



## Séance ordinaire du lundi 1 février 2021

L'an deux-mille-vingt-et-un et le premier février, les membres du Conseil de Métropole, légalement convoqués, se sont assemblés en visioconférence, sous la présidence de Monsieur Michaël DELAFOSSE.

Extrait du registre des  
délibérations de Montpellier  
Méditerranée Métropole

Aménagement durable

Nombre de membres en exercice : 92

### Présents :

Tasnime AKBARALY, William ARS, Michel ASLANIAN, Florence AUBY, Jean-François AUDRIN, Geniès BALAZUN, Yves BARRAL, Boris BELLANGER, Mathilde BORNE, Christophe BOURDIN, Florence BRAU, Véronique BRUNET, Emilie CABELLO, Roger CAIZERGUES, Renaud CALVAT, Michel CALVO, Michelle CASSAR, Stéphane CHAMPAY, Roger-Yannick CHARTIER, Bernadette CONTE-ARRANZ, Michaël DELAFOSSE, Serge DESSEIGNE, Brigitte DEVOISSELLE, Zohra DIRHOUSI, Fanny DOMBRE-COSTE, Alenka DOULAIN, Abdi EL KANDOUSSI, Hind EMAD, Maryse FAYE, Jean-Noël FOURCADE, Mylène FOURCADE, Julie FRÊCHE, Jackie GALABRUN-BOULBES, Clara GIMENEZ, Serge GUISEPPIN, Clare HART, Régine ILLAIRE, Stéphanie JANNIN, Laurent JAOU, Frédéric LAFFORGUE, Guy LAURET, Max LEVITA, Nathalie LEVY, Eliane LLORET, Lionel LOPEZ, Sophiane MANSOURIA, Coralie MANTION, Nicole MARIN-KHOURY, Isabelle MARSALA, Hervé MARTIN, Jacques MARTINIER, Marie MASSART, Jean-Luc MEISSONNIER, Patricia MIRALLES, Julien MIRO, Séverine MONIN, Véronique NEGRET, Laurent NISON, Clothilde OLLIER, Marie-Delphine PARPILLON, Bruno PATERNOT, Yvon PELLET, Eric PENSO, Céline PINTARD, Joël RAYMOND, René REVOL, Manu REYNAUD, Catherine RIBOT, Jean-Pierre RICO, Anne RIMBERT, François RIO, Sylvie ROS-ROUART, Séverine SAINT-MARTIN, Agnès SAURAT, Jean-Luc SAVY, Mikel SEBLIN, Célia SERRANO, Charles SULTAN, Radia TIKOUK, Isabelle TOUZARD, Bernard TRAVIER, Joëlle URBANI, François VASQUEZ, Claudine VASSAS MEJRI, Joël VERA, Patricia WEBER.

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

Mohed ALTRAD, Christian ASSAF, Sébastien COTE, Cyril MEUNIER, Arnaud MOYNIER, Philippe SAUREL.

Absent(es) / Excusé(es) :

## Aménagement durable - Stratégie mobilités 2025 - Approbation

Madame Julie FRÊCHE, Vice-Présidente, rapporte :

Face au constat indéniable du réchauffement climatique et de ses conséquences désastreuses pour les territoires et les populations, la transition écologique est devenue une priorité, même un devoir, pour les Etats et les villes du monde entier.

Montpellier Méditerranée Métropole doit, non seulement participer activement à cette transition écologique, mais se positionner comme pionnière pour oser des solutions ambitieuses, voire radicales, à même de faire gagner la course contre la montre désormais engagée pour lutter contre le changement climatique.

Parallèlement, l'atteinte des objectifs d'une politique environnementale ne devra se faire au détriment du pouvoir d'achat des plus modestes. Montpellier Méditerranée Métropole veut prouver qu'il existe des voies possibles pour concilier protection de l'environnement et défense du pouvoir d'achat. La transition écologique prônée est une transition solidaire.

Pour réussir cette transition, il faut notamment « *décarboner* » la mobilité en ville et réduire globalement la place de la voiture. Sur le territoire de la Métropole, 57 % des émissions de gaz à effet de serre proviennent des transports, et principalement de l'automobile. Faire le choix d'une mobilité décarbonée, c'est donc la garantie d'améliorer la qualité de l'air, et ainsi protéger la santé des habitants de la Métropole. En effet, la pollution de l'air respiré est source de maladies, et notamment de cancers, avec 48 000 morts estimés par an en France.

Engager Montpellier Méditerranée Métropole vers des mobilités vertueuses en matière d'environnement permettra aussi de lutter contre la congestion urbaine croissante constatée depuis plusieurs années : les classements nationaux et internationaux négatifs se suivent et se ressemblent (Montpellier classée 9<sup>ème</sup> ville en France la plus embouteillée pour TomTom, 8e pour l'observatoire Inrix et même 3e par le temps perdu dans les embouteillages, classée 10<sup>ème</sup> sur 12 agglomérations sur la qualité de l'air par Greenpeace France).

Cette congestion nuit à l'attractivité du territoire et plus particulièrement du cœur de la Métropole. Sur la seule ville de Montpellier, il s'agit de près de 140 000 véhicules qui entrent et sortent quotidiennement dans la ville, soit 280 000 déplacements dégradant fortement la qualité de vie des Montpelliérains par les embouteillages et les nuisances associées.

La nécessité d'offrir aux métropolitains des services de mobilité plus respectueux de la planète constitue donc un enjeu majeur. La responsabilité est de créer un véritable « *choc des mobilités* » au cours de ce mandat pour atteindre cet objectif. C'est ainsi que sans attendre la Métropole s'engage vers une gratuité de son réseau de transports publics ; marqueur d'une nouvelle approche systémique sur les mobilités.

De plus le défi auquel le territoire métropolitain est confronté est considérable notamment du fait de sa démographie très dynamique.

Ce choc des mobilités est également appelé de leurs vœux par les différents Maires du territoire de la Métropole ; en témoignent notamment les différents courriers de réponses réceptionnés à la suite de l'envoi par la Métropole, fin octobre, d'une demande de recueil de propositions en faveur d'une mobilité durable et solidaire.

Cette stratégie mobilités 2025 constituera une des composantes du Plan de Mobilités 2030, dont les deux caps principaux sont, pour rappel, d'offrir à tous à la fois :

- un cadre de vie apaisé et respirable,
- des alternatives à l'autosolisme.

Il est proposé que les mesures suivantes soient le socle de cette stratégie mobilités 2025 qui transformera de manière significative et durable le territoire. Elles constitueront à la fois un « *choc d'offre* », un « *choc de la demande* ». Des mesures complémentaires d'accompagnement aux changements de comportement permettront ainsi de créer un véritable nouveau système de transports pour l'ensemble des concitoyens.

« Choc d'offre » : être en capacité d'offrir des infrastructures attractives

- Mettre en service la ligne 5 de tramway à horizon fin 2025

Cette nouvelle ligne de tramway permettra de desservir plus de 80 000 habitants du territoire. Elle générera par ailleurs 10 points de correspondance avec le réseau actuel favorisant ainsi les combinaisons de déplacements potentielles. Le long du tracé de 17,5 km et de ses 26 stations, une véritable transformation de l'espace public accompagnera cette ligne de tramway, mode de transport emblématique du territoire.

- Poursuivre l'extension de la ligne 1 de tramway vers la gare Sud de France

Au-delà de la desserte de la Gare Sud de France, cette extension s'avère nécessaire pour desservir de manière optimale les plus de 11 000 personnes qui fréquenteront à terme le secteur de Cambacérès avec les programmes actuellement en cours de développement.

- Réaliser quatre lignes de bus à haut niveau de service

Ce nouveau concept pour le territoire métropolitain permettra de créer sur plus de 50 km et 60 stations un produit constituant une véritable alternative à la voiture particulière par le biais d'aménagements spécifiques garantissant un temps de parcours optimisé.

L'identité visuelle propre de ce produit (véhicule spécifique), associée à une offre de service qualitative (fréquence importante, traitement qualitatif des arrêts) permettra de repositionner le mode bus à un niveau proche de celui du mode tramway en matière d'attractivité.

Les tracés prévisionnels de ces quatre lignes de bus à haut niveau de service figurent en annexe de la présente délibération.

- Les parkings relais

Les parkings relais construits au fur et à mesure de la réalisation des lignes de tramway se situent aujourd'hui trop proches de la centralité de la Métropole et ne permettent plus un report modal optimal.

Les parkings relais qui seront réalisés dans le cadre de l'opération ligne 5 de tramway permettront au Nord et à l'Ouest du territoire d'apporter un nouvel élan sur ce point.

Par ailleurs, en lien avec la Région Occitanie, nous devons faire des haltes ferroviaires situées sur certaines communes de véritables hubs permettant l'intermodalité en y réalisant des pôles d'échanges multimodaux.

- Déploiement d'un véritable système vélos

Le Conseil de Métropole a voté une autorisation de programme de 150 M€ pour le développement des modes actifs (marche à pied et vélo). Il s'agit là d'une enveloppe considérable marquant la volonté de la Métropole de faire reconnaître les modes actifs comme mode déplacement à part entière. Cette enveloppe permettra de constituer un véritable système vélos à l'image de celui qui peut aujourd'hui exister pour les automobiles.

Les composantes de ce système vélos sont les suivantes :

- Mise en œuvre d'une offre massive de locations avec option d'achat de vélos à assistance électrique ;
- Déploiement de garages à vélos sécurisés sur tout le territoire métropolitain ;
- Création de 1000 places de stationnement sécurisé dans les parkings en ouvrage propriété de la Métropole ;
- Généraliser des actions de sensibilisation à la pratique du vélo en lien notamment avec les groupes scolaires, les associations de parents d'élèves ;
- Concevoir un réseau structuré et hiérarchisé d'itinéraires cyclables avec notamment un réseau express vélos. La Métropole a du reste engagé à l'occasion de la crise sanitaire des aménagements cyclables temporaires qui préfigurent certains aménagements définitifs ;
- Créer une identité visuelle forte du vélo sur le territoire.

- Déploiement d'un plan piétons

A l'image du vélo, les piétons doivent être repositionnés au cœur de l'espace public, pour leur permettre notamment d'évoluer en toute sécurité. Bien qu'étant le mode actif aujourd'hui le plus respectueux de l'environnement et le moins coûteux, force est de constater que la Métropole n'y consacre pas suffisamment de moyens pour le favoriser.

Il est donc proposé de travailler à la conception d'un véritable plan piétons à l'échelle de la Métropole.

**« Choc de la demande » : être en capacité de susciter l'envie de se déplacer autrement**

- Gratuité du réseau de transports publics

Pionnière en la matière, Montpellier Méditerranée Métropole s'est engagée dans un changement de paradigme total avec la mise en œuvre progressive de la gratuité de son réseau de transports publics pour les métropolitains.

Une première phase de ce dispositif s'est concrétisée en septembre dernier avec la gratuité du réseau le week-end. La gratuité pour les jeunes et les seniors, envisagée en septembre 2021, constituera la prochaine phase du dispositif, avant la gratuité totale pour les métropolitains prévue pour la mi-mandat.

Cette gratuité permettra d'améliorer de fait le pouvoir d'achat des métropolitains ; ce qui constitue une revendication forte pour de nombreux habitants de la Métropole qui connaissent des difficultés sociales importantes. La gratuité des transports sera l'occasion pour de nombreuses familles, qui ne pouvaient pas bénéficier d'une tarification réduite, d'économiser sur les dépenses de transport qui, au fil des années, représentent un poste de plus en plus important dans leur budget.

- Dispositif massif d'aide à l'achat de vélos à assistance électrique

La Métropole s'est engagée dans un dispositif massif d'aide à l'achat de vélos à assistance électrique depuis le 1<sup>er</sup> novembre 2020. Le Vélo à Assistance Electrique (VAE) offre une vraie réponse pour les ménages habitant dans le péri-urbain qui ont besoin de parcourir 5 à 10 km pour rejoindre notamment le cœur de Métropole. L'usage du VAE peut même dans certains cas permettre de se passer d'une seconde ou troisième voiture. Avec un VAE et un véritable Réseau Express Vélo, parcourir 10 km entre son domicile et son travail devient désormais accessible à une part importante de la population et crédibilise le mode de transport vélo comme un mode de transport à part entière. C'est aussi cela « *construire la Métropole des courtes distances* ».

Dès le lancement de cette mesure le succès a été au rendez-vous. Ainsi, depuis le 1<sup>er</sup> novembre près de 2 000 dossiers ont été déposés. Il est à noter que la Ville de Montpellier se situe en dessous de la moyenne métropolitaine en nombre de bénéficiaires par rapport au nombre d'habitants ; ce qui illustre bien que le VAE constitue une réponse pour tout le territoire métropolitain, y compris en milieu périurbain.

Dans un souci de durabilité et d'écoconsommation, il est proposé par ailleurs de diversifier ce dispositif d'aide à l'acquisition de VAE en l'étendant au marché de l'occasion.

- Mise en place d'une zone à faibles émissions (ZFE) sur le territoire métropolitain

Sur le territoire métropolitain, les émissions de polluants sont essentiellement liées aux déplacements. Une part importante des habitants de Montpellier Méditerranée Métropole se trouve aujourd'hui exposée à des valeurs de particules PM10 supérieures aux recommandations de l'OMS.

La mise en œuvre d'une ZFE progressive permettra ainsi de sortir du territoire les diesels poids lourds et les véhicules légers les plus polluants. Le déploiement de cette ZFE, qui relève d'une obligation réglementaire pour notre territoire, devra nécessairement s'accompagner de mesures pour développer la logistique urbaine décarbonée.

## Les mesures d'accompagnement aux changements

- Des quartiers apaisés pour une Métropole apaisée

Afin de favoriser une reconquête de l'espace public par les citoyens et d'améliorer le cadre de vie des habitants, il est proposé d'apaiser les quartiers au sein des communes. Cette démarche passe notamment par le développement des zones 30 et zones de rencontre qui offrent un bénéfice indéniable aux cyclistes et piétons, notamment en matière de lutte contre les violences routières. Par la même, des transformations de l'espace public peuvent accompagner ces démarches et ainsi offrir une redynamisation de nos rues, très favorable au commerce de proximité.

Il est à noter du reste que le développement des zones 30 a été particulièrement cité par les communes comme une mesure structurante dans leurs réponses au courrier métropolitain de fin octobre, évoqué ci-dessus.

- Covoiturage / Autopartage : les mobilités partagées

Le covoiturage et l'autopartage constituent des leviers de mobilité partagée peu consommateurs de crédits publics pour atteindre nos objectifs ambitieux, notamment en milieu périurbain et rural, où la densité de l'offre en transport en commun est nécessairement moindre.

En lien avec les territoires limitrophes et le Département, la Métropole devra aménager des aires de covoiturage stratégiquement localisées à l'entrée de son territoire.

Par ailleurs, la Métropole a noué des partenariats innovants avec les opérateurs *Klaxit* et *Modulauto* pour apporter une offre de services attractive aux usagers qui veulent avoir une pratique plus vertueuse de leur mobilité.

- Des mobilités décarbonées

La Métropole s'est engagée dans la voie de la décarbonation de son système de mobilités.

Déjà doté d'un réseau de tramway 100% électrique, d'un parc de bus urbains fonctionnant à 100% au GNV et d'une partie du parc suburbain fonctionnant au bioéthanol, la Métropole a décidé de franchir un cap supplémentaire en s'orientant résolument vers la mobilité zéro carbone, notamment grâce à l'hydrogène. En témoigne l'acquisition prochaine de 51 bus à hydrogène pour le réseau de transports publics qui, couplée à l'implantation de bornes électriques nouvelles sur le territoire, permettra de s'orienter vers un véritable mix-énergétique des mobilités de plus en plus vertueux.

Pour le cas particulier des bornes électriques, il conviendra de mutualiser leur installation avec des stations d'autopartage afin de garantir une utilisation maximale de ce type d'équipements.

- Temporalités de la Ville

La question des temps de fonctionnement de la ville est également primordiale et structurante pour l'efficacité du système de mobilités. Des réflexions seront ainsi engagées avec différents acteurs du territoire très gros générateurs de déplacements (Universités, CHU,...) pour travailler sur les rythmes de travail et d'études afin de dégager des marges de manœuvre sur nos capacités de transport. La crise sanitaire en cours offre une occasion unique d'accélérer cette réflexion alors que le télétravail devient une modalité de travail de droit commun, ce qui aura nécessairement un impact sur la demande de mobilité.

Ceci s'inscrit également dans la logique de la « *Ville du ¼ d'heure* » et de la « *Métropole des courtes distances* » qui nécessite de lier urbanisme, économie de proximité et transports.

- Plan de Mobilité Employeurs (PDMe)

Convaincus que le changement de paradigme sur les mobilités passe par une multitude d'actions, il faut accompagner davantage les entreprises et les salariés du territoire pour les aider à changer leurs pratiques de mobilité.

Mieux faire connaître l'offre de mobilités du territoire doit constituer un levier important de l'action afin de pouvoir être en capacité de proposer des alternatives aux différents salariés.

Il est donc proposé de renforcer l'action en matière de conseil en mobilité envers les employeurs afin de les accompagner vers une transition écologique des mobilités de leurs salariés.

Cette stratégie mobilités 2025 a vocation à se traduire très concrètement par des solutions adaptées à chaque territoire et à chaque commune. Sa mise en œuvre se fera donc en étroite collaboration avec les communes et leurs habitants pour une bonne appropriation et donc des résultats probants à la clé.

Par ailleurs, ces éléments devront nécessairement être partagés avec les territoires voisins, le sujet des mobilités dépassant largement les frontières administratives de la Métropole. C'est un devoir de travailler collectivement avec ces territoires confrontés à des problématiques similaires. Le développement, par exemple, d'une application pour simplifier les démarches pour les usagers dans leurs déplacements est une approche intéressante à ce titre à travailler collectivement dans une logique de Mobility As A Service (MaaS).

Enfin, l'étude pour l'organisation des déplacements à l'échelle du grand territoire sur « *étoile montpelliéraine* », menée en partenariat avec l'Etat, la Région Occitanie et SNCF-Réseau a livré des indications très intéressantes sur les besoins de déplacements à l'échelle des grands axes de l'aire urbaine sur lesquels il est nécessaire d'agir en lien avec les EPCI et autorités organisatrices voisins.

Dans ce cadre, la réflexion sur l'amélioration de la desserte ferroviaire du territoire, dans une logique de « *service express métropolitain* », avec à la clé le confortement de la halte ferroviaire de Baillargues, le développement de la halte de Villeneuve-lès-Maguelone et la création de la halte de Sablassou, doit être encore approfondie à deux horizons : à court terme avant mise en service de la LNMP, à moyen terme après la mise en service de la LNMP.

Au final, cette stratégie mobilités à horizon 2025 doit nous permettre d'engager la Métropole dans un nouveau chemin vers une mobilité durable et solidaire et ainsi offrir à chacun une possibilité de se déplacer autrement sur le territoire.

**En conséquence, il est proposé au Conseil de Métropole :**

- d'approuver la stratégie mobilités 2025, qui s'inscrit dans le cadre de l'élaboration du Plan de Mobilité 2020-2030 ;
- d'autoriser Monsieur le Président de Montpellier Méditerranée Métropole, ou son représentant, à signer tout document relatif à cette affaire.

A l'issue d'un vote électronique, la présente délibération est adoptée à l'unanimité des voix exprimées.

Pour : 90 voix

Contre : 0 voix

Abstentions : 2 voix

Ne prend pas part au vote : 0 voix

Fait à Montpellier, le 16/02/21

Pour extrait conforme,

**Monsieur Le Président**

**Signé.**

**Michaël DELAFOSSE**

Publiée le : 16 février 2021

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur

034-243400017-20210201-154026-DE-1-1

Acte Certifié exécutoire :

Réception en Préfecture : 16/02/21

**Liste des annexes transmises en préfecture:**

- Tracés lignes BHNS
- Réseau express vélos

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.