

7 avril 2013

MONTPELLIER : faut-il y mettre les pieds ?



Le réseau de transport public de l'agglomération de Montpellier

La politique tramway

Le Plan de Déplacements Urbain 2010-2020 (PDU) élaboré par Montpellier Agglomération constate dans son introduction que celle-ci est loin d'offrir à ses 410 000 habitants une offre en transports collectifs de la densité de celle de Grenoble, Nantes ou Strasbourg. Il en est logiquement de même de leur fréquentation : 169 voyages par habitant et par an en 2007, à comparer aux 190 environ des trois agglomérations précitées. Mais le PDU souligne aussi que l'écart s'est considérablement réduit depuis 2000 : ceci essentiellement grâce à l'arrivée du tramway, pour lequel Montpellier a investi des moyens importants, jusque dans la décoration des rames qui est sa marque d'originalité. Avec 4 lignes et 56 km de rails en fin 2012, elle se place dans le peloton de tête (disons, dans les 6 premières) des villes françaises de province pour ce mode. Et elle a l'ambition de devenir la première (voir ci-après).

Le réseau se compose de deux lignes est-ouest (la 1 et la 3), une nord-sud (la 2) et d'une ligne (partiellement) circulaire autour du « Grand Coeur » de Montpellier, la 4. Il s'étend sur 8 communes (la ligne 3 va *presque* jusqu'à la mer) et permet de desservir 45 % des emplois et 50 % de la population de l'agglomération. Il dessert tout le centre historique, le quartier moderne Antigone et la gare de Saint Roch, mais aussi de nombreux équipements majeurs : le Corum, le nouvel Hôtel de Ville, le nouveau centre ludico-commercial Odysseum, etc. Il accompagne les grandes opérations d'urbanisme comme Malbosc, Port Marianne, Richter... Les correspondances entre les quatre lignes sont commodes, puisqu'elles se croisent toutes à la gare et que chacune a un tronç commun avec au moins deux autres.

Ce n'est pas tout : une cinquième ligne (programmée au plus tôt pour 2017) reliera Lavérune à l'ouest à Prades-le-Lez au nord, en desservant trois nouvelles communes périphériques. À sa vocation

intercommunale, elle ajoute la desserte des pôles universitaires (Campus, Agropolis). Elle contribuera à l'achèvement du maillage du centre-ville avec le bouclage de la ligne 4.

Une sixième ligne devrait desservir les parcs d'activité Millénaire, Eurêka et Jean Mermoz. Et pour terminer, les lignes 2 et 3 devraient être prolongées en périphérie, vers Carnon, la Grande Motte, Baillargues, Cournonsec et Poussan. À terme, le réseau complet tel qu'il est prévu dans le PDU représenterait 110 kilomètres : le double de la longueur actuelle.

Deux problèmes notoires

Ce sont :

- La vitesse commerciale : affectée par un parcours très sinueux, celle-ci se trouve abaissée par de fortes contraintes d'exploitation résultant du choix du nœud de la gare, où les quatre lignes de tramway se croisent.
- Nous avons dit plus haut que la ligne 3 voit *presque* jusqu'à la mer, à savoir qu'elle n'y va pas ! Le terminus de Pérols est situé à 2,2 km des plages, et il faut pour rejoindre celles-ci emprunter une navette bus d'Hérault Transport. Tout cela, accusent certains, parce que la communauté d'agglomération du Pays d'Or ne souhaiterait pas voir débarquer les populations de la grande ville : des gens « pas comme nous ».

Et à part le tramway ?

L'agglomération de Montpellier connaît la plus forte croissance démographique de l'hexagone (devant Nantes et Toulouse), et, par conséquent, une augmentation massive du nombre d'automobiles circulant sur son territoire. Pour ne pas aggraver encore une thrombose routière déjà spectaculaire, les élus s'efforcent de diversifier les offres de transports : tramways, mais aussi bus, autopartage, véhicules en location et vélos en libre-service (les VéloMagg').

L'offre bus est constituée de 11 lignes dans le centre et 19 dans le reste de l'agglomération, auxquelles s'ajoutent une navette circulaire ("La Ronde") et une navette "universités" ("La Navette"). Selon le site de TaM (Transports de l'agglomération de Montpellier, exploités par Veolia Transdev), "*Lignes de bus et lignes de tramway offrent aux habitants de l'agglomération un maillage du territoire favorisant les déplacements du plus grand nombre*". On verra plus loin que cela se discute dans le centre, et encore plus en périphérie.

Des aménagements le long des lignes de tramway permettent des échanges avec automobile et vélo. Huit parkings desservis par le tramway, présents le long de certaines routes ou à des sorties d'autoroutes, offrent des forfaits P+Tram. Le tarif de 4,40 euros (3,30 euros avec la carte Pass'agglo) inclut le stationnement de 7h à 20h plus un trajet aller-retour en tramway pour tous les occupants de la voiture.

Des projets comme ÉcoCité le long de la ligne 3 de tramway montrent qu'on s'efforce de lier urbanisme et déplacements.

Montpellier Agglomération a signé avec 120 établissements regroupant plus de 42000 salariés une convention PDE (Plan de déplacement d'entreprise). Au prix d'un forfait annuel de 388,80 € au lieu de 432 €, les salariés de ces entreprises ont droit à la libre-circulation sur toutes les lignes du réseau TaM, à l'accès gratuit aux parkings P+Tram, à l'abonnement VéloMagg' libre-service, et à 25% de réduction sur l'abonnement mensuel Modulauto s'ils en prennent un. Ils ne payent même que la moitié de ce forfait, soit 194,40 €, du fait de l'obligation faite à l'employeur de payer 50% de leur abonnement T.C. (tarifs 2012).

On est encore loin des objectifs visés

Les objectifs du Plan de Déplacements Urbains à l'horizon 2020 sont ambitieux : +25% de transports publics, – 10% de voitures, – 23% d'émissions de gaz à effet de serre.

En dépit des efforts faits en vue d'atteindre ces objectifs, la voiture reste omniprésente. Sa part dans les déplacements reste majoritaire, même dans le centre : elle est de 51 % dans la ville de Montpellier contre 11 % seulement pour les transports publics. Elle est de 61 % dans toute l'agglomération contre 9 % pour les transports publics (selon l'enquête 2003 citée dans le PDU).

Un élément qui défavorise Montpellier par rapport à des agglomérations comme Grenoble, Nantes et Strasbourg est l'absence d'étoile ferroviaire pouvant constituer dans l'aire urbaine un relais des transports publics centraux : il n'y plus ici qu'une seule ligne, celle qui joint Montpellier à Nîmes et Béziers. Et huit stations situées dans cette aire urbaine - dont quatre dans la communauté d'agglomération de Montpellier – ne sont desservies que par un ou deux allers et retours quotidiens. Le service de cars offert

par Hérault Transport ne comble pas cette carence : d'où le recours massif à la voiture pour une majorité d'habitants de la périphérie.

Le ressenti des usagers

Que pensent de tout cela les usagers ? Il ne s'agit pas ici de présenter une étude détaillée, mais plutôt un ressenti de la part de différents types d'utilisateurs, ressenti au vu duquel ont été décernés par un jury des *pièdes* (appréciations globales positives) et des *pots d'échappements* (appréciations globales négatives).

Déplacements quotidiens

Aspects positifs

Nous avons souligné en introduction les qualités de desserte et de maillage qui contribuent à créer une image positive du réseau de tramways de Montpellier. Ajoutons à cela une très bonne accessibilité, une grande capacité des rames (2,65 m de large : le gabarit maximum des trams en France) et une offre en amplitude et en fréquences tout-à-fait satisfaisante : les trois premières lignes ont une durée de fonctionnement de près de 20 heures, avec des intervalles de passage de 5 à 7 minutes sur une période de 12 heures. La ligne 4 circulaire fait certes un peu moins bien : 15 heures d'amplitude, intervalles de passage de 8 à 9 minutes sur une période de 12 heures ; mais elle vient en renforcement des trois autres lignes, avec chacune desquelles elle a un parcours commun.

L'idée de décorer les quatre lignes de tramway - oiseaux sur la 1, fleurs sur la 2, motifs marins enluminés de pierreries sur la 3, robe dorée Christian Lacroix sur la 4, est dénoncée par certains comme ayant coûté cher aux contribuables ; d'un autre côté, elle valorise le transport en commun, et a des avantages pratiques : compte tenu des nombreux troncs communs, cela permet de reconnaître la ligne desservie par un tramway qu'on voit arriver de loin.

Les bus sont également accessibles aux handicapés, grâce à une palette rétractable. Les trottoirs aux arrêts sont progressivement rehaussés, la différence de niveau à franchir pour monter ou descendre étant ainsi réduite.

Aspects négatifs

Les choix faits dans la partie centrale d'une desserte fine par le tramway et des troncs communs entre les quatre lignes ont une contrepartie négative : le **tramway** de Montpellier est lent et irrégulier. D'abord du fait du tracé tortueux choisi pour la ligne 1, ensuite parce que tout ralentissement sur une ligne a des répercussions sur les autres. Le point de passage commun à la gare Saint-Roch, mais aussi les croisements à Corum et Rive-du-Lez constituent des points durs. Enfin, les bogies peu mobiles en rotation (sauf, paradoxalement, sur les rames de la première ligne mise en service : la 1) ne sont pas adaptés aux nombreuses courbes et contre-courbes à négocier.

Les **bus** ne sont pas logés à meilleure enseigne, bien au contraire : alors qu'on a installé quatre lignes de tramway en dix ans, dans le même temps la trentaine de lignes de bus de l'agglomération ont subi très peu d'améliorations - les plus notables étant l'allongement de la plage horaire pour certaines en soirée, et l'accessibilité aux fauteuils roulants. Les lignes, la plupart très tortueuses, ne constituent pas en elles-mêmes un réseau : leur rôle est celui de rabattement vers le tramway. Il existe une seule ligne de rocade (qui n'est même pas fermée) : "La Ronde", dont les intervalles de passage sont rarement inférieurs à un quart d'heure. Et les bus ne bénéficient d'aucune priorité sur la voirie (très peu de couloirs réservés, et les carrefours où le bus peut commander le passage au vert sont exceptionnels) : d'où leur lenteur et le fait qu'ils n'attirent que des usagers "captifs".

Sous l'aspect **information** :

- L'affichage des temps d'attente aux arrêts de tram n'est pas toujours fiable.
- Dans les rames, l'affichage sur écran des stations parcourues, s'il est bien fait sur les lignes 3 et 4, est inexistant sur la ligne 1 (où l'on se contente d'afficher l'heure) ; sur la ligne 2, il est peu lisible et peu fiable (nous avons pu constater lors d'un trajet que nous étions deux stations plus loin que la station affichée !), parfois absent ("TaM vous souhaite un bon voyage !").
- Les annonces sonores existent dans les trams mais pas dans les bus. Et dans un bus de la ligne 7 que nous avons pris, l'affichage sur écran de la prochaine station ne fonctionnait pas.

- Aux arrêts bus, quand abribus il y a celui-ci ne dispose généralement pas d'affichage des temps d'attente.

- D'une manière générale, la qualité de l'information laisse à désirer : ceci est développé plus loin dans "Déplacements occasionnels"

Points particuliers

Même dans le centre de l'agglomération, des quartiers comme Saint-Martin sont mal desservis : le bus 12 ne passe qu'une fois par heure, et on ne comprend pas pourquoi ce bus s'arrête en impasse au sud, alors que les stations Saint-Martin et Restanque de la ligne 4 ne sont pas très loin.

Sur le site de la Ville de Montpellier, la partie consacrée aux déplacements n'est pas à jour : il est question d'un Plan Local de Déplacements avec un calendrier des concertations avec le public datant de l'année 2010 !

Déplacements occasionnels

Ils sont le fait de visiteurs professionnels, de touristes ou même de Montpelliérains effectuant un trajet qui n'est pas celui qu'ils font d'habitude. Ils impliquent une information pratique et facilement accessible, mais aussi des échanges commodes entre modes : T.C., voiture, vélo, ...

Aspects positifs

Les échanges entre tramway, voiture et vélo sont facilités par les aménagements mentionnés en introduction. La formule annuelle Modulauto donne droit à la location à volonté dans 21 stations d'une voiture en libre-service au tarif de 2,70 euros l'heure, et offre de plus le libre accès au réseau TaM, aux parkings P+Tram et aux vélos en libre-service (Véломagg') : ceci, au prix d'un abonnement payable par prélèvements mensuels de 38 euros (tarif 2012).

Toujours sur l'aspect multimodalité : les arrêts des trams contiennent un plan de quartier, sur lequel sont indiqués par des flèches les arrêts des bus (les directions pourraient cependant être plus lisibles). Un cercle centré sur l'arrêt du tram indique la distance atteignable à vol d'oiseau (c'est une façon de parler) en une minute et demie à vélo et en 4 minutes à pied.

Le forfait Famille (5,80 euros) permet à un groupe jusqu'à 5 personnes de voyager ensemble sur tout le réseau pendant 24 heures. Les forfaits individuels sont également bon marché (1 jour : 3,80 €). On peut acheter et composer directement avec son smartphone un ticket 1h, 24h, 24h 4 personnes, un carnet de 10 voyages 1h, un ticket navette aéroport.

Le site de TaM est très lisible et complet (plans réseau, cartographie dynamique, horaires, durée d'attente des bus et trams en temps réel, recherche d'itinéraire, accès aux différents modes, tarifs,...).

Le grand centre commercial Odysseum est desservi en plein dans son milieu par une station de tramway et par deux lignes de bus : c'est une bonne incitation à utiliser les transports en commun pour ses achats ; et de fait il accueille un tiers de ses clients via le tramway (mais l'auto garde ses droits : elle bénéficie d'un immense parking ! Et l'accès et le stationnement des vélos sont très difficiles). La future gare TGV qui sera implantée près de là sera directement desservie par le tram.

Aspects négatifs

Passé 21h, pratiquement plus aucun bus ne fonctionne, sauf quatre "Minibus du soir" qui offrent un seul départ à 22h.

Cinq parmi les lignes de bus de l'agglomération nécessitent une réservation préalable pendant les heures de faible affluence, voire pour certaines pendant toute la journée. Et il faut pour cela être inscrit au service Résa'TaM. En dehors de ces cinq lignes, le transport à la demande n'est pas développé.

Les principales critiques que nous faisons portent sur la **qualité de l'information**, laquelle est primordiale pour un voyageur effectuant un déplacement occasionnel :

- Le dépliant "plan réseau TaM" est, certes, bien fait et il est à une bonne échelle quand on est commodément assis. Mais aux arrêts des trams et des bus où il est affiché à la même échelle, il est beaucoup plus difficile à consulter car on n'est généralement pas à la même distance et dans les mêmes conditions de lecture. La bonne échelle est celle qu'on voit affichée pour cette carte dans l'agence TaM.

Certes, elle remplirait tout le cadre dans lequel elle est apposée aux arrêts, mais le plan schématisé des trams qu'on trouve à côté est-il utile ? Et de toute façon, il y a de la place pour tout afficher.

- Si les arrêts des trams contiennent un plan de quartier avec indication des arrêts des bus, les arrêts des bus eux-mêmes n'en comportent pas. Outre le fait que cela ne permet pas de se diriger dans le quartier, on ne sait pas où se prendre un bus en correspondance. C'est conforme à la logique dénoncée plus haut, à savoir que le bus n'est pas un mode majeur, et qu'il sert simplement de rabattement vers le tramway.

- Aux pôles d'échanges dits "multimodaux" d'où partent des cars départementaux (Hérault Transports) comme Mosson, Occitanie ou Notre-Dame de Sablassou, les deux réseaux s'ignorent complètement. Lorsqu'on descend du tramway, on aperçoit à quelque distance des autocars, mais aucune pancarte et pas de carte des lignes desservies. L'office TaM lorsqu'il existe ne distribue ni plan ni fiche horaire de Hérault Transports. Ce n'est pas là de la multimodalité.

Points particuliers

- Pas de plan de ligne dans certains bus (nous l'avons constaté, par exemple, sur "La Ronde" et sur la ligne 10).

- Dans la logique des bus servant uniquement de rabattement vers le tramway, l'arrêt de "La Ronde" situé près du croisement avec la ligne 7 du bus porte un nom ("Cinsault"), l'arrêt le plus proche de la ligne 7 en porte un autre ("Cité Roger"). Dans une logique de réseau, ils devraient porter le même nom et être plus rapprochés l'un de l'autre.

- Le Plan Réseau TaM est peu lisible dans sa partie située au voisinage de Gare Saint-Roch, qui comporte un fouillis de lignes (il y a bien un dessin affiché en haut à gauche du Plan, mais il ne donne pas beaucoup d'indications). Il faudrait afficher un grossissement de ce secteur incluant Comédie, place Carnot, Saint-Denis.

- Aux arrêts Gare Saint-Roch des quatre lignes de tram, les plans affichés pour les arrêts de bus ne sont pas à jour.

- À l'arrêt Gare Saint-Roch des lignes de tram L1 et L2, un écran affiche les heures d'arrivée et de départ des trains : c'est une bonne idée, mais qu'on ne trouve pas à l'arrêt de L3 et L4.

- On trouve des arrêts de tramway sans localisation des bus (place de l'Europe par exemple), et des abribus sans aucune carte (à Occitanie par ex.).

- Le même plan de quartier est affiché dans les deux directions du même arrêt de tram. Ce souci d'économie fait que dans l'une des deux directions le plan est "à l'envers" par rapport à l'orientation du lecteur.

- Nous avons signalé en introduction que la ligne 3 échouait à Pérols à environ 2,2 km de la mer. Un terminus au beau milieu de nulle part pour un certain nombre de touristes montés à la gare, persuadés d'avoir la plage au bout des 23 minutes de voyage. Au lieu de cela, le candidat plagiste se retrouve en bout de ligne avec vue sur un rond-point en bordure de la quatre-voies. Il doit alors décider s'il poursuit à pied, le long d'un itinéraire incertain, en bordure de route, sans ombre ou presque ; ou s'il loue un vélo, à condition d'avoir pris sa carte bleue, ce qui est loin d'être évident lorsqu'on part à la plage ; ou s'il prend un bus. Encore faut-il savoir quel bus : si la ligne 131 conduit à la mer, la 132 (en correspondance avec le ticket TaM) aussi mais la première est payante, la seconde gratuite ! Cette dernière en effet, assurée par Hérault transport, est d'accès libre pour le voyageur ayant acquitté son titre de transport dans le tram.

Jeunes

Aspects positifs

"La navette" relie l'université des Sciences et des Lettres, d'autres écoles, la Cité universitaire, le campus Agropolis etc. au tramway et à plusieurs lignes de bus, avec de bonnes fréquences (toutes les 6 minutes entre 7h et 18h15).

Aux abords des écoles, la vitesse est limitée à 30 km/h. Fait rare à signaler, des pistes cyclables convergent vers le collège Pierre Mendès-France à Jacou.

Aspects négatifs

Le service Amigo (jeudi, vendredi et samedi, de minuit à 5h du matin) dessert 4 discothèques, mais seulement avec deux départs depuis la gare Saint-Roch (0h et 1h30) et un depuis la place de l'Europe (0h45) ; et seulement 3 retours depuis chacune des discothèques.

Sauf exceptions, aucun dispositif de sécurité n'existe pour l'accès aux écoles primaires, si bien que les parents doivent accompagner leurs enfants en voiture : ce qui augmente l'insécurité, n'apprend pas l'autonomie aux enfants, et les maintient dans la culture automobile. On pourrait au moins prévoir une présence aux abords des écoles par des îlotiers ou des personnes en insertion.

Dans les écoles elles-mêmes, les possibilités de stationnement pour les vélos sont rares.

Quelques écoles seulement pratiquent des opérations de type Pédibus / Vélobus (les enfants attendent à des arrêts précis qu'un groupe encadré par des adultes passe les accompagner à l'école). Aucune information n'existe sur ce type d'opérations, ni sur les déplacements vers l'école en général, que ce soit sur les sites de la Ville ou sur ceux des deux plus grandes associations de parents d'élèves.

Points particuliers

En ce qui concerne Pédibus / Vélobus, il faut tout de même souligner au niveau régional les excellentes opérations Carapatte / Vélopatte conduites par l'association APIEU en liaison avec l'ADEME.

À pied

Aspects positifs

Montpellier peut revendiquer la première place en France pour la surface interdite aux voitures : le centre historique comme l'axe Comédie-Esplanade et le quartier moderne Antigone offrent de vastes zones intégralement piétonnes, que tangentent quatre lignes de tramway (cinq vers 2017) ; la rue de Maguelone, entre autres, qui joint la gare au principal lieu de rencontre qu'est la place de la Comédie est un grand espace sans trottoirs sur lequel cohabitent tramway, piétons et vélos.

Le plan touristique est bien fait et il indique clairement les zones piétonnes, les espaces verts et leur desserte par le tramway.

Aspects négatifs

Sur certains axes comme la rue de Lodève ou la rue de la République, pour empêcher les voitures de pénétrer sur les voies du tramway on a isolé ces dernières par des bordures hautes qui constituent des obstacles inesthétiques et gênants pour les piétons (encore plus pour les handicapés). Des potelets ou des bacs plantés auraient suffi, le risque encouru par le piéton autorisé ainsi à traverser la rue à tout endroit étant négligeable puisque les voitures ne disposent que d'une voie.

Autre exemple d'aménagement anti-piéton sous prétexte de résistance à la pression de la voiture : l'espace à parcourir pour joindre le Corum au quai de Verdanson (rue de la Fontaine du Pila Saint Gely) est encombré de barrières qui gênent les piétons et encore plus les cyclistes.

Une Montpelliéraine qui s'occupe d'une personne handicapée nous a fait remarquer qu'à de nombreux carrefours les trottoirs aux traversées piétonnes ne sont pas surbaissés.

La police n'intervient pas (ou peu) pour empêcher les voitures de stationner sur les trottoirs, et les deux-roues motorisés de circuler dans les rues piétonnes.

À vélo

Aspects positifs

Dans Montpellier même, 140 kilomètres d'itinéraires cyclables ont été aménagés sous forme de bande cyclable, piste cyclable, voie mixte bus/vélo, voie verte, plus les secteurs piétons (centre historique, Antigone, nouvelles ZAC au sud) où les vélos sont autorisés à "rouler au pas". Les vélos sont autorisés dans le tramway aux heures creuses (et ce service est très utilisé).

Des vélos en libre-service (Véломagg') sont à disposition sur une cinquantaine de stations (plan consultable sur Internet ou smartphone). On peut régler soit par carte bancaire (lecteur ou serveur vocal), soit par un abonnement couplé avec l'abonnement TaM. Il s'y ajoute la possibilité de louer un vélo en

longue durée (bon marché, incluant l'entretien), et des formules touristiques gratuites avec l'abonnement TaM (Vélo magg' plage, Vélo magg' loisirs). 18 véloparcs sécurisés, également gratuits pour les abonnés TaM, sont à disposition à des stations de tramway ou dans des parkings du centre-ville.

Un programme de mise en place d'arceaux à Montpellier (ils sont actuellement en nombre insuffisant) a été décidé pour 2013.

Aspects négatifs

L'association Vélocité relève, dans un article de "Montpellier notre ville" de février 2013 signé du premier adjoint intitulé "*un réseau cyclable sur la bonne voie*", une vérité : "*Nous sommes encore loin de ce qui se fait à Strasbourg par exemple*", et une contre-vérité : "*Nous y consacrons une enveloppe d'un million d'euros par an depuis le début du mandat*". En fait, la somme votée pour les équipements cyclables a été pour 2013 réduite quasiment de moitié : 560 000 euros.

Il est dit dans le même article : "*Nous prenons systématiquement en compte les demandes des associations de quartier et d'usagers du vélo, avec lesquelles nous travaillons en concertation*". L'association précise que si c'est vrai en général, ça ne l'est pas toujours : ainsi, un tronçon de la voie cyclable de l'avenue de Lodève doit être aménagé en 2013, sans qu'il y ait eu jusqu'à présent (février 2013) de concertation préalable.

On ne peut pas parler d'itinéraires cyclables dans l'agglomération : le réseau est en effet morcelé, la motivation étant variable d'une commune à l'autre. Il en résulte des coupures : par exemple entre Montpellier et Clapiers, deux communes pro-vélo mais dont les réseaux ne sont pas jointifs. La carte qu'on trouve sur les sites de l'agglomération et de TaM n'est pas à jour : Vélocité a dû faire la sienne.

Il n'y a aucune station de vélos en libre-service en dehors de la commune de Montpellier depuis la mise en service du nouveau système Vélo magg'.

Deux avancées législatives n'ont pas été mises à profit : il n'y a pas de tourne-à-droite, et très peu de contre-sens cyclables. Les sas aux carrefours ne sont pas généralisés. Il n'y pas de signalisation d'itinéraires pour les vélos.

Points particuliers

- Le site de TaM donne peu d'informations concernant les vélos, alors que TaM gère le service Vélo magg'
- Rien n'est prévu pour les vélos dans le centre commercial Odysseum qui se veut pourtant "multimodal".

Livraisons

Selon la revue *Ville Rail & Transport* (18/09/2012), la logistique urbaine ("le dernier kilomètre") est responsable de 50% du gazole consommé en ville, 25% des émissions de CO₂, 20% du trafic, 30% de l'occupation de la voirie, 70% des émissions de particules et 35% des NOx.

Il conviendrait donc de rationaliser les livraisons, en faisant appel à des formules de groupement-dégroupement favorisant les modes légers pour les parcours terminaux, comme l'ont fait de façon plus ou moins marquée Lyon, Bordeaux, La Rochelle ou Paris.

Il n'y a rien à noter pour Montpellier, sinon que la circulation des véhicules de plus de 3,5 tonnes transportant des matières dangereuses est limitée à 45 km/h, et qu'on s'est contenté de quelques expérimentations faisant appel à des triporteurs ou des véhicules électriques légers ; ces pratiques ne concernent que 4 à 5% des livraisons dans l'Écusson, selon le constat fait par le Plan de Déplacements Urbains.

Le même PDU est vague dans ses propositions : elles s'arrêtent à évoquer l'intérêt de "pôles logistiques de proximité" sans préciser où ils doivent être, et à citer quelques expérimentations européennes de "tramway cargo". Des évocations ne constituent pas un plan.

Décisions du jury

Au vu des considérations ci-dessus et en en retenant les aspects les plus marquants, le Jury populaire désigné par le réseau FNAUT Déplacements urbains a décerné à Montpellier Agglomération les hautes distinctions suivantes :

Pieds :



pour les qualités de desserte et de maillage de son réseau de tramway, pour le souci de faire de lui un lien fort entre les communes et celui de valoriser à travers lui le transport en commun en le décorant comme une œuvre d'art (avec toutefois les problèmes de régulation que nous avons soulignés),



pour l'encouragement à utiliser les transports en commun par de nombreuses formules tarifaires incitatives, visant des catégories variées : jeunes, seniors, groupes, employés,... et par les formules combinées tram + vélo, tram + auto.



pour les vastes zones piétonnes et piétons + tram constituées par le centre historique, l'axe Comédie-Esplanade, le quartier moderne Antigone, la rue de Maguelone etc. qui font de Montpellier une championne européenne du genre.

Pots d'échappement :



pour le peu d'attrait de son réseau de bus, lent, ne disposant pratiquement d'aucune priorité sur la circulation générale, aux tracés souvent tortueux, conçu essentiellement comme moyen de rabattement vers le tramway,



pour la mauvaise qualité, ou le manque de fiabilité, de l'information en général, que ce soit aux arrêts du tramway, dans les rames, aux arrêts de bus, dans les bus eux-mêmes ou aux "pôles d'échange multimodaux" où bus urbains et cars départementaux s'ignorent,



pour une part de la voiture dans l'ensemble des déplacements restée largement majoritaire, du fait de l'afflux de population en dehors du centre et de l'insuffisance des réponses apportées par le réseau de bus, que ne sauraient compenser ni les nouvelles lignes de tramway ni les aménagements cyclables.

Enquête menée en collaboration avec :

l'association **Développement des Transports en Commun de l'Hérault** (ADTC 34)
c/o M. Éric BOISSEAU 1511 av. du Père Soulas 34090 Montpellier Courriel : adtc34fnaut@free.fr

l'association **Vélocité Languedoc**, 22 avenue du Pont Juvénal 34000 Montpellier
courriel : montpellier@fubicy.org site internet : <http://montpellier.fubicy.org>