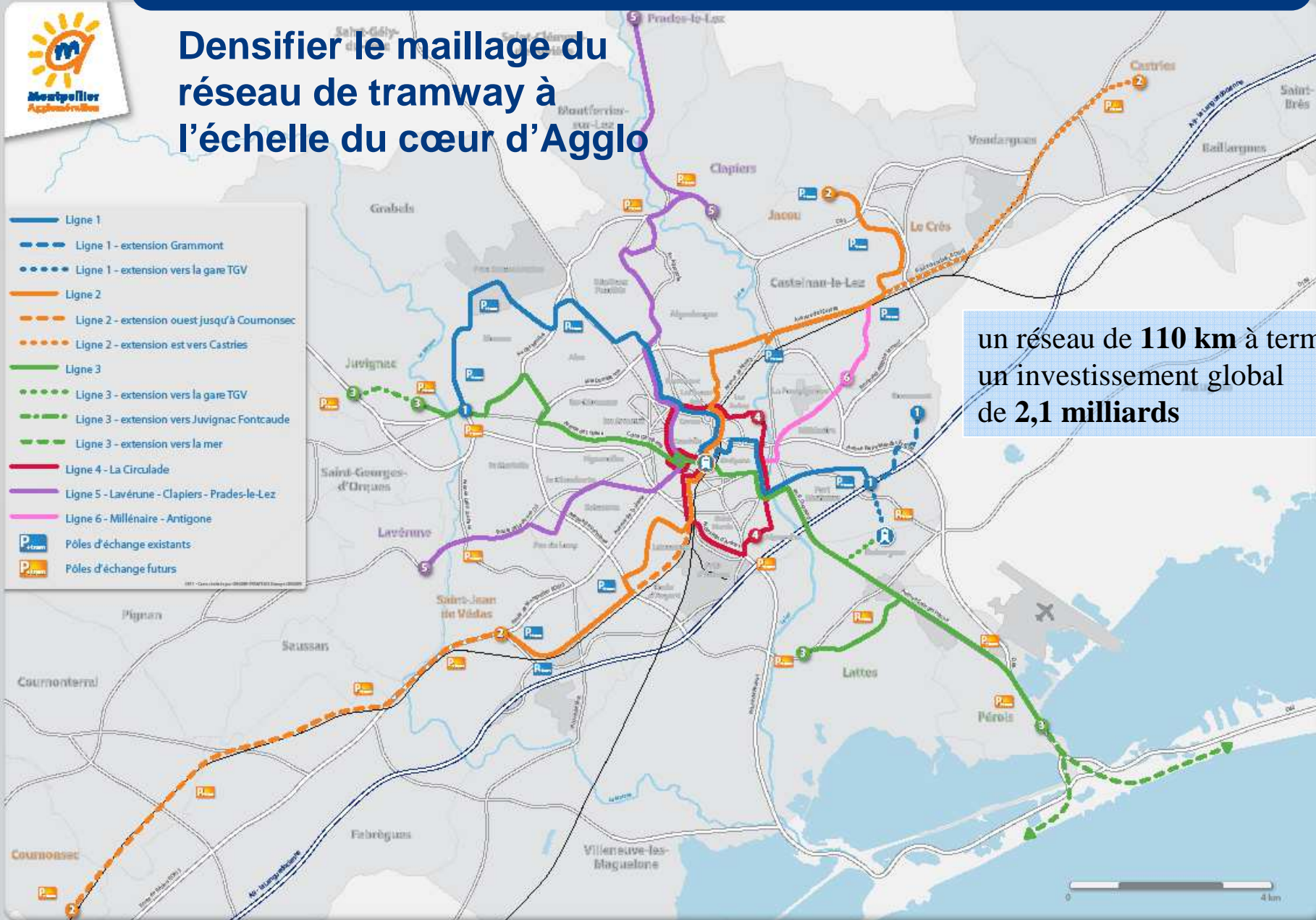
Axe 3 Déployer une offre de transport intermodale à l'échelle de la métropole

Densifier le maillage du réseau de tramway à l'échelle du cœur d'Agglo



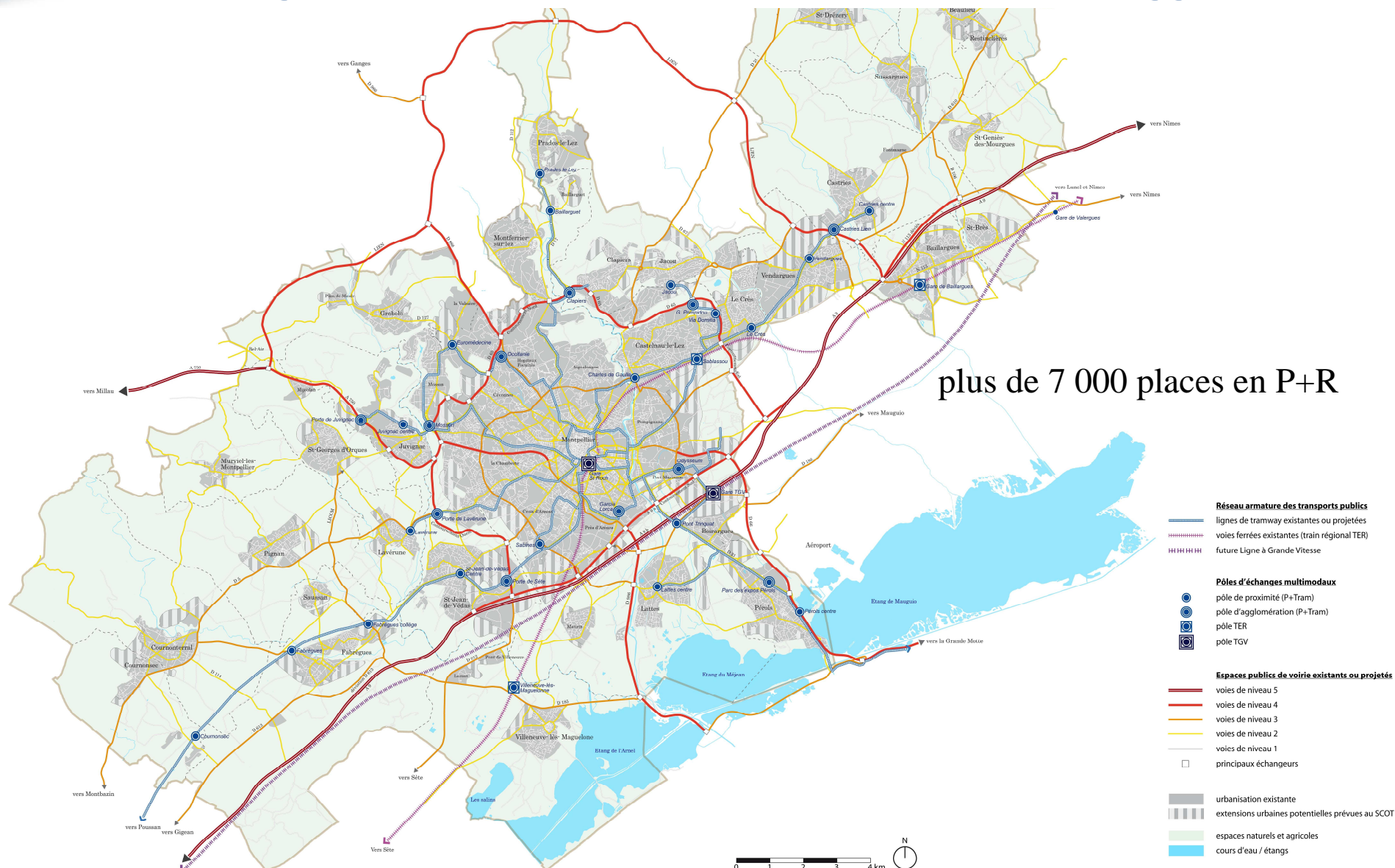
- Ligne 1
- Ligne 1 - extension Grammont
- Ligne 1 - extension vers la gare TGV
- Ligne 2
- Ligne 2 - extension ouest jusqu'à Coumonsec
- Ligne 2 - extension est vers Castries
- Ligne 3
- Ligne 3 - extension vers la gare TGV
- Ligne 3 - extension vers Juvignac Fontcaude
- Ligne 3 - extension vers la mer
- Ligne 4 - La Circulade
- Ligne 5 - Lavérune - Clapiers - Prades-le-Lez
- Ligne 6 - Millénaire - Antigone
- Pôles d'échange existants
- Pôles d'échange futurs

un réseau de **110 km** à terme
un investissement global
de **2,1 milliards**



Axe 3 Déployer une offre de transport intermodale à l'échelle de la métropole

Organiser le rabattement VP/TC aux portes de l'Agglo



Axe 3 Déployer une offre de transport intermodale à l'échelle de la métropole

perspectives d'augmentation de la fréquentation du réseau de transports publics urbains

- ✓ **54 millions de voyageurs** en 2006 / ligne 1
 - > 30 M (55%) tramway
 - > 24 M (45%) bus

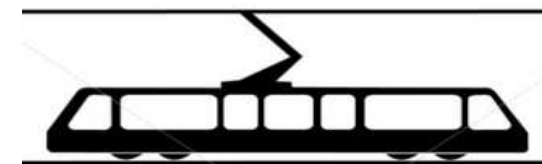
- ✓ **66,5 millions de voyageurs** en 2009 / ligne 2
 - > 45 M (68%) tramway
 - > 21,5 M (32%) bus

- ✓ **83 millions de voyageurs** en 2015 / lignes 3 & 4
 - > 67,5 M (81%) tramway
 - > 15,5 M (19%) bus

- ✓ **105 millions de voyageurs** en 2020 / lignes 4 & 5
 - > 92,5 M (88%) tramway
 - > 13 M (12%) bus



?



Axe 3 Déployer une offre de transport intermodale à l'échelle de la métropole

Le choix du tramway conforté par son efficacité commerciale

évolutions en 1998 et 2011
sur une base 100

