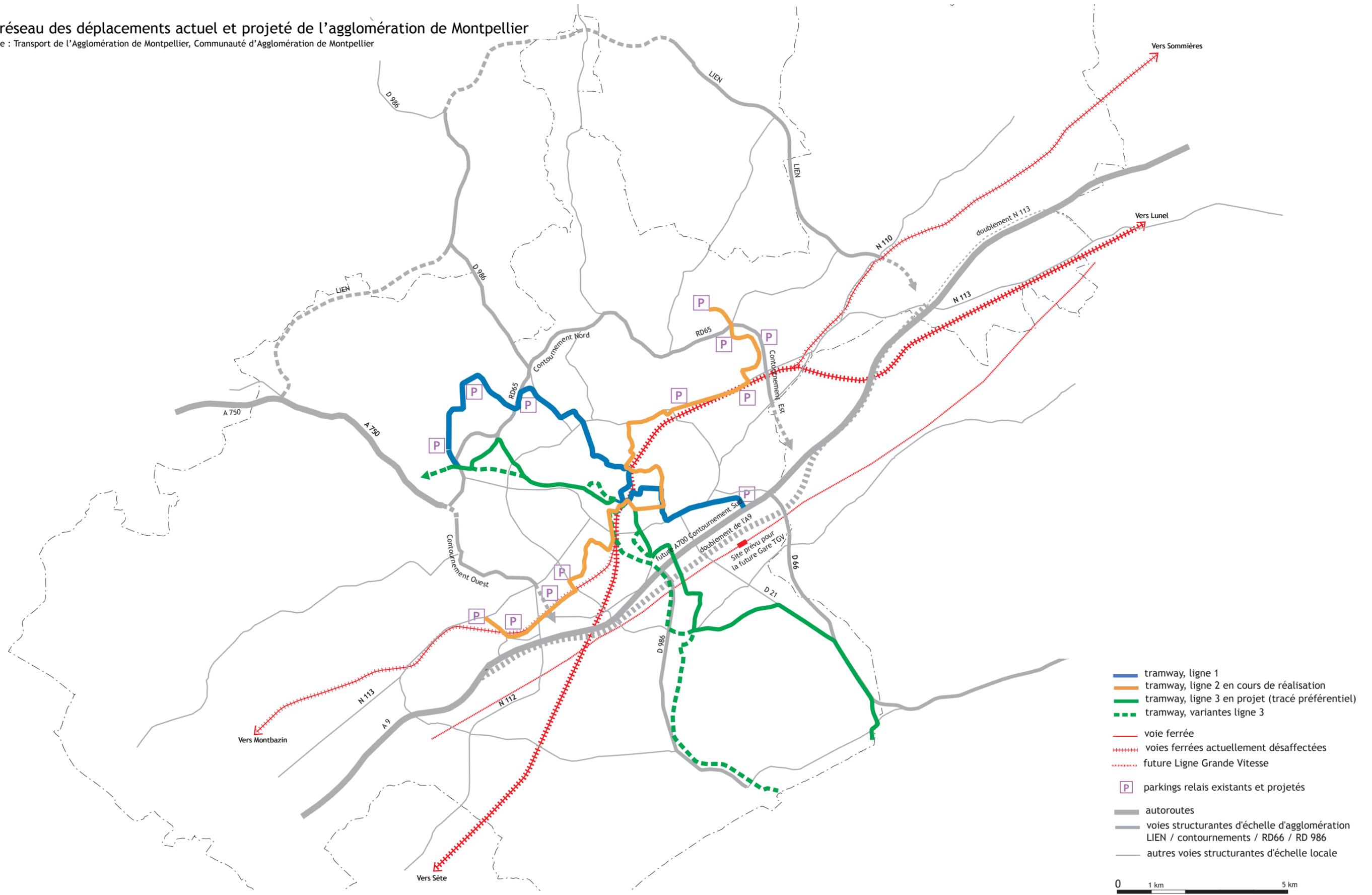


3.6. Les déplacements : les infrastructures de la mobilité

Le réseau des déplacements actuel et projeté de l'agglomération de Montpellier

Source : Transport de l'Agglomération de Montpellier, Communauté d'Agglomération de Montpellier



- tramway, ligne 1
- tramway, ligne 2 en cours de réalisation
- tramway, ligne 3 en projet (tracé préférentiel)
- - - tramway, variantes ligne 3
- voie ferrée
- - - voies ferrées actuellement désaffectées
- future Ligne Grande Vitesse
- Ⓟ parkings relais existants et projetés
- autoroutes
- voies structurantes d'échelle d'agglomération
LIEN / contournements / RD66 / RD 986
- autres voies structurantes d'échelle locale

Montpellier concentre tous les trafics d'une métropole en forte croissance située dans un des grands couloirs européens de circulation des hommes et des marchandises : locaux ou de transit, routiers ou ferrés. Cette situation n'est pas allée et ne va pas sans poser des questions qui ont suscité des réponses elles-mêmes à l'origine de nouveaux enjeux.

■ Diagnostic

Des retards en voie d'effacement

L'agglomération de Montpellier a dû adapter son réseau viaire à cette concentration de trafics. Cette adaptation n'a sans doute pas été optimale.

- L'absence d'une voirie complète de contournement à l'échelle de l'agglomération a été palliée par la transformation de voiries existantes en voies de type express où il a fallu concilier trafic urbain, trafic régional et multiplier ronds-points et échangeurs très consommateurs d'espace.
- En revanche, a été en bonne part réalisée une rocade lointaine - le LIEN - très largement dimensionnée et pour l'instant encore support d'un trafic faible eu égard à sa configuration.
- Aujourd'hui, mieux qu'hier, on sait que l'optimisation du débit de véhicules va de pair avec la limitation de la vitesse. Mais encore faut-il que le réseau le permette en distinguant mieux les types de trafic et les modes de déplacement. L'objectif de vitesse sur des voiries urbaines est incompatible tant avec l'augmentation du trafic que l'exigence de qualité et de multimodalité des aménagements urbains.

S'agissant des transports urbains, la Communauté d'Agglomération de Montpellier, avec son opérateur - les Transports de l'Agglomération de Montpellier (T.A.M.) -, a beaucoup réalisé :

- Une première ligne de tramway et deux autres lignes à l'horizon 2010, le tout accompagné de la création de parkings-relais propices à l'intermodalité entre voiture, vélo, bus et tramway.
- La première ligne est un succès avec, pour l'ensemble du réseau T.A.M., une progression de la clientèle en 2002 de près de 10% par rapport à 2001.
- Cependant, la course entre l'offre de transports collectifs et la pression de la demande de mobilités ne cesse pas : entre 1990 et 1999, les déplacements domicile-travail ont augmenté de près de 40%, sachant que la part de la voiture est des trois quarts.
- Les capacités du réseau ferré SNCF dans la région urbaine de Montpellier sont limitées. Or, cette échelle du train local (d'une portée de 15 à 30 km) constitue le nécessaire complément à l'offre d'un réseau de tramway d'échelle urbaine.

Dans le domaine des déplacements " doux " - 2 roues en particulier -, les réalisations ont été importantes à la double échelle de la ville même de Montpellier et du réseau " rase campagne " entrepris à l'initiative du Conseil Général de l'Hérault. La question d'un réseau continu et confortable à l'échelle de l'agglomération reste posée.

La situation ci-dessus décrite est amenée à être fortement changée, et à vrai dire améliorée, grâce aux décisions prises récemment à l'occasion des démarches plan de déplacements urbains (P.D.U.) et dossier de voirie d'agglomération (D.V.A.) :

- réalisation programmée du contournement d'agglomération,
- doublement de l'autoroute A9,
- réalisation de la ligne Grande Vitesse (TGV).

Soient autant d'engagements - qui restent à concrétiser - permettant de libérer des capacités et de mieux répondre aux enjeux de demain.

■ Enjeu

Accroître les mobilités, diminuer l'impact des infrastructures

La meilleure hiérarchisation du réseau viaire suscitée par l'accroissement de capacité devrait permettre :

- de proportionner les vitesses aux débits et aux types de mobilités : les voiries locales à 30km/h, inter-quartiers à 50km/h, intercommunales à 70km/h et d'échelle agglomération à 90km/h,
- de diminuer l'impact des infrastructures tout en augmentant les possibilités de mobilité urbaine.

L'accroissement important des capacités du système ferré, fruit du doublement ferré, devrait permettre :

- de transformer et valoriser le quartier de la gare Saint-Roch à Montpellier,
- de concevoir une utilisation du réseau des lignes ferrées existantes (Sète - Montpellier - Nîmes, mais aussi Montpellier - Fabrègues - Cournonterral - Montbazin et Montpellier - Castries) pour mettre en place un service de liaisons ferrées à l'échelle de l'agglomération.

À partir du développement du réseau de tramway, de la " civilisation " de nombre de voiries locales et éventuellement de la constitution d'un réseau ferré d'agglomération (type tram-train), ne peut-on alors envisager la définition d'un réseau autonome de circulations " douces " à l'échelle de l'agglomération ?

Un réseau de circulations douces réalisées à travers l'agglomération :



Une piste cyclable en ville



Une piste cyclable départementale bi directionnelle



Une piste cyclable de loisir