

une nouvelle ère  
pour les

# mobilités À MONTPELLIER



## Gratuité

des transports en commun

## Tramways

Création de la ligne 5 et extension de la ligne 1 vers la gare TGV Sud de France

## Bustrams

5 nouvelles lignes pour 10 communes

## Vélos

Réseau Express « Vélolignes montpelliéraines » de 235 km

## Marche

Le cœur de métropole élargi et un plan marchable

## Voitures

Transit limité et contournements lancés



# Éditorial

## Aller de l'avant, avec notre exigence de solidarité et d'écologie

Le 21 décembre 2023, notre Métropole est devenue la plus grande d'Europe à instaurer la gratuité des transports en commun pour tous ses habitants. Elle fut pionnière avec le retour du tramway et le choix de nous transporter dans des rames œuvres d'art, conçues par Elisabeth Garouste, Mattia Bonetti, Christian Lacroix et, demain, Barthélémy Togu. Elle est à nouveau pionnière en réalisant la gratuité. Ce choix fera date et en dit long sur notre exigence de solidarité et d'écologie, sur notre volonté de faire « en commun » par nos mobilités.

## La gratuité des transports en commun, volet majeur de notre stratégie mobilités

La gratuité des transports en commun, tous les jours, pour tous les habitants de la métropole, est un volet majeur de notre stratégie mobilités et se fera parallèlement à leurs développements. Celle-ci multiplie les clefs pour permettre à chaque habitant d'être acteur de l'indispensable transition de nos déplacements. Nous avons ainsi programmé **1 milliard d'euros d'investissements pour développer les mobilités décarbonées**, accroître l'offre de transports et rendre nos mobilités plus sûres.

## 1 milliard d'euros d'investissements pour développer les mobilités décarbonées

Avec **le tramway, la création de la ligne 5 et l'extension de la ligne 1 jusqu'à la gare TGV Montpellier Sud de France**, notre territoire renoue avec des investissements trop longtemps repoussés. La construction de nouvelles lignes et la hausse de fréquentation attendue par la gratuité s'accompagnent également de l'acquisition de 77 rames de tramway supplémentaires et de 70 bustrams électriques.

Avec **les « Véloignes montpelliéraines » et l'ensemble des pistes sécurisées**, nous créons un nouveau réseau pour les petits et moyens trajets, là où nous étions très en retard, malgré un climat particulièrement favorable. Plus de 10 % de la population aura bénéficié de l'aide à l'achat d'un vélo électrique, mettant ainsi en selle tout un territoire.

En même temps que les pistes cyclables offrent un espace sécurisé aux vélos, **les espaces publics sont repensés pour faciliter la marche**, les trottoirs sont rendus aux piétons, aux enfants comme aux plus âgés. Ces espaces sont plus accessibles et élargis dans des cœurs de villes et villages apaisés, où le 30 km/h et les zones de rencontre sont déployés.

**Les bustrams sont une nouvelle offre de mobilités pour les habitants.** Le bus, le tramway ou le vélo proposent des solutions de proximité efficaces aux communes du cœur de Métropole.

Les futurs bustrams les complètent, jusqu'à Castries à l'est et Courmonsec à l'ouest. L'ensemble des stationnements relais, sur le tramway ou le bustram, permettent des rabattements à pied, à vélo ou en voiture, pour se déplacer dans la métropole avec des temps de trajets concurrentiels et efficaces pour les communes moins urbaines.

Fin 2025, 90% des habitants de Montpellier et 70% de ceux de la Métropole seront situés à proximité d'un arrêt du réseau structurant de tramway et de bustram.

## Davantage de sécurité avec des investissements importants pour rénover nos réseaux et la création de la police métropolitaine des transports

Davantage de transports en commun et davantage de sécurité : ces objectifs sont réalisés, avec des investissements importants pour reprendre nos réseaux, refaire nos rails, poser des bordures de protection. La sécurité, véritable priorité, est renforcée par la création de la police métropolitaine des transports et le redéploiement des agents de contrôle pour veiller à la bonne utilisation des titres de transport et lutter contre les incivilités.

Nous voulons aussi **davantage d'ouvertures vers nos voisins du grand bassin de vie et d'emploi montpelliérain**, avec l'opportunité au sein de TaM ou par des accords spécifiques, de coordonner les tarifs et les politiques de mobilités.

Nous multiplions ainsi les choix pour faciliter nos mobilités et libérer nos cœurs de villes et de villages de l'embolie automobile, donc chacun pâtit, notamment ceux qui n'ont d'autre possibilité que de prendre leur voiture.

**Le trafic croissant, les événements climatiques de plus en plus pressants et la flambée des prix des carburants exigent une réponse forte.** Avec des choix clairs, en ayant le courage de modifier nos habitudes et, surtout, en donnant à chacun la possibilité de les faire évoluer, nous concrétisons un engagement, fort et collectif, d'écologie positive et solidaire : agir pour le climat, la transition écologique, la qualité de l'air et les générations futures est l'affaire de tous et à la portée de chacun.

**Dans les temps de doutes, d'inquiétudes, il faut oser ! Oser ensemble. Aller de l'avant, c'est le choix de notre Métropole.**



**Michaël DELAFOSSE**

Maire de Montpellier,  
Président de Montpellier  
Méditerranée Métropole

# Interview

## « Une réponse coordonnée et cohérente face aux urgences climatiques, sociales et sanitaires »



**Julie FRÊCHE**

Vice-présidente de Montpellier Méditerranée Métropole  
Déléguée au Transport et aux Mobilités actives

### Quels sont les principes de la « Stratégie Mobilités 2025 » ?

Il faut que l'ensemble du dispositif corresponde aux mêmes objectifs. Il y a une urgence climatique, une urgence sociale et une urgence sanitaire. C'est pour ça que nous allons vite. Le premier objectif, c'est, évidemment, de répondre à l'urgence climatique. Aujourd'hui, chacun voit que le réchauffement climatique est une réalité concrète. L'objectif numéro deux, c'est une écologie positive. La gratuité concerne tout le monde et pas seulement les plus modestes car nous voulons aussi que la classe moyenne et que tous ceux qui travaillent puissent bénéficier de manière également des politiques de redistribution que nous déployons. Il s'agit de mesures universelles, pour tous les habitants, parce la priorité numéro un des Français, c'est le pouvoir d'achat : c'est le covoiturage gratuit, l'aide pour les vélos à assistance électrique et, surtout, la gratuité des transports. L'objectif numéro trois, c'est la santé publique. En France, 40 000 personnes meurent chaque année à cause de l'air qu'elles respirent. Il y en a donc environ 300 dans la métropole de Montpellier. Or la majorité des pollutions provient de la circulation automobile.

### Comment répondez-vous à ces trois urgences ?

L'important, c'est d'apporter une réponse coordonnée et cohérente, avec plusieurs politiques publiques qui, actionnées entre elles, concourent à atteindre nos objectifs concrets : augmenter la part des modes de déplacement actifs - la marche, le vélo - et accroître celle des transports en commun. Il faut diversifier l'offre alternative à la voiture individuelle pour que chaque habitant, compte tenu de la composition de son foyer et de là où il vit, puisse trouver une solution qui corresponde à son besoin.

## Tous les freins, petits et grands, au transport public sont levés.

### En quoi la gratuité des transports en commun est-elle déterminante ?

Les enquêtes nationales montrent qu'entre 1994 et 2019, la part de chaque moyen de déplacement n'a pas changé : 68 % pour la voiture, 21 % pour la marche, 9 % pour les transports en commun, 2 % pour le vélo. Il faut faire bouger les lignes par la gratuité. Sinon, nous ne résoudrons pas les problèmes aigus qui se posent. La gratuité n'est pas qu'une question tarifaire. C'est le transport comme continuité de l'espace public : nous supprimons le geste de validation. Tous les freins, petits et grands, au transport public sont levés.

### Y a-t-il un autre aspect de la situation qui pèse ?

En France, toutes les villes de la taille de Montpellier ont un contournement routier. Ici, le trafic de transit passe en ville, dans des rues qui ne sont pas adaptées. Voilà pourquoi nous défendons la réalisation du contournement Ouest et la déviation Est pour sortir le trafic de transit et ainsi apaiser les quartiers, les villes et villages.

### L'espace public est partagé entre les divers modes de déplacement. Aujourd'hui est-ce satisfaisant ?

Non. Autrefois, 90 % de l'espace public était consacré à la circulation et au stationnement des voitures. Ce n'est plus possible. Moins de voitures, c'est moins de vitesse dans les rues, moins de pollution, plus de sécurité. Il faut trouver une place juste et équilibrée pour la voiture, le vélo, les transports en commun. Je rappelle que 57 % des déplacements des habitants de la métropole sont inférieurs à 3 km et 41 % d'entre eux sont réalisés en voiture. Une rue doit servir à l'ensemble des besoins, avec de la place pour végétaliser, pour les piétons, pour les cyclistes, pour les commerces de proximité, pour les terrasses.

## Une place juste et équilibrée pour la voiture, le vélo, les transports en commun.

### Face à la complexité de la mise en œuvre des politiques de mobilités « Stratégies 2025 », quel est votre état d'esprit ?

Je suis sûre que, dans la situation actuelle, nous devons agir vite et juste. La période commande d'être volontariste et d'innover. Par ailleurs, je constate les premières avancées concrètes. La pratique du vélo augmente parce qu'il y a davantage d'axes sécurisés. Autre satisfaction : la baisse de 13 % de la circulation automobile à Montpellier.

La stratégie mobilités concerne les 31 communes de la métropole ; à la fin du mandat toutes les communes auront généralisé le 30 km/h, déjà la moitié d'entre elles financent le « savoir rouler à vélo à l'école », etc. De même, j'observe, au-delà du compréhensible agacement suscité par les travaux, que la très grande majorité des habitants de la métropole approuvent nos politiques de mobilités. Ils savent qu'il y va de leur qualité de vie et qu'il n'y a pas d'autre voie pour l'améliorer.



# Sommaire

## 1

Stratégie globale et gratuité des transports en commun \_\_\_\_\_ p6

## 2

Tramways, bustrams : le déploiement \_\_\_\_\_ p14

## 3

Le vélo, révolution urbaine \_\_\_\_\_ p22

## 4

La marche favorisée \_\_\_\_\_ p28

## 5

La voiture à sa juste place \_\_\_\_\_ p34

## 6

Plan de Mobilités 2032 \_\_\_\_\_ p42

**Conception éditoriale et rédaction :**  
Alain Doudiès Conseil.

**Photographies :**  
pages 4 à 43 : @Montpellier Méditerranée Métropole, @Ville de Montpellier, pages 2, 5 et 12 : ©Olivier Octobre, page 37 : ©Flipart, page 43 : ©François Moura / MAMP  
Couverture : AdobeStock : ©Halfpoint, ©Artur-Nyk, ©Ljupco - iStock : ©Jacoblund - Shutterstock : ©Dean Drobot

**Conception graphique et maquette :**  
Agence Suncha

**Coordination :** Direction de la communication de Montpellier Méditerranée Métropole

**Impression :** Imp'Act Imprimerie

Décembre 2023

# La Stratégie **Mobilités** une réponse globale aux enjeux écologique et solidaire



# 2025

## de la transition

Cette stratégie déploie l'offre de modes de transport, renforce le pouvoir d'achat, lutte contre le dérèglement climatique et préserve la santé des habitants.

Ce plan d'ensemble en faveur des mobilités décarbonées comporte une série d'actions conçues et réalisées de manière méthodique, conjuguée et dans un délai court pour :

- réaffirmer l'ambition en faveur du tramway;
- renforcer l'offre de bus, notamment avec les bustrams;
- créer un « système » vélo;
- soutenir le covoiturage;
- favoriser l'autopartage;
- faciliter la marche en ville.

Le 1<sup>er</sup> février 2021, le Conseil métropolitain a voté à l'unanimité la « Stratégie Mobilités - Horizon 2025 ». Elle affirmait la volonté politique des élus par un plan ambitieux, caractérisé par une décision fondatrice, la gratuité des transports en commun, et concrétisé par des mesures novatrices sur tous les modes de déplacement.

### Deux alertes : l'urgence climatique et la pollution

Plusieurs situations dictent une réponse puissante sur les mobilités :

- **l'urgence climatique** avec la stratégie nationale vers la neutralité carbone en 2050, qui en découle;
- **6 000 immatriculations de véhicules de plus par an**; 140 000 véhicules entrant et sortant quotidiennement dans Montpellier;
- **la pollution de l'air** et ses effets sur la santé : (lire p.9 l'encadré « Qualité de l'air »).



## Le calendrier de 2020 à 2026

### 5 septembre 2020

Gratuité des transports en commun le week-end, pour tous les habitants de la métropole.

### 1<sup>er</sup> février 2021

Vote de la « Stratégie Mobilités - Horizon 2025 » par les élus du conseil communautaire de la Métropole.

### 1<sup>er</sup> septembre 2021

Gratuité des transports en commun pour les habitants de la métropole de -18 ans et +65 ans.

### 1<sup>er</sup> juillet 2022

Mise en place de la ZFE (Zone à faibles émissions) à Castelnau-le-Lez, Clapiers, Grabels, Jacou, Juvignac, Lattes, Le Crès, Montpellier, Pérols, Saint-Jean-de-Védas, Villeneuve-lès-Maguelone.

### 21 décembre 2023

Gratuité des transports en commun, tous les jours, pour tous les habitants de la métropole.

### À partir de 2025

Réalisation progressive des lignes de bustram.

### Second semestre 2025

Mise en service de l'extension de la ligne 1 de tramway jusqu'à la gare Montpellier Sud de France.

### Second semestre 2025

Mise en service de la ligne 5 de tramway.

### 2023 à 2026

Réalisation de 170 des 235 km de voies du Réseau Express Vélo « Vélolignes montpellieraines » (70 % du plan).

## Quatre objectifs pour améliorer la vie quotidienne

La « Stratégie Mobilités » comporte deux axes : un cadre de vie apaisé et respirable et des alternatives à l'« autolisme » (le conducteur seul dans sa voiture). Quatre objectifs en résultent :

- décarboner la mobilité pour lutter contre le changement climatique et préserver la santé des habitants ;
- offrir à tous les habitants de la métropole une alternative pour se déplacer autrement ;
- apaiser les villes et les villages pour améliorer la qualité de vie des habitants ;
- faire de la transition des mobilités une transition solidaire qui n'exclut pas et renforce le pouvoir d'achat.

## La gratuité, levier du déploiement des mobilités

La gratuité des transports en commun est une véritable révolution pour répondre à l'urgence écologique et sociale.

- **5 septembre 2020** : gratuité le week-end, pour tous les habitants de la métropole ;
- **1<sup>er</sup> septembre 2021** : gratuité tous les jours, pour les habitants de la métropole de moins de 18 ans et de plus de 65 ans ;
- **21 décembre 2023** : gratuité tous les jours, pour les 500 000 habitants des 31 communes de la métropole.

## Un plan d'actions ambitieux pour des déplacements facilités

Axé sur la gratuité, le plan d'actions se développe sur toutes les mobilités :

- **des transports en commun gratuits,**
- **un réseau structurant :**
  - **tramway** : construction de la ligne 5 et extension de la ligne 1 jusqu'à la gare Montpellier Sud de France ;
  - **bustrams** : nouveau réseau de 5 lignes à haut niveau de service, desservant dix communes ;
  - **vélos** : création des « Vélolignes », Réseau Express Vélo, de 235 km ; aides à l'achat de Vélos à Assistance Électrique et à la réparation ;
- **marche** : aménagements et mesures en faveur des piétons, dans le cœur de métropole et dans les quartiers ;
- **personnes à mobilité réduite** : aménagements et services pour améliorer l'accessibilité ;
- **voitures** : contournements pour réduire le trafic de transit en centre-ville ; priorité aux circulations apaisées dans les quartiers.

 **1** milliard d'euros

C'est le montant total d'investissement pour les mobilités décarbonées durant le mandat 2020-2026 : un budget sans précédent dans l'histoire de l'intercommunalité.

## « La ville du quart d'heure »

La stratégie de la Métropole a aussi pour objectif « la ville du quart d'heure ». Dans les communes, comme dans les quartiers de Montpellier (p.18), les aménagements et une circulation régulée donneront davantage de place aux piétons, aux vélos et favoriseront la santé. Les services essentiels, magasins, écoles, parcs et autres lieux souvent fréquentés seront ainsi à une quinzaine de minutes, à pied ou à vélo. Ces petits parcours pédestres ou cyclistes sont pratiques pour les usagers et bénéfiques pour les commerçants.



## La qualité de l'air : du mieux mais des progrès à accomplir

La qualité de l'air, c'est décisif pour la santé. Or, **le trafic routier fait partie des causes de la pollution de l'air**. Il est à l'origine de :

- 78 % des émissions de dioxyde d'azote ;
- 30 % des émissions de particules fines.

La moyenne annuelle des concentrations de dioxyde d'azote démontre qu'une pollution chronique sévit dans la métropole, en particulier près des principales voies de circulation. Outre le dioxyde d'azote, l'ensemble des polluants atmosphériques sont un danger pour la santé, avec des maladies respiratoires, cardiaques, des cancers et des décès prématurés.

Les études réalisées par un organisme indépendant, ATMO Occitanie, montrent des évolutions contrastées :

- Pour la concentration en particules fines, à proximité du trafic : hausse des particules fines, entre 2020 et 2022 et des particules très fines, entre 2021 et 2022.
- Pour la concentration en dioxyde d'azote, depuis 2018, baisse à proximité du trafic.

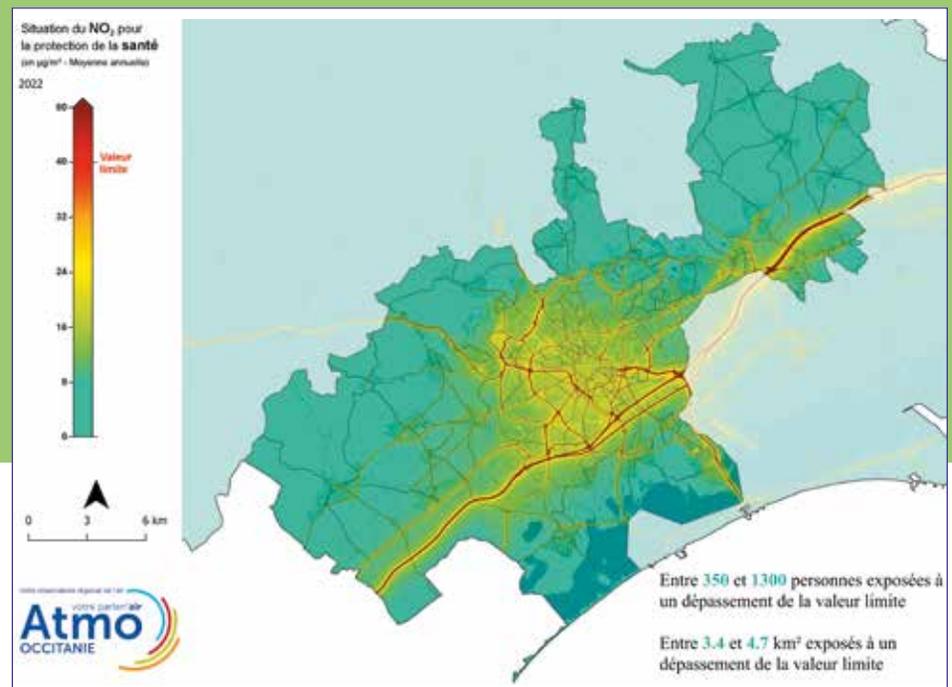
Aspect positif notable : **entre 2021 et 2022, le nombre de personnes exposées chroniquement au seuil limite de dioxyde d'azote a presque été divisé par deux** : entre 700 et 2 250 exposées en 2021 ; entre 350 et 1 300 en 2022.

Pendant cette période, les actions de la Métropole en faveur du vélo et des transports en commun ont commencé à produire leurs effets positifs :

- Entre 2021 et 2022, le trafic de vélos dans la métropole (24 stations de comptage) a augmenté de 14 % ;

- Entre 2019 et 2022, le trafic routier a baissé de 5 % dans l'ensemble de la métropole et de 11 % dans Montpellier.

**Les changements de comportements des habitants de la métropole dans leurs choix de mode de déplacement contribuent donc à améliorer la qualité de l'air.**



## Pour la sécurité des voyageurs : la plus grande police métropolitaine des transports

C'est sans précédent : la création, en septembre 2023, de la Police Métropolitaine des Transports (PMT). Sa mission : lutter contre les vols, les incivilités et protéger les voyageurs, les conducteurs et les contrôleurs. **22 agents ont été recrutés, 20 autres le seront en 2024.** Ce sera alors le plus important effectif en France dévolu à cette tâche. Par leur présence et leurs actions, ils accompagnent la gratuité. Ils interviennent en collaboration avec les 82 Agents d'Accompagnement, de Contrôle et de Sécurisation (AACS) de TaM.

Les agents de la PMT sont **présents 7 jours sur 7, sur l'ensemble du réseau TaM** : voies, quais, arrêts, parking relais. En lien avec les polices municipales des communes de la Métropole, ils sont mobilisés pour lutter contre les atteintes aux personnes et les incivilités : alcoolisation, pieds sur la banquette, vols, chiens non tenus en laisse...

Les policiers métropolitains sont armés d'un pistolet semi-automatique, d'un générateur incapacitant et d'un bâton télescopique. Courant 2024, les équipes de policiers des transports seront renforcées de maîtres-chiens. Elles sont en **lien direct avec le centre de supervision urbain de la police municipale de Montpellier et le centre de sécurité de TaM.**



# La gratuité, mesure qui concilie écologie et pouvoir

Depuis le 21 décembre 2023, la gratuité des transports publics est totale pour tous les habitants de la métropole. C'est un élément central dans l'action en faveur des transports en commun, pour faire face à une double urgence, écologique et sociale et pour limiter l'encombrement croissant alors que 6 000 véhicules de plus par an circulent dans la métropole.

La gratuité est un puissant levier de progrès dans cinq domaines :

- **les mobilités** : elle favorise les déplacements de tous ;
- **le pouvoir d'achat** : elle induit des économies dans le budget des familles ;
- **la qualité de vie** : en facilitant un plus grand usage des transports en commun, elle contribue au bien-être en ville ;
- **la protection de la planète** : elle va dans le sens des mobilités décarbonées ;
- **la citoyenneté** : elle donne à chacune et chacun la possibilité de participer à la transition écologique et sociale et de se déplacer librement.

## « Un engagement tenu »

La gratuité des transports en commun est un des principaux volets du programme de la majorité que conduit Michaël Delafosse. Le maire de Montpellier, président de la Métropole met en perspective cette réalisation :

« Nous avons tenu notre engagement et l'avons rapidement mis en œuvre. Dès septembre 2020, cinquante jours après les élections municipales et communautaires, la gratuité était assurée le week-end pour tous les habitants de la métropole. Un an plus tard, la gratuité était étendue, tous les jours, pour les moins de 18 ans et les plus de 65 ans. »

Quel est l'enjeu ?

« Nous devons réaliser ensemble la transition écologique avec une véritable révolution sociale et solidaire, positivement et résolument. Nous sommes ainsi la plus grande métropole européenne à assurer la gratuité totale pour tous ses habitants ».

Pourquoi la gratuité est-elle décisive ?

« Elle concilie écologie et pouvoir d'achat. Elle soutient les personnes seules avec enfants et les retraités. Elle ne laisse aucun habitant au bord du chemin. Dès maintenant, elle engage la métropole vers une meilleure qualité de vie, grâce à des transports en commun de qualité. »

## La gratuité en quatre dates et trois phases

- **5 septembre 2020** : les transports en commun gratuits le week-end, pour tous les habitants de la métropole ;
- **1<sup>er</sup> février 2021** : les élus communautaires votent la gratuité en conseil de Métropole ;
- **1<sup>er</sup> septembre 2021** : gratuité tous les jours, pour les habitants de la métropole de moins de 18 ans et de plus de 65 ans ;
- **21 décembre 2023** : gratuité tous les jours, pour les 500 000 habitants des 31 communes.



# 252 000

## Pass gratuité déjà distribués

La mise en place de la gratuité pour tous les habitants de la métropole le week-end, puis pour les moins de 18 ans et les plus de 65 ans tous les jours s'est traduite par l'attribution de 252 000 Pass gratuité à mi-décembre 2023.

# décisive d'achat



**Montpellier, plus grande métropole européenne à s'engager dans la gratuité totale des transports en commun**

45 villes françaises, comme Aubagne, Bourges, Castres, Châteauroux, Compiègne, Douai, Dunkerque, Libourne et Niort ont décidé d'instaurer la gratuité totale des transports collectifs. Clermont-Ferrand, Rouen, Nantes et Nancy l'ont mise en place le week-end; Paris, Lille, Strasbourg et Nancy pour les moins de 18 ans tous les jours. Montpellier est la première métropole française et la plus grande métropole européenne à s'engager dans la gratuité tous les jours, pour tous les habitants de la métropole, une action conduite notamment à Tallinn (Estonie) et au Luxembourg.

**Les usagers :**  
« vive la gratuité! »

**Bénéficiaires tous les jours de la gratuité depuis septembre 2021, les jeunes et les seniors témoignent des facilités qu'elle leur apporte pour leurs déplacements et des bienfaits pour la planète.**

**Michel MAGUET**, 71 ans, retraité, Saint-Jean-de-Védas :

« La gratuité va dans le bon sens : favoriser le transport en commun par rapport à la voiture personnelle. Alors que la circulation est difficile, c'est très bien pour le pouvoir d'achat, pour la qualité de l'air et pour la tranquillité d'esprit : on n'a plus à chercher de parking. Beaucoup moins de voitures, c'est beaucoup moins de pollution, beaucoup moins de bruit. »

**Ilias et Inès MAKCHAN**, 17 ans et 15 ans, lycéens, Grabels :

« Nous prenons le bus et le tram pour rejoindre le lycée Agropolis. C'est aussi pratique pour nos activités : sortir en ville, aller à la plage, au foot, aller partout. C'est super que ce soit gratuit! Cela fait des économies pour les parents, notamment ceux qui n'ont pas les moyens. Et c'est mieux pour la planète. »

**Martine MENNETEAU**, 70 ans, retraitée, Montpellier :

« La gratuité, c'est commode, car les retraites ne sont pas très élevées. C'est pratique : vous n'avez pas à vous soucier du stationnement. Quand je vais faire des courses, je pars à pied et, parce que je suis chargée, je peux revenir en transport en commun. Ce confort enlève l'hésitation de bouger. »

**Nathanaël BACONNIER**, 12 ans, collégien, Montpellier :

« La gratuité, c'est pratique pour se rendre partout. Mes parents m'ont montré le trajet pour aller à mes entraînements au MHB. C'est cool d'être autonome. Avec la gratuité pour tous, tout le monde pourra prendre les transports à n'importe quel moment, sans avoir à penser à son ticket. Cela va aider à prendre le tram. Donc, il y aura moins de voitures. »

**Les élus constatent les effets positifs de la gratuité**

**Yann GALUT**, maire de Bourges :

« Je pense que les municipalités qui appliquent la gratuité créent un droit au transport. »

**Patrice VERGRIETE**, président de la Communauté urbaine de Dunkerque :

« Selon la dernière enquête que nous avons menée avec l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, l'ADEME, 72 % des automobilistes également usagers du bus déclarent que la gratuité a été le déclencheur de nouvelles habitudes pour leurs déplacements. »

**Mihhail KÕLVART**, maire de Tallinn (Estonie) :

« La gratuité est totale depuis dix ans. Le trafic automobile a diminué, mais il est toujours présent. Certaines personnes auront toujours des raisons de préférer leur voiture privée au bus public. »

## Comment obtenir et utiliser le Pass gratuité?



### 3 documents à présenter

- 1 pièce d'identité
- 1 photo d'identité
- 1 justificatif de domicile
- (+ autorisation parentale pour les moins de 18 ans).

### 2 supports

- sur smartphone et/ou carte TaM.

Pour voyager en règle, il n'est plus nécessaire de valider. Il faut simplement être en possession de son Pass gratuité valide.

Le Pass gratuité est valable un an et jusqu'à la date d'anniversaire du titulaire. Il faudra ensuite penser à le renouveler chaque année.

**En cas d'absence de titre pour les résidents et non-résidents de la métropole : amende de 72 € et 50 € de frais de dossier. Minoration possible à 5 € sur présentation ou création d'un Pass gratuité valide en Espace Mobilité TaM sous 4 jours ouvrés.**

Plus d'infos sur [tam-voyages.com](http://tam-voyages.com)



**M'Ticket TaM**



**tam-voyages.com**



**Espaces Mobilité TaM**

## Et pour les non-résidents de la métropole?

Pour voyager en règle à bord des bus et tramways du réseau de transport, tous les voyageurs non-résidents ou résidents n'ayant pas le Pass gratuité devront obligatoirement être en possession d'un titre de transport valide payant.

Des titres de transport payants seront disponibles :

- **Sur l'appli M'Ticket TaM** (achat de titres 1V, 10V, forfait 24h, forfait famille/groupe. Ces titres pourront être achetés par anticipation et activés au moment du voyage).
- **Sur le site d'achat express** (QR code à chaque station, achat d'un titre horodaté - à validité immédiate) : 1V, forfait 24h, forfait famille/groupe (valable 24h).
- **Sur les distributeurs automatiques de titres** dans les principales stations (64 en conserveront : gares, Comédie, Corum...) pour l'achat d'un ticket horodaté (à validité immédiate) : 1V (valable 1h30), forfait 24h, forfait famille/groupe (valable 24h).
- **Chez l'un des 80 commerçants-relais TaM**, achat d'un titre papier horodaté (à validité immédiate) : 1V, forfait 24h, forfait famille/groupe (valable 24h).

**Les tarifs restent inchangés pour l'ensemble des titres de transport.**

### P+tram :

À partir du 21 décembre 2023, le Pass gratuité permettra aux résidents de la métropole de se garer gratuitement pendant 24h dans l'un des 9 P+tram avec utilisation combinée du tramway.

Il faudra pour cela déclarer le trajet sur l'appli M'Ticket TaM, afin de justifier de l'utilisation des transports en commun. Les P+Tram resteront accessibles gratuitement pour les non-résidents titulaires d'un abonnement mensuel ou annuel. Les non-résidents pourront également acheter un forfait P+Tram aux caisses automatiques.

### Des économies pour tous

La gratuité est, bien sûr, une mesure solidaire qui permet des économies. Elle apporte une aide concrète à tous les habitants de la métropole, notamment ceux qui ont les revenus les plus faibles.

Estimation des économies moyennes sur les dépenses de transport, réalisées grâce à la gratuité :

- Pour un lycéen de 18 ans : 196 €/an.
- Pour un retraité : 321 €/an.
- Pour un salarié disposant d'un PDE (Plan de Déplacement Entreprise) : 433 €/an.
- Pour un salarié sans PDE (Plan de Déplacement Entreprise) : 481,50 €/an.
- Pour une famille (deux actifs avec PDE et deux enfants de moins de 18 ans) : 1258 €/an (105 €/mois).
- Pour une famille de 4 personnes (2 actifs et 2 jeunes) : 1470 €/an.





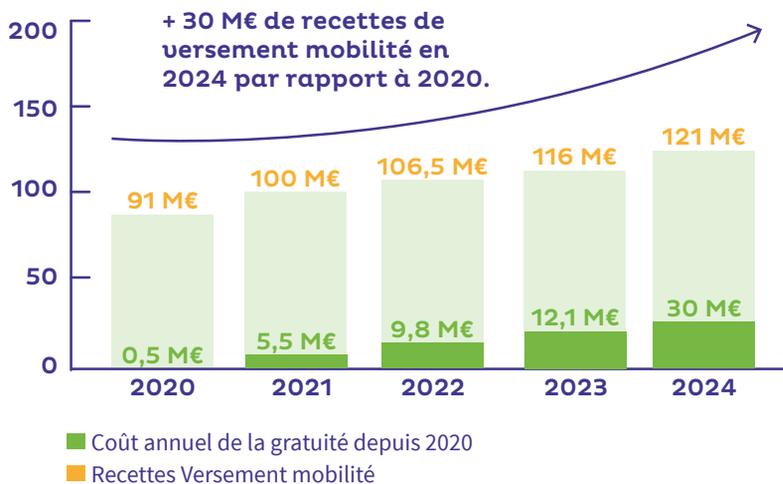
senoise - 20246 - Montpellier Méditerranée Métropole - Direction de la Communication - 12/2023 - MN



### Comment le financement de la gratuité est-il assuré?

La gratuité des transports en commun est une mesure redistributive pour les habitants de la métropole de Montpellier qui paient aujourd'hui trois fois leurs trajets - par le titre de transport, l'impôt local et le versement mobilité de leur employeur - tandis que les visiteurs ne le paient qu'une fois.

La Métropole fait le choix de la gratuité et la finance en s'appuyant sur la dynamique de son versement mobilité (l'impôt payé par les entreprises de plus de 10 salariés) et en rationalisant les coûts (en supprimant deux tiers des distributeurs de billets, soit une économie de 1,5 million d'euros par an). Cette mise en place n'entraînera pas de hausse d'impôt conformément à l'engagement pris.



# 2 Tramways, bustrams un investissement





# inédit

## Tramways

Ligne 5 : du nord à l'ouest de la métropole, une nouvelle alternative à la voiture

**16**

La ligne 1, prolongée jusqu'à la gare TGV Montpellier Sud de France

**18**

Des investissements massifs pour sécuriser et accroître le réseau de transports en commun

**19**

## Bustrams

5 lignes de bustrams pour un service régulier, rapide, ponctuel et écologique

**20**



# La ligne 5 : du nord à l'ouest

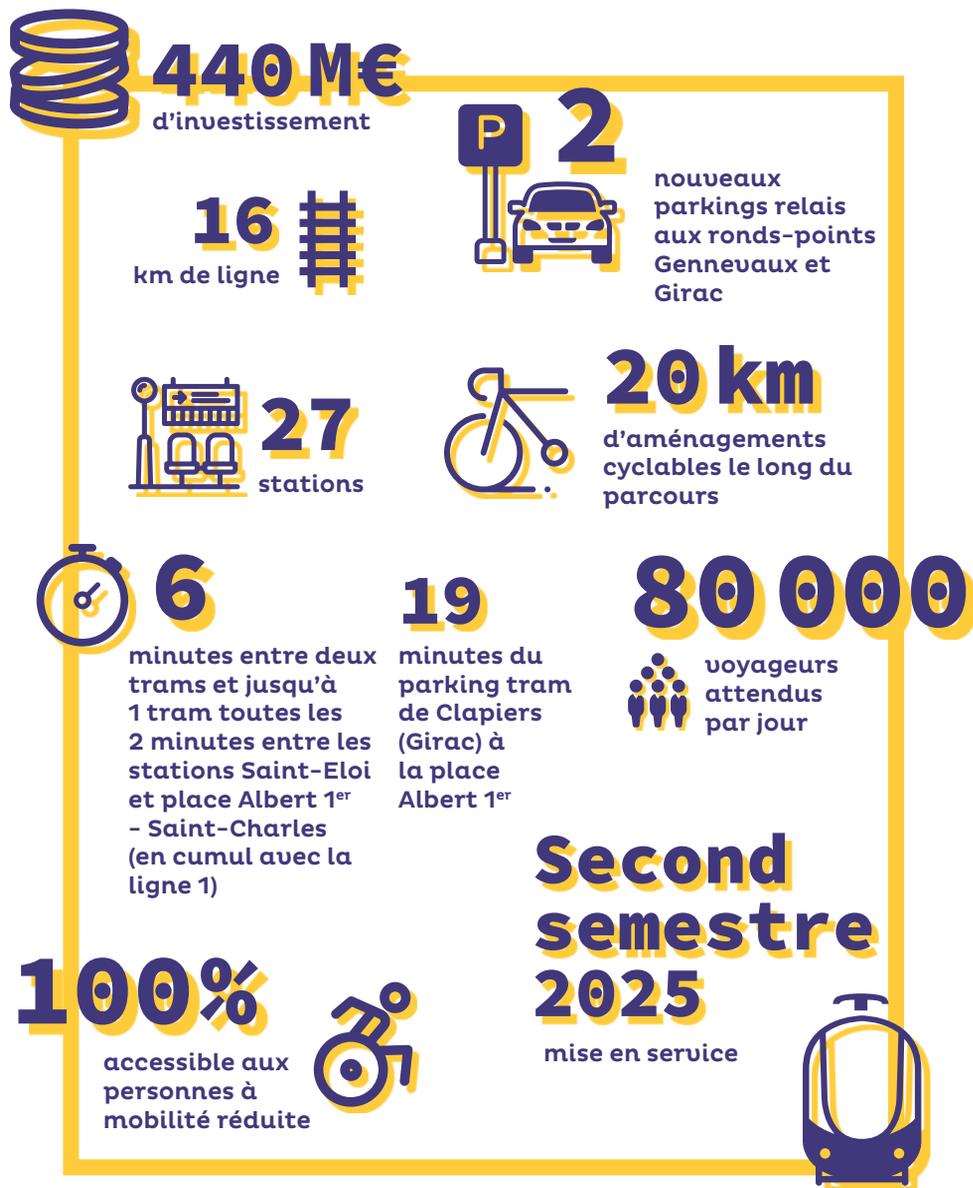
## une nouvelle alternative à la voiture

Au second semestre 2025, la ligne 5 de tramway complétera le système en étoile des lignes 1, 2 et 3 et de la ligne 4 circulaire. Du nord à l'ouest (voir carte p.17), elle améliorera l'accès aux lieux de résidence, de travail, de soin, d'études, de loisirs.

- **La ligne de plusieurs quartiers nouvellement desservis.** Elle irriguera des quartiers résidentiels (Cité créative - ex-EAI, Estanove, Ovalie) et des quartiers prioritaires de la politique de la ville (Cité Gély, Vert-Bois, Pas-du-Loup - Val de Croze). Ainsi, elle contribuera à la dynamique et à la rénovation urbaines.
- **La ligne de la ville universitaire et scientifique.** Elle servira aux personnels et aux étudiants de grands pôles : Agropolis, CNRS, CHU Saint-Eloi, INSERM, Pôle Chimie Balard, Université Paul Valéry. Elle sera un des points d'appui de MedVallée, le grand pôle d'ambition internationale en santé globale qui rassemblera les savoirs et les activités dans les domaines de la santé, de l'environnement, de l'alimentation.
- **La ligne de la ville parc.** Elle desservira dix espaces verts, notamment le grand parc Lunaret-Montmaur-Lavalette, le plus ancien Jardin des plantes de France, la place royale du Peyrou, les 23 hectares du parc Montcalm, les parcs Clemenceau et Bagatelle, le futur agriparc des Bouisses.

### Informations

[tram5-montpellier3m.fr](http://tram5-montpellier3m.fr)



Future station Parc Bagatelle de la ligne 5 de tramway

### L'art en mouvement

« Feuille de vie », c'est le nom donné par l'artiste Barthélémy Toguo au design des trams de la ligne 5 (voir double page précédente) parce qu'elle relie des parcs aux universités et centres de recherche. Il s'inscrit ainsi dans la lignée d'Elisabeth Garouste et Mattia Bonetti (lignes 1 et 2) et de Christian Lacroix (lignes 3 et 4). Ils mettent l'art en mouvement dans les rues de la métropole.



# La ligne 1, prolongée jusqu'à la gare TGV Montpellier Sud de France

La liaison directe, en tramway, de la gare Montpellier Saint-Roch à la gare Montpellier Sud de France raccordera les trains du quotidien aux TGV. L'extension de la ligne 1 partira de la station Odyseum, le terminus actuel. Après avoir traversé l'A709, elle aboutira près de la gare, dans le quartier Cambacérés.

(Voir la carte ci-dessous).

La ligne 1 desservira le nouveau pôle économique Cambacérés, en plein développement. En sus du parc de La Mogère, il rassemblera le campus MBS (Montpellier Business School) de la CCI, la Halle de l'innovation, incubateur d'entreprises accompagnées par le BIC (Business and Innovation Centre), des sièges d'entreprises (Crédit Agricole, Septeo), des immeubles de bureaux et de commerces (Halle Nova, Enveloppe urbaine) et Nexus (école du numérique Ynov, hôtel). La ligne 1 sera ainsi connectée à l'un des trois principaux foyers de développement économique de la Métropole : MedVallée et la Cité créative (Industries Culturelles et Créatives).



Second semestre  
**2025**  
mise en service



**20** minutes  
du centre-ville à la  
gare Montpellier Sud  
de France



**50 M€**  
d'investissement

**3 800**



voyageurs attendus  
quotidiennement à la  
station Sud de France

**1,3** km  
de nouvelle  
ligne



**1**

nouvelle station  
au terminus



**3'30**

entre deux  
trams en heure  
de pointe



## PROLONGEMENT DE LA Ligne 1 DE TRAMWAY DE LA MÉTROPOLÉ DE MONTPELLIER

Place de France - Odyseum  
> Gare Montpellier Sud de France



Carte de l'extension de la ligne 1 de tramway. Ouverture au second semestre 2025.

# Des investissements massifs pour sécuriser et accroître le réseau de transports en commun



## Un nouveau centre d'exploitation et de maintenance à Grammont

La future hausse de fréquentation des tramways grâce à la gratuité des transports en commun et la création de la ligne 5, associée aux futures lignes de bustrams ; créent de nouveaux besoins pour assurer l'entretien des matériels roulants. Pour compléter les deux dépôts de TaM existants (La Jeune Parque, à Garosud et Les Hironnelles, à la Mosson), un nouveau centre d'exploitation et de maintenance est nécessaire. Pourvu d'une voie de raccordement à la ligne 1 de tramway, il sera implanté à Grammont.

Sécurité et qualité de service l'imposent. La rénovation des rails des lignes 1, 2, 3 et 4 et le renouvellement du matériel roulant, ont été négligés de 2009 à 2019 (200 000 euros par an, seulement). Les quatre déraillements enregistrés depuis début 2021 le démontrent. Le maintien de ces équipements nécessite donc des investissements massifs et des opérations rapidement réalisées.

## 70 millions d'euros pour sécuriser le réseau de tramway existant

70 millions d'euros sont consacrés à l'entretien et à la modernisation des infrastructures (rails, revêtements) et au changement des appareils de voie de 2022 à 2024, dont 18 millions d'euros pour la sécurité des systèmes d'exploitation (bornes d'informations visuelles, systèmes d'aide à l'exploitation, vidéo, signalisation ferroviaire). C'est un volet majeur et déterminant du déploiement des transports en commun. Cet investissement permet d'assurer le confort et la fiabilité des tramways et des bustrams.

## Compléter et renouveler le matériel roulant

225 millions d'euros sont consacrés à l'achat de 77 nouvelles rames de tramway (le plus gros appel d'offres de France). Elles seront construites dans l'usine du groupe espagnol CAF à Bagnères-de-Bigorre, en Occitanie. Elles serviront pour équiper la ligne 4 et pour renouveler les trams existants.

45 millions d'euros sont investis pour l'acquisition de 70 bustrams électriques.

Au total, ces investissements inédits de 270 millions d'euros permettront de mettre le parc à la hauteur du déploiement de l'offre en transports collectifs. Effets de cette consolidation : la sécurisation du fonctionnement du tramway, une circulation fluidifiée, des risques de retard réduits, un confort amélioré pour les voyageurs, des nuisances sonores atténuées.

## Fin 2025

- 70% des habitants de la métropole et 90% des habitants de Montpellier seront couverts par le réseau structurant bustram et tramway.
- 83% des habitants de la métropole et 98% des habitants de Montpellier seront situés à proximité d'un arrêt de bus, bustram ou tramway.

# 5 lignes de bustam pour un service régulier, rapide,

Afin de permettre rapidement à un plus grand nombre d'habitants de choisir des transports en commun performants pour leurs déplacements, cinq lignes de bustam seront réalisées, pour une mise en service progressive à partir de 2025. Les bustams conjugueront la souplesse des bus, puisque sans rails, adaptables si besoin, et le haut niveau de service des tramways. Leurs atouts : la fréquence, la ponctualité, la garantie du temps de parcours, avec une vitesse moyenne entre celle du tramway et celle du bus, et, en centre-ville, une rapidité plus grande que celle de la voiture, le confort avec des bus électriques. Pour éviter les points de congestion de la circulation, ils bénéficieront d'un système de priorités aux feux et des sites propres ou des voies réservées. Fin 2025, 90% des habitants de Montpellier et 70% de ceux de la Métropole seront situés à proximité d'un arrêt du réseau structurant de tramway et de bustam.

## Dix communes desservies

Castelnau-le-Lez, Castries, Cournonsec, Cournonterral, Grabels, Lavérune, Le Crès, Montpellier, Pignan et Vendargues.

## Cinq lignes

- Castries > Montpellier (Place de l'Europe).
- Montpellier (Sabines) > Montpellier (Gare TGV Sud de France).
- Montpellier (Palais des sports Pierre de Coubertin) > Montpellier (Arc de triomphe - Peyrou).
- Cournonsec > Montpellier (Rond-point Maurice Gennevaux).
- Grabels (Euromédecine) > Montpellier (Arc de triomphe - Peyrou).

## Des bustams fréquents, rapides, silencieux, décarbonés

- En centre-ville de Montpellier : un bustam toutes les 10 minutes, de 5h à minuit ;
- En périphérie de Montpellier : un bustam toutes les 15 minutes ;
- Un temps de parcours garanti, y compris aux heures de pointe, grâce aux voies réservées aux bustams, aux feux « intelligents » et à la priorité des bustams sur la circulation automobile ;
- 70 bustams électriques silencieux, 100 % décarbonés, une accessibilité optimale des personnes à mobilité réduite.

## La desserte des zones d'emplois

Les bustams auront aussi pour atouts d'irriguer des sites d'activités. Un bassin de 85 000 emplois sera ainsi desservi avec notamment, Pompignane, Euréka, Millénaire, Euromédecine, Salaison, Routous, Couteliers, Sanofi, Alco, SupAgro, INRAE, Saint-Estève, Frigoulet, Cannabé, ainsi que MedVallée en cours de développement.

## Le confort et la commodité des aménagements

- Des stations semblables à celles du tramway, avec du mobilier pour s'abriter et une accessibilité facilitée (quais d'accès, bandes de guidage) pour les personnes à mobilité réduite ;
- Des quais ombragés et 1300 arbres plantés aux abords et le long des lignes.



## Comment les habitants profiteront-ils des bustams : les maires témoignent

**Frédéric Lafforgue (vice-président délégué aux voiries et à l'espace public) - Castelnau-le-Lez :**

« Deux lignes de bustam traverseront la commune. Deux lignes de bus vont se croiser. À Notre-Dame du Sablassou, la ligne B1 du bustam, la ligne 2 du tram et le Réseau Express Vélo vont se connecter. »

**Claudine Vassas-Mejri - Castries :**

« Ce sont des projets concrets. Le bustam va vraiment se positionner en alternative à la voiture et changer la vie de nombreux habitants et la vie sur les routes. »

**Régine Illaire - Cournonsec :**

« Sortir les voitures de la ville, c'est une nouvelle culture. Avec trois stations dans la commune, la ligne B4 du bustam apportera

une bouffée d'air aux habitants qui pourront rejoindre le rond-point Gennevaux en 25 minutes. »

**René Revol - Grabels :**

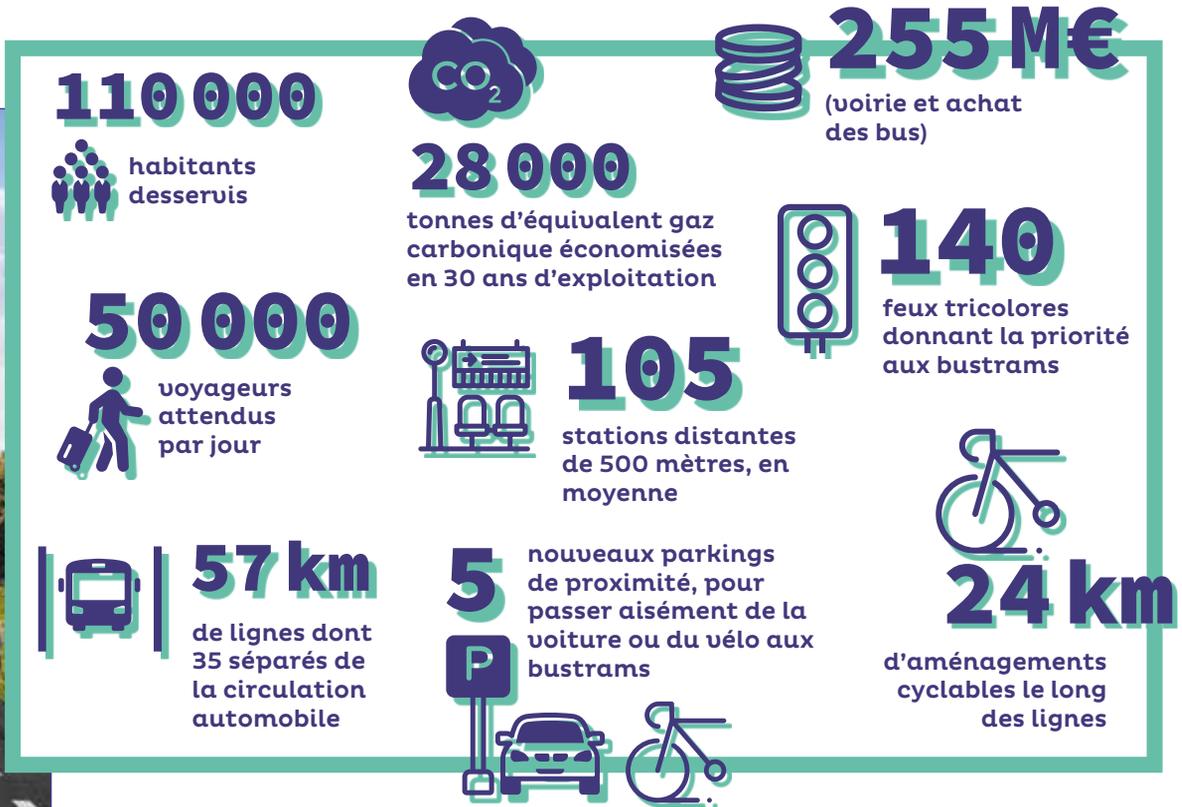
« Pratique, écologique, fluide, le bustam circulera en dehors des embouteillages. En plus de la ligne 1 du tram, les Grabelois bénéficieront de la ligne B1 du bustam, avec deux arrêts. »

**Roger Caizergues - Lavérune :**

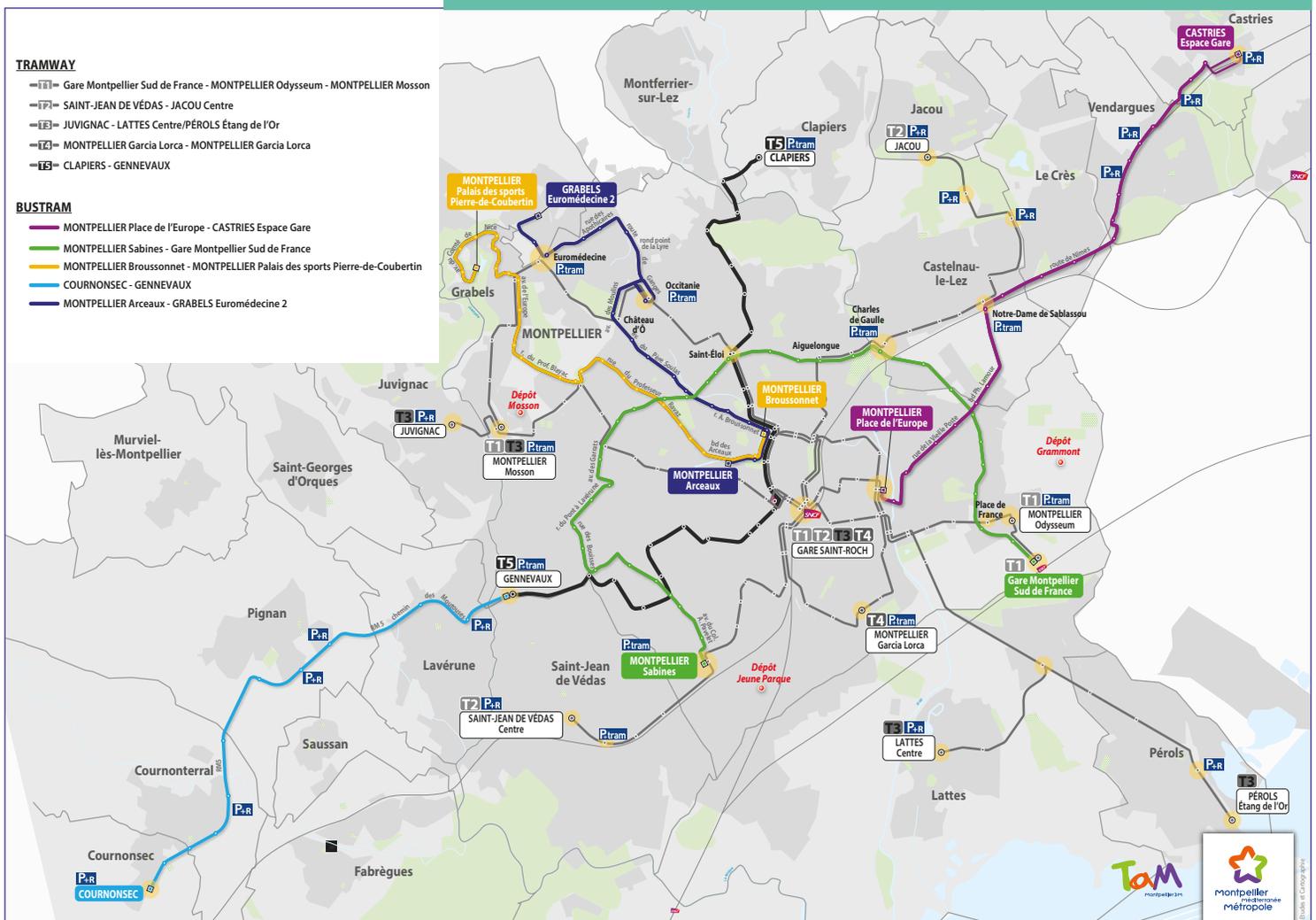
« Ces bustams sont très importants pour nous. Ils donnent un signal fort à notre population, dans l'attente depuis de nombreuses années. Sur la ligne B4, qui desservira la commune, des améliorations pourront être apportées, en fonction du développement démographique. »

# rams

## ponctuel et écologique



Carte du réseau de bustrams. Mise en service progressive à partir de 2025.



# 3 Le vélo, révolution urbaine





## Le vélo

Vélo : un choix volontariste avec un réseau express vélo, des services et des aides

24



# Vélo : un choix volontariste avec un réseau express vélo, des

Porter de 3 % à 10 %, d'ici à 2026, la part du vélo dans les déplacements : c'est l'objectif que la Métropole s'est fixé. Il s'agit de donner au vélo sa place nécessaire, pour offrir, avec les transports en commun, une véritable alternative à la voiture individuelle. Avec l'expertise du cabinet Copenhagenize, spécialiste de l'urbanisme cyclable, la réalisation d'un « plan Vélo » d'ensemble comprend des infrastructures, des aides aux cyclistes, des dispositifs.

Trois ensembles de voies constitueront, à terme, l'offre, pour le travail, les loisirs, le tourisme :

- les **Vélolignes montpelliéraines**, qui irrigueront le territoire de la métropole, avec 235 km de pistes cyclables sécurisées programmées, dont 170 km réalisés d'ici à 2026 (70 % du réseau) ;
- l'**Anneau Vélo** pour relier les grands axes cyclables qui desservent le centre-ville de Montpellier ;
- un **maillage local complémentaire** : les réseaux de liaison et de proximité, réalisés à l'initiative des communes.

## Les cinq grands axes de la politique « vélo »

Ils définissent les buts du « Plan Vélo » :

- **développement** - 235 km de pistes cyclables sécurisées programmées, dont 170 km réalisés d'ici à 2026 ;
- **équilibre** - Un meilleur partage de la voirie entre les divers modes de déplacement. Une même voie peut accueillir sept fois plus de vélos que de voitures ;
- **commodité** - Des parkings et des box pour faciliter l'usage du vélo et lutter contre le vol ;
- **accompagnement** - La pratique généralisée du vélo favorisée par des aides financières ;
- **sécurisation** - Grâce à l'aménagement des pistes cyclables et à la sensibilisation aux règles et aux réflexes de bonne conduite (publication d'un « code de la rue »).

## 235 km de « vélolignes montpelliéraines »

Ce sera l'épine dorsale du maillage cyclable de la métropole.

### Les objectifs

- Assurer sécurité et confort grâce à des pistes cyclables majoritairement séparées du trafic automobile ;
- offrir des trajets directs avec peu de carrefours ;
- sécuriser les intersections ;
- garantir une qualité constante du revêtement et un entretien régulier ;
- faciliter les connexions par une signalisation spécifique et régulière ;
- offrir une alternative aux trajets domicile-travail ;
- sécuriser les accès aux collèges et lycées pour inciter aux déplacements à vélo ;
- desservir des équipements de loisirs (piscines, médiathèques, lieux de culture).

### Le réseau

- 4 rocades en périphérie (Juvignac > Castelnau-le-Lez, Gare Sud de France > Gare Sud de France, Carnon > Juvignac et Gare Sud de France > Castries) ;
- 11 radiales. (Voir la carte, page 25).

À ces aménagements s'ajoutent les voies cyclables réalisées par les communes.

## D'un mode de déplacement à l'autre

Pour fluidifier le passage d'un mode de transport à un autre, le réseau des « Vélolignes montpelliéraines » sera connecté aux lignes de tramway, de bus, aux gares. Les déplacements seront facilités par l'aménagement des aires de covoiturage. La commune de Cournonsec, par exemple, crée un pôle d'échanges multimodal (future ligne de bus Cournonsec-Genève), voie cyclable, route.



# 150 M€

c'est le montant du plan pour les mobilités actives (vélo, aménagements pour les personnes à mobilité réduite)

# 10%

c'est l'objectif pour 2026 de la part des déplacements à vélo dans la métropole

# 15 km/h

c'est la vitesse moyenne à vélo musculaire

# 20 km/h

c'est la vitesse moyenne avec un vélo à assistance électrique



# services et des aides

## Les avantages du vélo

Essayer le vélo, c'est l'adopter pour tous ses atouts :

- **rapidité et ponctualité** - Les déplacements à vélo en ville sont, en moyenne, deux fois plus rapides qu'en voiture ;
- **économies** - Se déplacer à vélo chaque jour revient dix fois moins cher qu'en voiture ;
- **environnement** - Utiliser le vélo à la place de la voiture contribue directement à l'amélioration de la qualité de l'air ;
- **santé** - La pratique quotidienne du vélo réduit jusqu'à 40 % les risques de maladie chronique. Le vélo est un antistress. Il améliore le sommeil et la concentration ;
- **agrément** - le plaisir que rouler à vélo procure.

## Des aménagements cyclables déjà en service ou en vue

- Transformation des pistes provisoires en pistes définitives, sécurisées.
- Réalisation de continuités cyclables entre les pistes existantes.
- 30 km de voies, transitoires ou définitives, aménagées depuis 2020.
- 170 km de pistes cyclables mises à disposition d'ici à 2026.

## Carte du réseau express vélo « Vélolignes montpelliéraines » de 235 km dont 170 km réalisés d'ici 2026.



## Accroître la part d'espace public dédiée au vélo

Le nouveau plan de circulation de Montpellier (lire p.36), appliqué depuis juin 2022, a notamment pour objectif d'offrir plus de place au vélo. Plus généralement, ce plan vise à :

- adapter le fonctionnement de la ville à l'arrivée de la ligne 5 de tramway ;
- organiser la circulation entre les quartiers sur les boulevards de ceinture et la circulation de transit sur les contournements routiers ;
- sortir le trafic de transit du centre-ville.

Ces grandes orientations contribuent, directement ou indirectement, à améliorer concrètement, dans tous les quartiers, la part d'espace public, notamment de voirie, dédiée au vélo, avec des voies réservées.

## GEOVELO, pour choisir son itinéraire

La Métropole a signé un partenariat avec Geovelo, un calculateur gratuit d'itinéraires en ligne. Il permet de faciliter les déplacements et offre une palette d'outils et de services adaptés aux usagers :

- moteur d'itinéraires vélo pour établir et partager un itinéraire adapté à ses priorités (le plus direct, équilibré ou plus sécurisé) ;
- carte dynamique pour localiser les aménagements cyclables de Montpellier Méditerranée Métropole et au-delà ;
- volet entreprises pour faciliter la pratique du vélo dans les déplacements domicile - travail.

## Des appuis financiers pour les vélos

De novembre 2020 à décembre 2023, la Métropole a apporté une aide de **500 €**, sans condition de ressources, aux habitants de la métropole, pour tout achat d'un **vélo à assistance électrique neuf**, effectué chez un vendeur partenaire dans la métropole. Une aide cumulable avec celles de la Région, du Département et de l'État (soumises à conditions).

La fin de ce dispositif a été repoussée trois fois par les élus de la Métropole car le succès de cette politique a été massif. Bilan provisoire au 15 septembre 2023 :

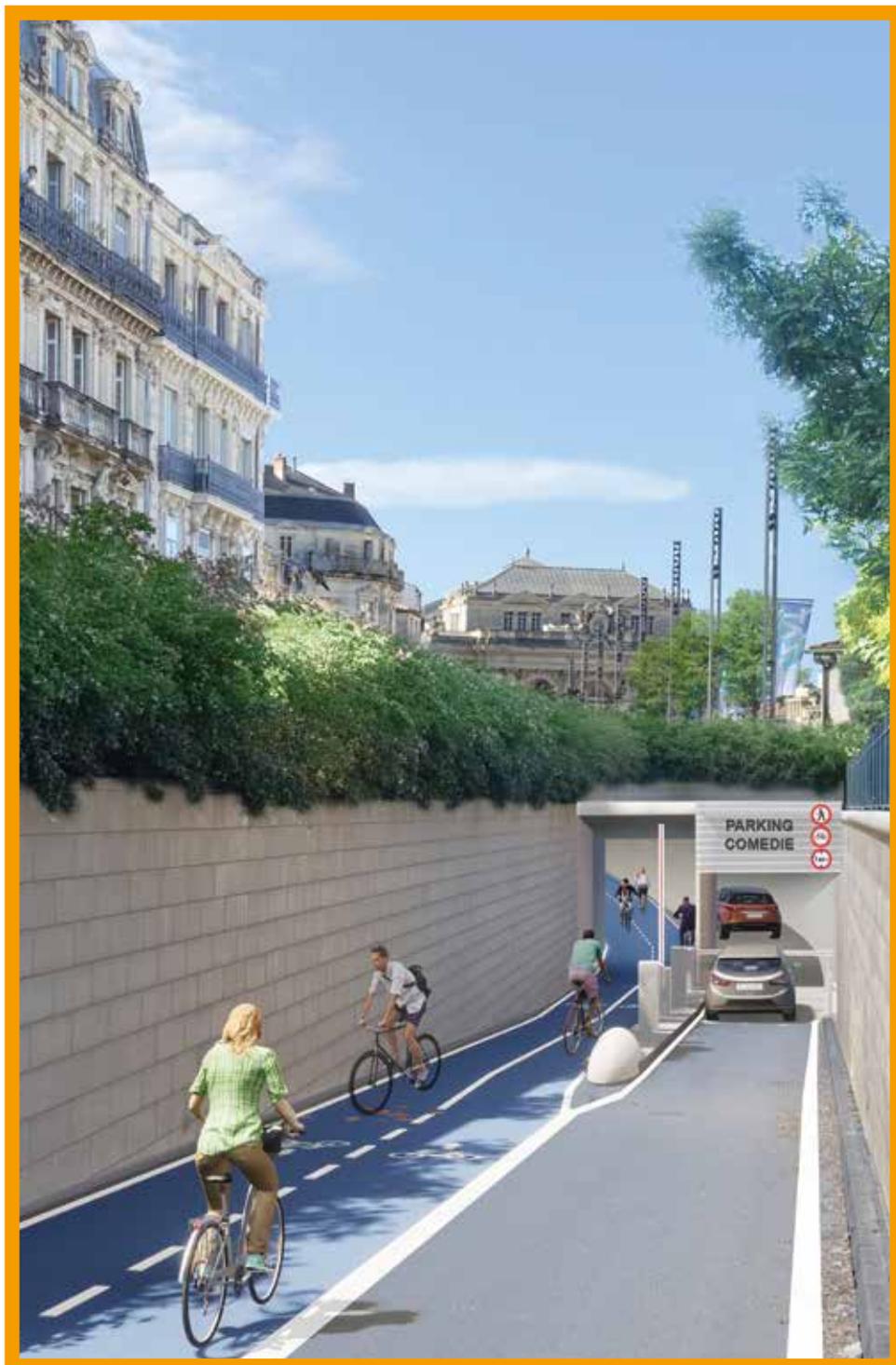
**33 185** dossiers de demande d'aide ont été financés, soit un total de **16 135 236 €**.

**9 959** autres dossiers étaient en cours de traitement. Soit un total de 43 144 demandes.

D'autres appuis financiers ont été mis en place parallèlement :

- **200 €** pour l'achat d'un vélo à assistance électrique d'occasion - **424** dossiers financés - Total **84 400 €**
- Jusqu'à **30 €** pour l'aide à la réparation - **7 174** dossiers financés - Total **239 801 €**
- **1 000 €** pour l'achat d'un vélo cargo ou d'un triporteur par un professionnel - **70** dossiers financés - Total **70 000 €**

**Au total, environ 80 millions d'euros (soutien de la Métropole, de collectivités et de l'État plus le coût pour les cyclistes) ont été injectés par ce dispositif dans l'économie locale du vélo.**



# 500 €

C'est l'aide universelle apportée à tous les acquéreurs de vélos à assistance électronique de la métropole entre novembre 2020 et décembre 2023.

Le projet de galerie cyclable de la Comédie. Ouverture prévue en 2025.



## Des stationnements sécurisés

Pour faciliter l'usage du vélo et lutter contre le vol, différents équipements sont proposés :

- véloparcs : 19 espaces gratuits, fermés et sous vidéosurveillance, accessibles 24 h/24, 7j/7, situés à proximité du tramway ;
- vélobox : en cours de déploiement, abris sécurisés pour usage professionnel ou personnel, disponibles sur abonnements payants et/ou réservation ;
- racks à vélo temporaires : installés lors de manifestations ponctuelles ;
- arceaux à vélo : 4 460 implantés dans la métropole dont 4290 à Montpellier.

## Un dispositif pour former les enfants

La sécurisation des parcours des enfants se traduit par un dispositif unique en France, « Savoir rouler à vélo ». Depuis l'année scolaire 2021/2022, Montpellier Méditerranée Métropole a mis à disposition des 31 communes un fonds de subvention de près de 120 000 € pour les aider à mettre en œuvre cette formation. 2 200 élèves de CM2 en ont déjà bénéficié.

Avec les interventions d'associations, cet apprentissage se déroule en trois étapes : les fondamentaux (garder l'équilibre, pédaler, tourner), la conduite (Code de la route et signalisation) et la circulation dans les conditions réelles, de manière autonome.



## Ils disent « Vive le vélo ! »

### DAVID, informaticien

« Grâce aux aides, j'ai troqué ma vieille voiture pour un beau VTC électrique. C'est un plaisir d'aller travailler à vélo. Je m'affranchis des contraintes liées à la circulation, du bruit, des odeurs et je laisse retomber la pression du bureau. »

### THOMAS, gérant de « Demoulin plomberie » à Montpellier

« Nous avons décidé d'adapter nos modes de déplacement pour travailler en centre-ville. Nous avons trois vélos cargo qui nous permettent d'intervenir plus rapidement et de stationner plus facilement. Avec l'aide de la Métropole, nos coûts de déplacement ont été réduits. »

### MATHILDE, clerc de notaire

« Avec le développement des pistes cyclables, j'ai délaissé ma voiture pour le vélo. J'ai eu un peu de mal à l'utiliser par tous les temps. Je me demandais aussi si ma fille serait en sécurité à l'arrière. Les appréhensions ont vite été dépassées par l'usage régulier. »

### ALAIN, bénéficiaire de l'aide de la Métropole

« 500 euros, c'est une aide significative qui a compté dans ma décision d'achat. Je suis un jeune retraité. Le VAE me permet de me déplacer tout en faisant du sport, c'est bon pour la planète et pour ma santé ! »

### ARTHUR, gérant de La route du massage, à Montpellier

« Écologique, rapide et agréable, mon vélo cargo me permet de transporter ma table de massage et tout mon matériel chez les clients. J'ai bénéficié très rapidement d'une aide à l'achat de la Métropole. C'est écologique, rapide et agréable. »

### CÉCILIA, cadre bancaire

« Toute la famille s'est convertie au vélo ! J'avais des réticences, liées à la circulation en centre-ville qui me paraissait difficile avec un vélo électrique. Une copine de boulot m'a prêté le sien un week-end. J'ai changé d'avis. Je ne regrette pas du tout mon choix. »

# 4 La marche favorisée





## La marche

Des parcours plus aisés  
pour les piétons

30

Des espaces publics repensés  
pour la marche

32



# Des **parcours** plus aisés

La marche à pied est le mode de déplacement le plus utilisé dans la ville de Montpellier (36 % devant la voiture qui est à 32 %; chiffres 2014), tant en proximité, dans son quartier de vie ou de travail, que pour passer d'un mode de déplacement à un autre. Ce phénomène quotidien mérite d'être pleinement pris en compte et amplifié. C'est le cas avec une série d'actions conduites par la Ville de Montpellier, en lien avec la Métropole :

- un cœur de métropole élargi vers ses faubourgs;
- les aménagements de grands espaces publics (Comédie et Esplanade, Arceaux) et les réalisations et projets dans les « quartiers apaisés »;
- les « rues aux écoliers »;
- la limitation à 30 km/h et la ZFE (Zone à Faibles Émissions).

## La marche, mode de déplacement n° 1

### Un « plan marchable » en préparation

Ces différentes politiques publiques en faveur des piétons vont s'articuler dans un « plan marchable ». Il est en cours de préparation et donnera la mesure de l'ambition de la Ville pour donner plus de confort et de sécurité à la marche à pied. Parmi les nombreuses mesures envisagées :

- l'extension de la piétonnisation du centre-ville avec des « aires piétonnes », dont l'opération « Sud Comédie » avec une surface dévolue aux piétons portée de 3 hectares à 9,8 hectares;
- la création d'un grand réseau d'itinéraires pédestres, dont le chemin de l'Aqueduc St-Clément comme projet pilote;
- l'élargissement des trottoirs aux abords des réseaux de transport en commun (tramway ligne 5 et bustrams);
- les aménagements pour réduire les temps de parcours des piétons;
- la mise en place d'un « code de la rue », pour mieux faire comprendre à chacun les règles du partage des espaces publics.

### L'axe monumental Arceaux-Antigone mis en valeur

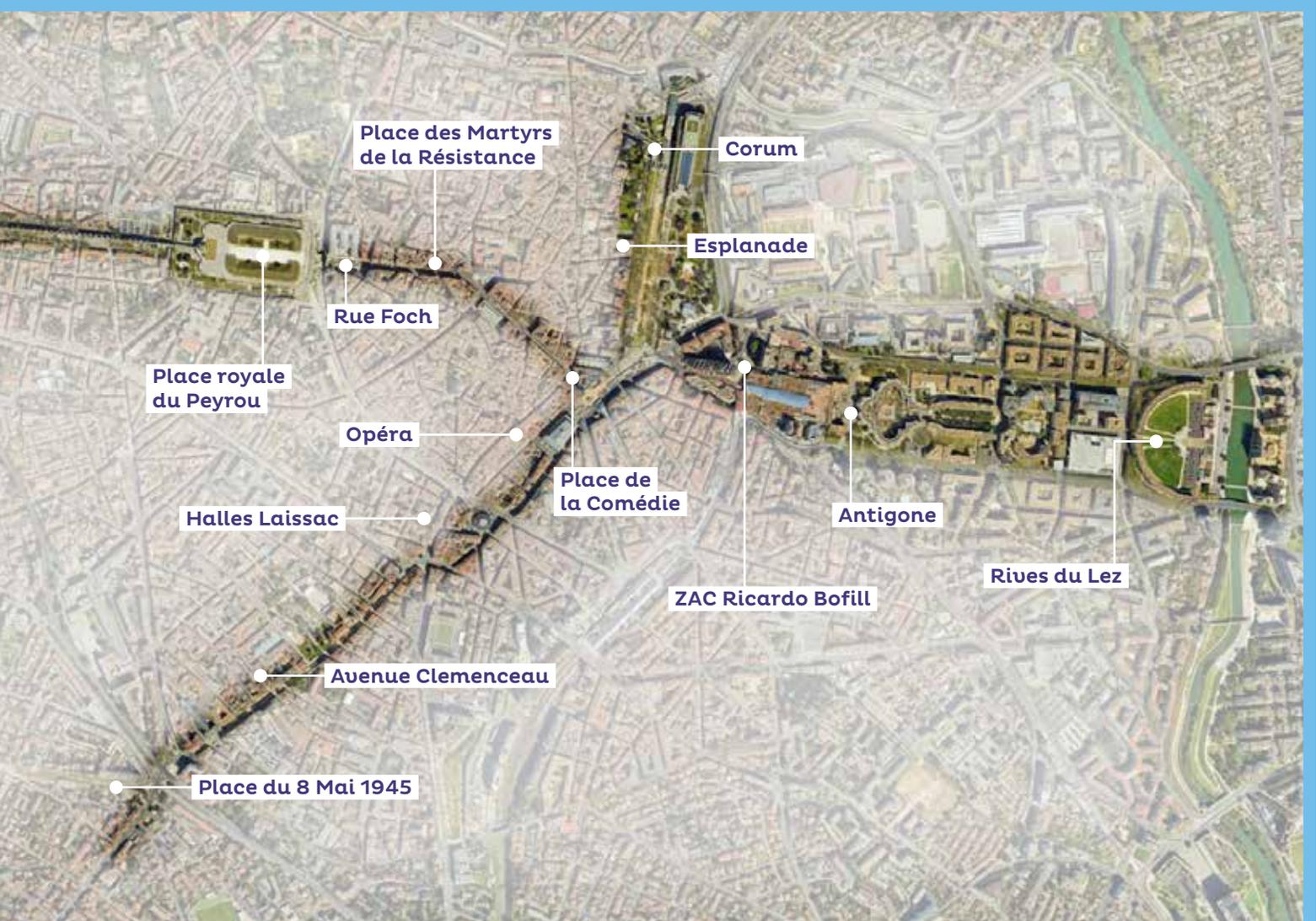
Les Arceaux, le Peyrou, la rue Foch, la place de la Comédie, Antigone : ce patrimoine architectural et urbanistique est exceptionnel. Il incite à un parcours à pied de toute beauté. Il structure le cœur de métropole. Sa mise en valeur est à l'ordre du jour. Premières opérations en préparation pour donner plus d'espace aux piétons : l'aménagement de la place Max Rouquette, puis celui de la place des Martyrs de la Résistance.



Perspective de la place de la Comédie végétalisée



# pour les piétons



Le centre-ville sera étendu pour faire rayonner le cœur de la métropole et offrir des espaces publics embellis propices à la marche

## Un cœur de métropole élargi

Le lieu partagé par tous les habitants, non seulement de Montpellier mais de toute la métropole, l'espace de maintes rencontres et activités, c'est le centre de Montpellier. Pour qu'il soit à la mesure du territoire et de son rayonnement, le centre historique, l'Écusson, sera élargi pour être le cœur de la Métropole : d'est en ouest, des rives du Lez aux Arceaux, du nord au sud, du faubourg Boutonnet aux halles Laissac et jusqu'à la Cité créative (le site de l'ex-EAI). La « centralité », comme disent les urbanistes, va être étendue. Les différentes actions d'aménagement et de gestion, par exemple pour le soutien aux commerces, prendront en compte cet espace. Les piétons auront ainsi davantage de place.

## Les « rues aux écoliers » dans une ville « à hauteur d'enfant »

Parmi les actions en faveur d'une ville « à hauteur d'enfant » figure la réalisation de « rues aux écoliers ». L'objectif : tranquilliser le chemin des écoliers à pied, à vélo ou trottinette.

Trois dispositifs sont réalisés : l'aménagement et l'élargissement des parvis des écoles, la fermeture à la circulation des véhicules aux heures d'entrée et de sortie des écoles ou de manière permanente, la piétonisation de la rue. Depuis 2021, 14 rues ont été ainsi dédiées aux écoliers ; 9 autres le seront d'ici à 2024.

### Rue aux écoliers aménagée rue des Cambiadours



# Des **espaces** publics repe

Un des principaux objectifs des réaménagements des grands espaces publics est de donner plus de place aux piétons, plus de confort et d'agrément à leurs parcours.

- **La place de la Comédie** sera rafraîchie avec la plantation d'ormes et d'un banc végétalisé, plus aisée à traverser puisque les sols ne seront plus glissants après leur « flammage »;
- **L'Esplanade Charles-de-Gaulle** sera encore plus propice aux promenades et aux événements, avec une ligne d'eau le long de l'allée centrale, des allées jardins sur les côtés et une aire de jeux étendue pour les enfants;
- **la place Max Rouquette**, au pied des Arceaux, va être complètement repensée avec la suppression du parking et l'aménagement de deux jardins autour d'un espace central, de gradins végétalisés, d'une terrasse intermédiaire entre le Peyrou et la place et des aires ludiques et sportives;
- Des aménagements dans les « **quartiers apaisés** » vont dans le même sens, avec ces neuf grands objectifs :
  - rénover et embellir la ville;
  - favoriser l'activité et le commerce de proximité;
  - développer la convivialité;
  - améliorer la qualité de l'air et de l'environnement sonore;
  - végétaliser, planter des arbres et rafraîchir les espaces publics;
  - permettre d'aller à l'école à pied, en toute sécurité;
  - favoriser les alternatives à la voiture : marche, vélo, transports publics;
  - apaiser la circulation, réduire le trafic de transit au cœur des quartiers.

Depuis mai 2021, la démarche a démarré successivement dans cinq quartiers : les Arceaux, Clemenceau/Rondelet, Carnot/Strasbourg, Mion/Saint-Martin, Beaux-Arts/Boutonnet. Elle va se poursuivre dans d'autres quartiers, notamment Celleneuve, Les Aubes-Pompignane, le Plan des 4 Seigneurs.



Le parking de la Poste centrale Rondelet transformé en esplanade végétalisée



Création d'un large parvis végétalisé place Eugène Bataillon



L'avenue Clemenceau, avant et après l'arrivée de la ligne 5 de tramway

# nsés pour la marche



Le parking de la place Max Rouquette sera remplacé par une vaste esplanade piétonne et végétalisée pour relier le quartier des Arceaux au centre-ville

## Quatre autres grandes actions en faveur des piétons

- **La limitation de la vitesse à 30 km/h** dans la quasi-totalité de la ville de Montpellier (sauf quelques grands axes) engendre une circulation plus calme, moins bruyante, une meilleure cohabitation des automobilistes et des piétons, donc plus de sécurité pour ces derniers (Lire p. 40).
- **Le déploiement des zones de rencontre**, espaces dédiés à la circulation de tous les usagers où la vitesse est limitée à 20 km/h.
- **La mise en place de la ZFE (Zone à Faibles Émissions)**, en écartant les véhicules les plus polluants, améliore progressivement la qualité de l'air, au bénéfice notamment des piétons (Lire p. 41).
- **La végétalisation des rues et des espaces publics** avec le programme « Montpellier ville nature » comportant, en particulier, la plantation de 50 000 arbres d'ici à 2026 et la création de coulées vertes, va accroître le plaisir de la marche en ville.

## Des aménagements, des dispositifs et des services pour les personnes à mobilité réduite



**Mobilité réduite, mais mobilité facilitée : c'est l'objectif partagé par la Métropole, la Ville de Montpellier et TaM.**

**L'ensemble du « plan marchable » bénéficiera, bien entendu, aux personnes à mobilité réduite.**

**La gratuité des transports métropolitains pour les accompagnants**

Si l'accompagnant n'habite pas dans la métropole, la personne à mobilité réduite doit être munie d'une carte d'invalidité avec la mention « besoin d'une tierce personne ».

**Stations et arrêts spécialement pensés**

- Les stations de tramway sont 100 % accessibles : aménagement des quais, bandes d'éveil et de vigilance, barrières de protection, positionnement des mobiliers pour limiter les obstacles, revêtement des sols, contraste visuel.

- L'ensemble du réseau de bus sera également accessible.
- 85 % des arrêts prioritaires du réseau de bus sont mis en accessibilité.

**Des supports d'information spécifiques**

- **Le plan du réseau TaM et le guide du voyageur sont en braille et en gros caractères**, pour les personnes aveugles ou déficientes visuelles.
- **Les bornes d'information voyageurs (BIV) adaptées.** Dans les stations, les personnes aveugles peuvent être informées des arrivées et de l'état du trafic en actionnant la balise sonore (située sous la BIV) avec leurs télécommandes universelles.

**L'accès aux places de stationnement**

- **Places réservées aux personnes à mobilité réduite** : gratuites, elles ne nécessitent pas de déclaration de véhicule.

- **Places payantes tous usagers** : stationnement gratuit durant 24 heures consécutives pour les détenteurs de cartes CES (Carte Européenne de Stationnement) ou CMI (Carte Mobilités Inclusion), après inscription du véhicule :
  - de façon permanente sur le site de TaM ou,
  - de façon ponctuelle à l'horodateur ou sur l'application M'Ticket.

**Des aménagements urbains**

Ils permettent aux personnes à mobilité réduite de se déplacer dans de bonnes conditions en fauteuil, grâce à la largeur des cheminements, la configuration des traversées de chaussée, les feux avec annonces sonores, les bandes de guidage.

# 5 La voiture à sa juste place





## La voiture

La fin du trafic de transit  
en centre-ville

**36**

Des solutions pour éviter  
les embouteillages

**38**

À 30 km/h, plus de tranquillité et de  
sécurité dans les rues

**40**

La ZFE pour lutter contre la pollution  
de l'air

**41**



# La fin du **trafic de transit** en centre-ville

Les embouteillages engendrent du temps perdu, de l'argent gaspillé, des atteintes à la santé en raison de la pollution de l'air. La Métropole et la Ville de Montpellier ont décidé de traiter cette question complexe. Objectif premier du nouveau plan de circulation mis en place en juin 2022 à Montpellier : stopper le trafic de transit en centre-ville.

## Réduire le trafic et lutter contre la pollution de l'air

Deux problématiques imposent de repenser la circulation.

- **L'inflation du nombre de voitures : la menace de la thrombose.** L'attractivité de la métropole engendre une forte croissance de la démographie, qui injecte dans le trafic de plus en plus de voitures. Le nombre de véhicules légers entrant chaque jour dans Montpellier était de 77 700 en 2017. Il est estimé à 89 370 pour 2025 et à 94 000 pour 2030, alors que la population devrait augmenter de 20 %. Ce sont ainsi 6 000 véhicules de plus qui sont immatriculés dans la métropole chaque année.
- **Une alarmante pollution de l'air : l'aggravation des difficultés respiratoires.** Dans l'aire urbaine de Montpellier, le trafic routier est à l'origine de 82 % des émissions de dioxyde d'azote et de 30 % des émissions de particules fines.



## Les 7 objectifs du nouveau plan de circulation

- 1- **Mettre fin au trafic de transit dans le centre-ville**, notamment **dans le tunnel de la Comédie** pour éviter que la circulation qui empruntait l'avenue Clemenceau, fermée aux voitures pour permettre le passage de la ligne de tramway, n'asphyxie les petites rues du quartier ;
- 2- **Organiser la circulation entre les quartiers** sur les boulevards de ceinture pour les usagers de la ville **et la circulation de transit** sur les grands contournements pour les usagers venant de l'extérieur : le LIEN, le COM, la DEM (voir carte p. 37) ;

- 3- **Adapter le fonctionnement de la ville à la ligne 5 de tramway et aux futures lignes de bustram** ;
- 4- **Offrir plus de place au vélo**, notamment en adaptant les rues nécessaires au Réseau Express « Vélolignes montpelliéraines » ;
- 5- **Élargir le centre-ville piétonnier** pour un grand cœur de métropole (lire p. 30) ;
- 6- **Faciliter la desserte locale, les livraisons, l'accès aux commerces et aux parkings de centre-ville** en les rendant plus lisibles (voir carte p. 39) ;
- 7- **Aller vers une ville apaisée, plus conviviale, à hauteur d'enfant.**



Carte des itinéraires de contournement de Montpellier



## Un double contournement du centre-ville

Passer par le centre-ville pour traverser complètement Montpellier ou pour aller d'un quartier à un autre, est la principale cause des embouteillages. Il faut donc impérativement réduire ce trafic de transit. Deux itinéraires sont prévus par les boulevards et par des contournements routiers (voir carte ci-dessus) :

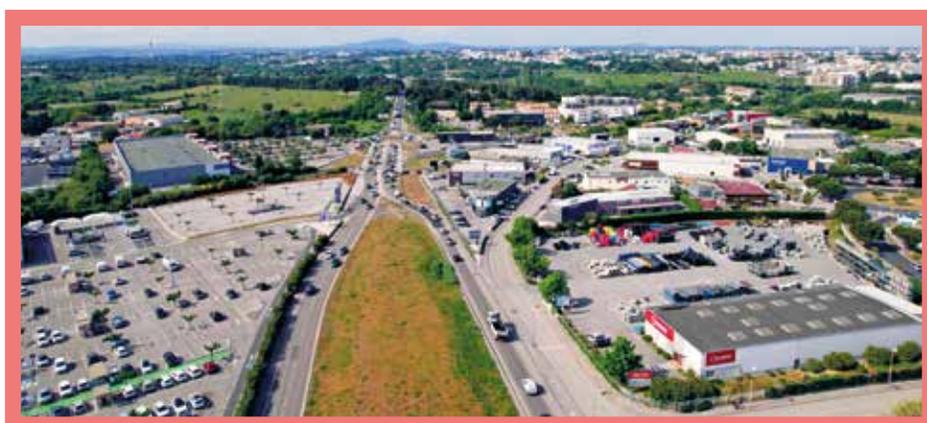
- Un contournement par des avenues qui irriguent l'Ouest, le Nord et l'Est de la ville et, au Sud, par l'A709 ;
- Un contournement par trois systèmes routiers qui réduiront chacun le trafic de transit dans Montpellier :

- Le **LIEN (Liaison Intercantonale d'Évitement Nord)**, réalisé par le Département de l'Hérault, entre Saint-Gély-du-Fesc et l'A750. Le dernier tronçon, de Saint-Gély-du-Fesc vers Bel Air et l'A750 est en cours de réalisation ; ouverture prévue en 2026.

- Le **COM (Contournement Ouest de Montpellier)** entre l'A750-N109 et l'A709. Le projet était enlisé depuis les années 90. À la faveur de la négociation avec l'État, la

Ville et la Métropole ont obtenu qu'il soit financé sans argent public. Les services de l'État estiment que le COM permettra de diminuer d'un tiers la durée de parcours sur certaines portions et, globalement, d'économiser 10 000 heures de temps de transport par jour. Sa mise en service est prévue en 2029/2030.

- Le **DEM (Déviation Est de Montpellier)**. Le Département de l'Hérault étudie sa réalisation prévue à l'horizon 2029/2030.



# Des solutions pour éviter les embou

La stratégie de mobilités, dans laquelle la Métropole et la Ville de Montpellier sont engagées (lire p.7), apporte un ensemble de réponses pour améliorer la circulation et réduire les embouteillages. En effet, elle déploie les alternatives à la voiture, le vélo (p. 22 à 27), la marche (p. 28 à 33), les transports en commun (p. 10 À 21), poussés par leur gratuité et par l'extension de l'offre : lignes 1 à 5 de tramway, busstrams. De plus, des solutions sont en place pour éviter les embouteillages : des parkings et des dispositifs pour utiliser la voiture autrement (lire plus bas).

## Des parkings pour accéder facilement au centre-ville

Accéder au centre-ville sans difficulté en se garant aisément, c'est possible (voir carte p. 39).

- avec les Parkings Relais implantés sur les lignes de tramway (2 P+Tram supplémentaires sont en cours de construction à Girac et Gennevaux pour la ligne 5);
- avec les autres parkings proches du centre-ville ou dans le centre-ville.

Le tunnel de la Comédie conforte sa fonction d'accès aux 1200 places des parkings de la Comédie et du Triangle. Si le trafic de transit est exclu, le parcours jusqu'à ces parkings est conforté.



## Autopartage et covoiturage, la voiture, autrement

Deux dispositifs sont proposés dans la métropole :

- **Le covoiturage domicile-travail.** Il a été instauré par la Métropole, en partenariat avec la plateforme Klaxit, devenue depuis BlablaCar Daily. Pour le passager, la gratuité est totale si l'arrivée et le départ du trajet se situent dans la métropole. Au 31 octobre 2023, 32 827 personnes y étaient inscrites. En 2023, environ 30 000 trajets par mois, en moyenne, ont été cofinancés. Pour le conducteur, la rémunération est, en moyenne, de 2,60 euros par trajet, pour un coût de 3,30 euros, compensé par la Métropole. Ce dispositif a été élargi à Sète Agglopolie et au Pays de l'Or. [www.montpellier3m/covoiturage](http://www.montpellier3m/covoiturage)
- **L'autopartage.** Modulauto est un service de voitures en libre-service pour les particuliers et les professionnels. Il permet de disposer d'une voiture 7 jours/7 et 24 heures/24 dans 80 stations à Montpellier, dont les parkings publics TaM et Effia, ainsi qu'à Castelnau-le-Lez, Juvignac, Lattes et Saint-Jean-de-Védas. Réservation pour 1 heure, 1 jour, 1 week-end ou 1 semaine : [www.modulauto.net](http://www.modulauto.net) ou 04 67 58 06 06.

## Les premiers résultats : une baisse du trafic automobile



**-11%**

de trafic automobile à Montpellier entre 2019 et 2022

Évolution des trafics routiers et cyclistes entre le dernier trimestre 2019 et le dernier trimestre 2022. (Source : comptages permanents du Pôle Mobilités - Données de moyennes journalières trimestrielles)



**+14%**

du trafic de vélos entre 2021 et 2022

## 600 bornes supplémentaires de recharge des véhicules électriques

La Métropole a implanté 66 bornes, avec 150 points de charge, notamment aux abords de l'Hôtel de Ville et de l'Hôtel de Métropole, dans les zones d'activités, dans les parkings tramway et les parkings relais ainsi que dans les pôles d'échanges multimodaux (Saint-Roch, Baillargues, Villeneuve-lès-Maguelone, gare TGV Montpellier Sud de France). [www.montpellier3m.fr/borneselectriques](http://www.montpellier3m.fr/borneselectriques)

À partir de 2024, la Métropole va progressivement déployer 600 nouveaux points de charge sur l'espace public avec son partenaire E-totem. La recharge la plus lente sera gratuite pour les métropolitains au travers de l'application M'ticket. Des points de recharge pour vélos à assistance électrique seront également à disposition.





# La ZFE pour lutter contre la pollution de l'air

Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2022, la « Zone à Faibles Émissions » (ZFE) est mise en place dans la métropole de Montpellier. Ce dispositif national est obligatoire dans 35 agglomérations françaises. Son objectif : lutter contre la pollution de l'air ; sa méthode : par étape, restreindre le droit de circuler aux véhicules les plus polluants. Dans la métropole, la ZFE est une des actions pour améliorer la qualité de l'air, avec les transports en commun (gratuité et extension du réseau), le vélo (voies réservées et aides) et la marche.

## Faire face à une menace pour la santé

L'air est significativement impacté par les différentes émissions liées au trafic routier : les oxydes d'azote en premier lieu puis les particules fines. De plus, ces polluants associés aux effets de l'ensoleillement génèrent de l'Ozone dans l'air ambiant. L'ensemble de ces polluants a des effets sur la santé : problèmes respiratoires, maladies cardiovasculaires, risques accrus de cancer...

## Les ZFE en cinq points

### Les usagers concernés

Les particuliers et les professionnels utilisateurs de véhicules à moteur, voitures, utilitaires, bus, camions et poids-lourds.

### Les deux phases du périmètre concerné

- Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2022 : Castelnau-le-Lez, Clapiers, Grabels, Jacou, Juvignac, Lattes, Le Crès, Montpellier, Pérols, Saint-Jean-de-Védas, Villeneuve-lès-Maguelone.
- À partir du 1<sup>er</sup> juillet 2026 : les 31 communes de la métropole.

### Les vignettes Crit'Air

Six catégories, du véhicule le moins polluant au plus polluant, en fonction de l'énergie utilisée et de la date de mise en circulation.

Classement selon les informations figurant sur le certificat d'immatriculation («carte grise»). Demander la vignette sur le site du gouvernement : [certificat-air.gouv.fr](http://certificat-air.gouv.fr)

### Les restrictions

- 7 jours/7, 24 heures/24.
- Restrictions progressives, selon le niveau d'émissions de polluants atmosphériques du véhicule, en fonction de la vignette Crit'Air.

### Les principales dérogations accordées par la Métropole

Elles résultent de la concertation avec les acteurs politiques et économiques locaux.

- Véhicule de « petit rouleur » (moins de 8000 km/an).
- Véhicule pour l'approvisionnement des marchés.
- Véhicule d'entreprise dont est prévu le remplacement par un véhicule à énergie alternative.
- Poids-lourd classé Crit'Air 3 ou Crit'Air 4, carburant au XTL, B100 ou HVO, d'une entreprise de moins de 250 salariés, engagée dans le verdissement de sa flotte.
- Véhicule comportant un aménagement, avec mention sur le certificat d'immatriculation (VASP, BENNE AMO, BETON, FG TD).
- Véhicule, sans distinction de vignette Crit'Air, ayant un besoin de circulation inférieur ou égal à 52 jours par année civile.
- Itinéraires dérogatoires de contournement de la ZFE permettant la continuité du transit routier
- Accès au réseau de Transports en commun (P+TRAM)
- Accès parcs d'activités économiques

### Plus d'informations sur la ZFE :

[www.montpellier3m.fr/zfe](http://www.montpellier3m.fr/zfe)

## Calendrier de déploiement de la Zone à Faibles Émissions (ZFE) de Montpellier Méditerranée Métropole

### VÉHICULES AUTORISÉS

VÉHICULES	AU 1 <sup>er</sup> JANVIER 2023	AU 1 <sup>er</sup> JANVIER 2024	AU 1 <sup>er</sup> JANVIER 2025	PERSPECTIVE AU 1 <sup>er</sup> JUILLET 2026
	Périmètre ZFE initial - 1 <sup>ère</sup> phase <i>Castelnau-Le-Lez, Clapiers, Grabels, Jacou, Juvignac, Lattes, Le Crès, Montpellier, Pérols, Saint Jean de Védas, Villeneuve-lès-Maguelone</i>			Périmètre ZFE 2 <sup>e</sup> phase <i>Étendu à toute la métropole</i>
VOITURE PARTICULIÈRE	4 3 2 1	3 2 1	2 1	2 1
VÉHICULE UTILITAIRE LÉGER	4 3 2 1	3 2 1	2 1	2 1
POIDS LOURDS + TRANSPORT EN COMMUN DE PERSONNE	4 3 2 1	3 2 1	2 1	2 1

Rappel des vignettes crit'air (du ⊕ au ⊖ moins polluant)



# Plan de Mobilité voir plus loin et

Penser et orienter les déplacements au-delà de l'urgence de la stratégie « Horizon 2025 » : tel est l'objectif du Plan de Mobilité 2032 en préparation. Il élargit la réflexion, à la fois dans le temps et dans l'espace, vers les territoires voisins de la Métropole. D'ores et déjà, deux priorités guident ce travail : la nécessité d'offrir « un cadre de vie apaisé et respirable » et « des alternatives à l'autosolisme » (l'automobiliste seul dans son véhicule).

## De nouvelles ambitions

Le but des réflexions en cours est de continuer à augmenter et à diversifier l'offre de modes de déplacement décarbonés. Parmi les onze objectifs du Plan de Mobilités, le premier formule l'ambition d'ensemble, celle-là même que la Métropole s'est déjà donnée : « L'équilibre durable entre les besoins de mobilité, la protection de l'environnement et de la santé, en limitant l'étalement urbain ». Le futur Plan de Mobilités s'appuiera sur deux piliers : une mobilité universelle, pour tous, partout sur le territoire et une mobilité sobre et décarbonée, réduisant l'empreinte environnementale des transports. La gratuité des transports en commun constitue la mesure phare de cette stratégie.

Le pôle d'échanges multimodal de Baillargues accueille 59 trains par jour et 150 000 voyageurs par an



# lités 2032 : plus grand



Développer des cars à haut-niveau de service comme ici entre Aix-en-Provence et Marseille

## Cinq grandes orientations

Le programme d'action du Plan de Mobilités est à écrire. Cinq grandes orientations émergent :

1. Les quartiers, villes et les villages « du quart d'heure ».
2. Le vélo, un vrai mode de déplacement du quotidien.
3. Un réseau routier structurant pour délester les voiries locales.
4. Les réseaux de transports collectifs confortés.
5. Des « pôles d'échanges multimodaux ».

## Des mobilités étendues, en coopération avec les collectivités voisines

D'ores et déjà, plusieurs opérations sont en cours d'étude avec les partenaires déjà engagés aux côtés de la Métropole : les Intercommunalités voisines, ainsi que le Département de l'Hérault, la Région Occitanie, la SNCF et l'État.

### L'amélioration des lignes de cars sur l'A750

Elle se concrétisera en particulier sur le tronçon Gignac-Ouest de Montpellier, avec des cars à haut niveau de service et des voies réservées, donc une forte amélioration de la qualité de l'offre.

### « L'Étoile montpelliéraine »

Une nouvelle offre en transports en commun est à l'étude. Elle est destinée en priorité aux personnes qui habitent hors de la métropole mais qui y travaillent. Ce déploiement est en vue, à la fois sur le réseau routier (6 branches de « l'étoile ») et sur le réseau ferroviaire (2 branches).

## Piéton, cycliste, automobiliste ou usager des transports en commun

La stratégie prend en compte la diversité des modes de déplacement de chacun. En effet, selon nos besoins et nos contraintes, en fonction de notre vie familiale et professionnelle, des jours et des horaires, nous pouvons être piéton, cycliste, automobiliste ou usager des transports en commun.



## Le Comité Mobilités, instance de dialogue et de propositions

La concertation sur le Plan de Mobilités est en cours. Elle s'appuie notamment sur le Comité Mobilités. Installé en mai 2022, il associe entreprises et usagers à la définition et l'évaluation des politiques de mobilités de la Métropole. Il travaille

de manière concrète, par exemple sur l'utilisation des vélos cargos ou sur la mobilité pour les personnes en situation de handicap.

Contact :  
comite-mobilites@montpellier3m.fr

# L'ÉGALITÉ, ÇA N'A PAS DE PRIX. BUS ET TRAM GRATUITS

**POUR TOUS LES HABITANTS  
DE LA MÉTROPOLE DE MONTPELLIER  
À PARTIR DU 21 DÉCEMBRE 2023**

À Montpellier, la gratuité des transports en commun, c'est...  
**L'ÉGALITÉ**, un pilier de la République renforcé par cette mesure redistributive garante d'un service universel.  
**LA LIBERTÉ**, celle de chaque habitant en mouvement dans un réseau qui se développe et libère les usages.  
**LA SOLIDARITÉ**, pour ceux qui travaillent et subissent l'inflation, les retraités avec petite pension, les femmes seules avec enfants...  
**L'ÉCOLOGIE**, positive et efficace, où l'on agit tous pour le climat en se déplaçant en bus et en tram.

“ **LA GRATUITÉ DES TRANSPORTS EN COMMUN CONCILIE PROTECTION DU POUVOIR D'ACHAT ET LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE ; MONTPELLIER EST AU RENDEZ-VOUS DE CE DÉFI DU SIÈCLE** ”

**MICHAËL DELAFOSSE**

Maire de Montpellier

Président de Montpellier Méditerranée Métropole