



## Séance ordinaire du vendredi 21 décembre 2018

L'an deux mille-dix-huit et le vingt et un décembre, les membres du Conseil de Métropole, légalement convoqués, se sont assemblés au lieu ordinaire des séances, Salle du Conseil, sous la présidence de Monsieur Philippe SAUREL.

Extrait du registre des délibérations de Montpellier Méditerranée Métropole

Transports et Mobilité

Nombre de membres en exercice : 92

### Présents :

Fabien ABERT, Lorraine ACQUIER, Jean-Marc ALAUZET, Jean-François AUDRIN, Geniès BALAZUN, Guy BARRAL, Valérie BARTHAS-ORSAL, Maud BODKIN, Pierre BONNAL, Sabria BOUALLAGA, Thierry BREYSSE, Anne BRISSAUD, Rosy BUONO, Roger CAIZERGUES, Michelle CASSAR, Gérard CASTRE, Chantal CLARAC, Robert COTTE, Jean-Luc COUSQUER, Perla DANAN, Catherine DARDE, Titina DASYLVA, Henri de VERBIZIER, Véronique DEMON, Aline DESTAILLATS, Thierry DEWINTRE, Jean-Marc DI RUGGIERO, Jacques DOMERGUE, Michèle DRAY-FITOUSSI, Abdi EL KANDOUSSI, Mylène FOURCADE, Jean-Noël FOURCADE, Michel FRAYSSE, Julie FRÊCHE, Jackie GALABRUN-BOULBES, Isabelle GIANIEL, Isabelle GUIRAUD, Régine ILLAIRE, Claire JABADO, Stéphanie JANNIN, Laurent JAOUL, Sonia KERANGUEVEN, Pascal KRZYZANSKI, Gérard LANNELONGUE, Max LEVITA, Chantal LÉVY-RAMEAU, Eliane LLORET, Jean-Marc LUSSERT, Mustapha MAJDOUL, Jérémie MALEK, Chantal MARION, Isabelle MARSALA, Jean-Luc MEISSONNIER, Cyril MEUNIER, Béatrice MICHEL, Patricia MIRALLES, Jean-Pierre MOURE, Caroline NAVARRE, Marie-Christine PANOS, Gilbert PASTOR, Eric PASTOR, Yvon PELLET, Eric PENSO, Véronique PEREZ, Eric PETIT, Thierry QUILES, Joël RAYMOND, René REVOL, Jean-Pierre RICO, Henri ROUILLEAULT, Marie-Hélène SANTARELLI, Philippe SAUREL, Jean-Luc SAVY, Sauveur TORTORICI, Bernard TRAVIER, Annie YAGUE.

Absents ayant voté par procuration en application des articles L 2121-20 et L 5211-1 du Code général des collectivités territoriales :

Carole DONADA, Pierre DUDIEUZERE, Jean-Pierre GRAND, Clare HART, Alex LARUE, Hervé MARTIN, Brigitte ROUSSEL-GALIANA, Noël SEGURA, Isabelle TOUZARD, Joël VERA.

### Absents / Excusés :

Djamel BOUMAAZ, Renaud CALVAT, Christophe COUR, Audrey LLEDO, Arnaud MOYNIER, Rabii YOUSSEF

## Transports et Mobilité - Approbation du Schéma Directeur des Mobilités Actives (SDMA) - Mobilités Plurielles

Monsieur Jean-Pierre RICO, Vice-Président, rapporte :

Les mobilités actives sont définies dans le projet de loi d'Orientation sur les Mobilités (LOM) en cours de discussion au Parlement, comme « *l'ensemble des modes de déplacement où la force motrice humaine est nécessaire, avec ou sans assistance motorisée* ». Outre le vélo et la marche à pied, elles tendent à prendre des formes de plus en plus variées, comme la trottinette, le roller, le skate-board... avec ou sans assistance électrique. Or, si ces modes de déplacements tendent à se multiplier, la dernière enquête ménage-déplacement, fait apparaître qu'en 2013-2014, alors que la marche constitue environ 30 % de part modale de déplacement à l'échelle de la Métropole (36 % à Montpellier), le vélo ne représente que 3 % des déplacements quotidiens (4% à Montpellier), ce qui reste faible au regard des pratiques constatées dans d'autres métropoles. Pourtant, la jeunesse de la population de Montpellier Méditerranée Métropole constitue un atout certain pour développer l'usage des modes actifs.

Les bénéfices à attendre d'une politique publique favorisant les mobilités actives sont majeurs pour réduire la congestion sur voirie et ainsi mieux partager l'espace public, optimiser l'usage des transports en commun en libérant les places au profit de nouveaux passagers, préserver l'environnement, le climat ainsi que la santé des habitants et des usagers du territoire.

Outre l'étroitesse des rues des villes et villages de la Métropole, résultant historiquement des morphologies urbaines caractéristiques des régions méditerranéennes, l'état du réseau, explique pour une large part l'insuffisance de l'usage des modes doux. Le diagnostic réalisé a notamment mis en évidence les nombreuses discontinuités constatées, l'insuffisance de la desserte des principaux pôles d'emploi et d'enseignement, la conception des carrefours souvent peu favorable aux modes actifs, l'état médiocre de plusieurs pistes existantes et le manque d'offre en matière de services et d'équipements, notamment arceaux et stationnements sécurisés.

Pourtant, le diagnostic souligne le potentiel de l'offre actuelle, sur laquelle il convient de s'appuyer, notamment les pistes cyclables réalisées le long des lignes de tramway, permettant de nombreuses interconnexions entre tramway et vélo, ainsi que les axes majeurs existants en direction des villes, villages, et territoires voisins. Cette offre tend à se développer avec la multiplication des zones 30 et des espaces de rencontre sur les différentes communes du territoire.

Mais le développement massif des modes actifs nécessite de poursuivre ces efforts dans le cadre d'une cohérence d'ensemble à l'échelle du territoire et de ses interfaces avec les territoires voisins et en fonction d'objectifs à atteindre. C'est pourquoi Montpellier Méditerranée Métropole a engagé l'élaboration, courant 2017, d'un Schéma directeur des mobilités actives, intitulé « *Mobilités plurielles* ».

L'objectif de ce schéma est de lever les freins pour proposer des solutions alternatives au « *réflexe* » de la voiture utilisée individuellement (« *l'autosolisme* ») sur de courtes distances, pratique dominante de l'automobile au quotidien, sachant, par exemple, que les vélos à assistance électriques, en plein développement, permettent d'effectuer aisément des trajets de plusieurs kilomètres correspondant à une large part des besoins journaliers.

Les objectifs du schéma sont :

- d'offrir un réseau continu, sécurisé, confortable et visible,
- d'inciter à l'usage des modes actifs, aussi bien pour les déplacements contraints (domicile-travail, études, écoles...), que pour la consommation, le loisir et le tourisme,
- de mettre en adéquation les équipements avec les usages et jouer sur le principe de complémentarité entre modes actifs et transports collectifs,
- de valoriser l'espace public, en préservant les perméabilités urbaines, en traitant les carrefours pour faciliter les traversées cycles et piétons, en franchissant les coupures, urbaines, en offrant des stationnements sécurisés,
- d'inscrire la Métropole dans le réseau européen (EV8, EV17) et national (V80, V70).

Le schéma des mobilités plurielles est avant tout un référentiel destiné à encadrer la cohérence de la programmation des opérations lors de sa mise en œuvre. Il s'appuie sur le projet « *Montpellier Territoires, une Métropole active* » et sur le projet de révision du Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) arrêté, qui confirment notamment l'inscription de l'urbanisation du territoire à partir d'un réseau armature de transports en commun, de quartiers mixtes aménagés autour d'espaces publics adaptés aux courtes distances et le rapprochement des lieux d'emploi et des équipements et services au plus près des lieux de vie.

Les principes du schéma ont d'ores et déjà été inscrits dans le projet de SCoT arrêté. Le schéma est destiné à alimenter les futurs Plan de Déplacement urbain (PDU) 2020-2030, Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi), et Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET), en cours d'élaboration. Il permet aussi d'alimenter et de mettre en œuvre les objectifs du Plan de Protection de l'Atmosphère, de la feuille de route pour la qualité de l'air et du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement. Il s'inscrit enfin dans les récents objectifs nationaux du Plan Vélo annoncé par le Gouvernement le 14 septembre 2018.

L'objectif du schéma des mobilités plurielles de Montpellier Méditerranée Métropole est d'atteindre une part modale vélo d'au moins 10 % à l'horizon des 1ères phases de mise en œuvre du PDU 2020-2030.

Les axes du Schéma directeur des mobilités actives, « *Mobilités plurielles* », ont été conçus afin d'organiser une desserte globale et équilibrée du territoire en s'attachant à relier le cœur de l'agglomération et les polarités métropolitaines, lieux de forte concentration de population et générateurs de déplacements (activités, commerces, équipements, services...), mais également les lieux d'intermodalité (Pôle d'Échange Multimodal), les zones de concentration d'habitat et d'emplois existantes ou futures, sans oublier les destinations touristiques (littoral...) et les territoires voisins.

Le schéma hiérarchise le réseau-cible en trois niveaux complémentaires :

\* **Le réseau magistral** (ou « *autoroutes à vélos* ») : ce réseau de 176 km dont 79 sont déjà réalisés, a pour objectif prioritaire de favoriser l'usage du vélo pour les actifs recherchant la performance, l'efficacité et le confort du déplacement. Ce réseau de grandes collectrices s'appuiera sur les principales pénétrantes du territoire, connectées aux territoires voisins, et les anciennes voies ferrées dont la Métropole sollicite le transfert auprès de la SNCF, mais également le grand contournement de Montpellier complété au Sud par un axe Saint Jean de Védas – Lattes – gare Montpellier Sud de France. Ces « *magistrales* » devront proposer des aménagements en site propre, d'une largeur confortable, afin de permettre des déplacements rapides tout en minimisant les potentiels conflits de vitesses avec le trafic motorisé ou les piétons. Elles seront conçues de manière à proposer une réelle continuité d'itinéraires, et seront jalonnées et sécurisées en proposant une identité commune basée sur l'homogénéité des aménagements afin d'être immédiatement lisibles. Certains de ces axes magistraux auront vocation à devenir de véritables « *axes cyclables à haut niveau de service* » privilégiant par exemple la priorité dans les carrefours ...

\* **Le réseau de liaison** : ce réseau de 120 km dont 40 km existants a pour objectif prioritaire de desservir et relier les principaux pôles de la Métropole entre eux, afin de tisser la Métropole des courtes distances. Ce réseau structurant sera conçu afin d'être visible (les itinéraires seront pour cela bien identifiés et jalonnés) et continu (en résorbant les grandes coupures qui pourraient affecter le cheminement des cyclistes (coupures naturelles ou surfacique, coupure liées aux infrastructures, à la densité du trafic motorisé ou sa vitesse ...). Ce réseau sera conçu pour être connecté à d'autres itinéraires cyclables notamment ceux relevant des territoires voisins. Ce réseau pourra proposer des types d'aménagements différents selon les tronçons (pistes, bandes ...) en fonction des profils de voies et des contextes urbains.

\* **Le réseau local de proximité** : ce réseau local de 210 km dont 41 existants, contribue au développement d'une Métropole « *apaisée* ». Il crée des liaisons secondaires et complémentaires au réseau de liaisons et de magistrales avec pour objectif prioritaire d'organiser la desserte locale.

À cette échelle, il s'agira de proposer avant tout une continuité d'itinéraires sous la forme de jalonnements, en empruntant des pistes ou bandes cyclables mais également en traversant des zones à vitesse apaisées. Ce réseau de proximité s'articulera avec des opérations de requalification des espaces publics destinées à favoriser la marche et le vélo dans les quartiers, au cœur des villages et dans le centre-ville de Montpellier au travers de l'élargissement de la zone apaisée (zone 30, zone de rencontre). Si ce dernier niveau ne proposera pas les mêmes niveaux de performance que les deux précédents, il sera néanmoins conçu de manière à être parfaitement visible et identifiable dans l'espace urbain, en particulier pour éviter les conflits piétons-vélos, tout en étant parfaitement connecté avec les autres axes cyclables.

Ciblant en priorité l'utilisation du vélo comme outil de mobilité quotidienne, le Schéma directeur des mobilités actives « *Mobilités plurielles* » valorise aussi l'usage du vélo « *loisirs ou tourisme* », support d'attractivité du territoire et de retombées économiques importantes, compte tenu de son potentiel de fréquentation estimé.

Le réseau loisir-tourisme, de 288 km dont 78 km existants, s'appuie largement sur le réseau hiérarchisé précédemment décrit. Il prévoit d'intégrer des liaisons cyclables à vocation principale de loisirs en inscrivant notamment la Métropole dans le réseau européen (EV8 « *La Méditerranée à Vélo* » d'Athènes à Cadix, EV17 « *Via Rhôna, du Léman à la Méditerranée* ») et National (V80 « *Canal des deux Mers* » de Royan à Palavas-les-Flots, V70 « *La Régordane* » de Nevers à Palavas-les-Flots). D'autres voies vertes, relevant d'un intérêt plus local et situées principalement le long ou à proximité des cours d'eau (Mosson, Lez) et des anciennes voies de chemin de fer, sont identifiées pour compléter le maillage proposé.

En complément, le Schéma directeur des mobilités actives, « *Mobilités plurielles* », porte également la volonté d'accompagner l'évolution des pratiques. Cette stratégie implique notamment d'intégrer les dernières évolutions du Code de la route favorables aux cyclistes et aux piétons (aménagement des carrefours, sas cyclistes, cédez-le passage cycliste aux feux, sens interdits sauf cyclistes). Afin de mieux faire connaître ces nouvelles pratiques et limiter les conflits d'usage, la Métropole s'apprête à déployer des campagnes de communication et de sensibilisation auprès des automobilistes, des cyclistes et des piétons.

Par ailleurs, le diagnostic de terrain a identifié les sections cyclables existantes à requalifier. Ainsi, les nouveaux axes, comme les axes existants, bénéficieront d'une qualité de service homogène (entretien de la végétation, de la bande de roulement, du marquage au sol, du jalonnement, balisage des itinéraires cyclables...). Élément essentiel pour sécuriser la pratique des cyclistes, l'offre de stationnement sera développée de manière adaptée aux différentes demandes (stationnement de courte durée sur arceaux, de longue durée en véloparks fermés et sécurisés...).

D'autres types d'équipements de services destinés à faciliter la pratique du vélo seront également déployés (stations automatiques de gonflage, fontaines à eau, toilettes, jalonnement des temps de parcours...).

Enfin des applications smartphone spécifiques seront également mobilisées dans le cadre des projets portés par la démarche « *Ville intelligente* ».

L'élaboration du Schéma « *Mobilités plurielles* », a enclenché une démarche de concertation avec les associations, professionnels, collectivités, institutions et territoires voisins. Cette concertation se poursuit par la constitution d'un groupe de travail sur le vélo, permettant notamment de recueillir l'avis des associations d'usagers des modes actifs, animé par un « *chargé de mission Vélo* » à la Métropole.

Le Schéma directeur des mobilités actives, « *Mobilités plurielles* » tel que synthétisé en annexe à la présente délibération, sera évalué et mis à jour régulièrement au regard des enseignements tirés de sa mise en œuvre.

Ainsi, Montpellier Méditerranée Métropole ambitionne, au travers de cette réflexion stratégique, de redonner une véritable place aux vélos et aux piétons dans l'espace public, ainsi qu'à toutes les formes de mobilités actives, en proposant des aménagements cyclables et des cheminements piétons de qualité dans un espace public aux usages mieux répartis et régulés, dans un environnement apaisé, permettant de proposer des alternatives performantes et attractives face au réflexe de « *l'autosolisme* ».

En conséquence, il est proposé au Conseil de bien vouloir :

- arrêter les orientations du Schéma Directeur des Mobilités Actives « *Mobilités plurielles* » de Montpellier Méditerranée Métropole.

Il est demandé au Conseil de bien vouloir délibérer.

A l'issue d'un vote à main levée, la présente délibération est adoptée à l'unanimité.

Pour : 86 voix

Contre : 0 voix

Abstention : 0 voix

Ne prend pas part au vote : 0 voix

Fait à Montpellier, le 28/12/18

Pour extrait conforme,  
**le Président**



**Philippe SAUREL**

Publiée le : 28 décembre 2018

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur

034-243400017-20181221-68640A-DE-1-1

Acte Certifié exécutoire :

Réception en Préfecture : 04/01/19

**Liste des annexes transmises en préfecture:**

- synthèse du SDMA

Monsieur le Président certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte et informe que le présent acte peut faire l'objet d'un recours gracieux dans un délai de deux mois adressé au Président ou d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Montpellier dans un délai de deux mois à compter de sa publication ou notification.