

MONTPELLIER Centre-Ville

Recherche d'un équilibre des mobilités



Vivre Montpellier
Métropole

09/05/2022



I. LES ACTIONS DE LA VILLE CES DERNIERES ANNEES

↳ *Développement de l'offre en TC avec le Tram T5 et les lignes de Tram-bus (BHNS) à venir*

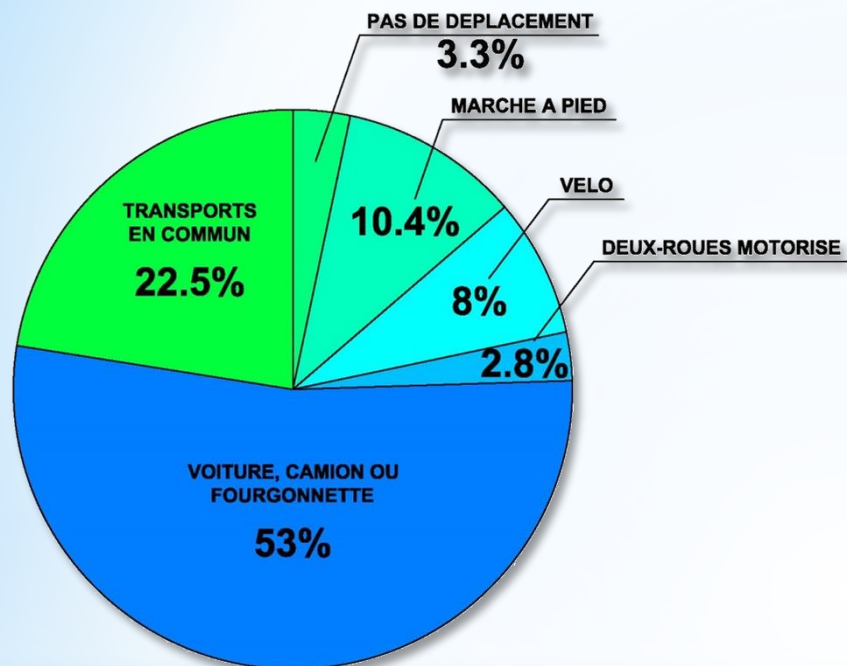
↳ *Bouclage cyclable de la ville*

↳ *Apaisement des quartiers avec l'extension des zones piétonnes*

Toutes ces actions vertueuses se font au détriment du mode de transport voiture qui concerne 50% des déplacements domicile - travail sur Montpellier et qui amène les conséquences suivantes :

- ✓ Fermeture de plusieurs axes (Lodève, Pont de Sète, Clémenceau, Dubout dans un sens, Place Saint Denis, Tunnel de la Comédie)
- ✓ Création de bouchons sur les voies de desserte du centre-ville liés à des reports de flux non maîtrisés
- ✓ Accès difficile et illisible aux parkings du centre-ville
- ✓ Difficulté d'exercer pour les activités économiques locales utilisant la voiture (Taxi, services, entretien, ...)
- ✓ Baisse de la fréquentation des commerces et baisse du panier moyen client

II. ET POURTANT UN TRAFIC VOITURE - CAMIONNETTE - FOURGON NECESSAIRE POUR LA DESSERTTE LOCALE



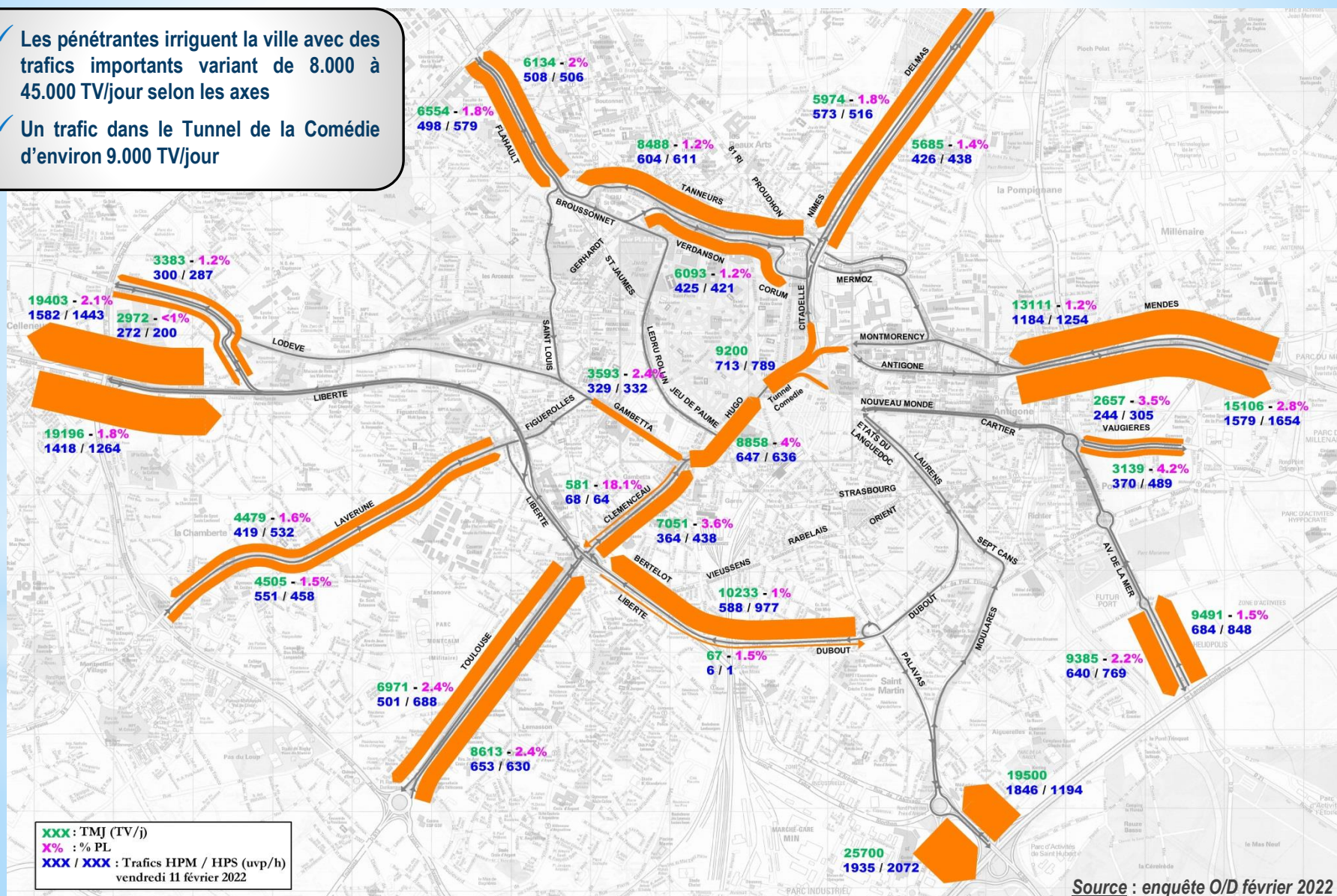
↪ Actuellement le mode de déplacement majoritaire est la voiture, camionnette, fourgonnette avec 53% (source INSEE)

↪ Demain les actions de la ville en faveur des modes alternatifs feront baisser cette part modale mais elle sera toujours prédominante à l'échelle de la Métropole

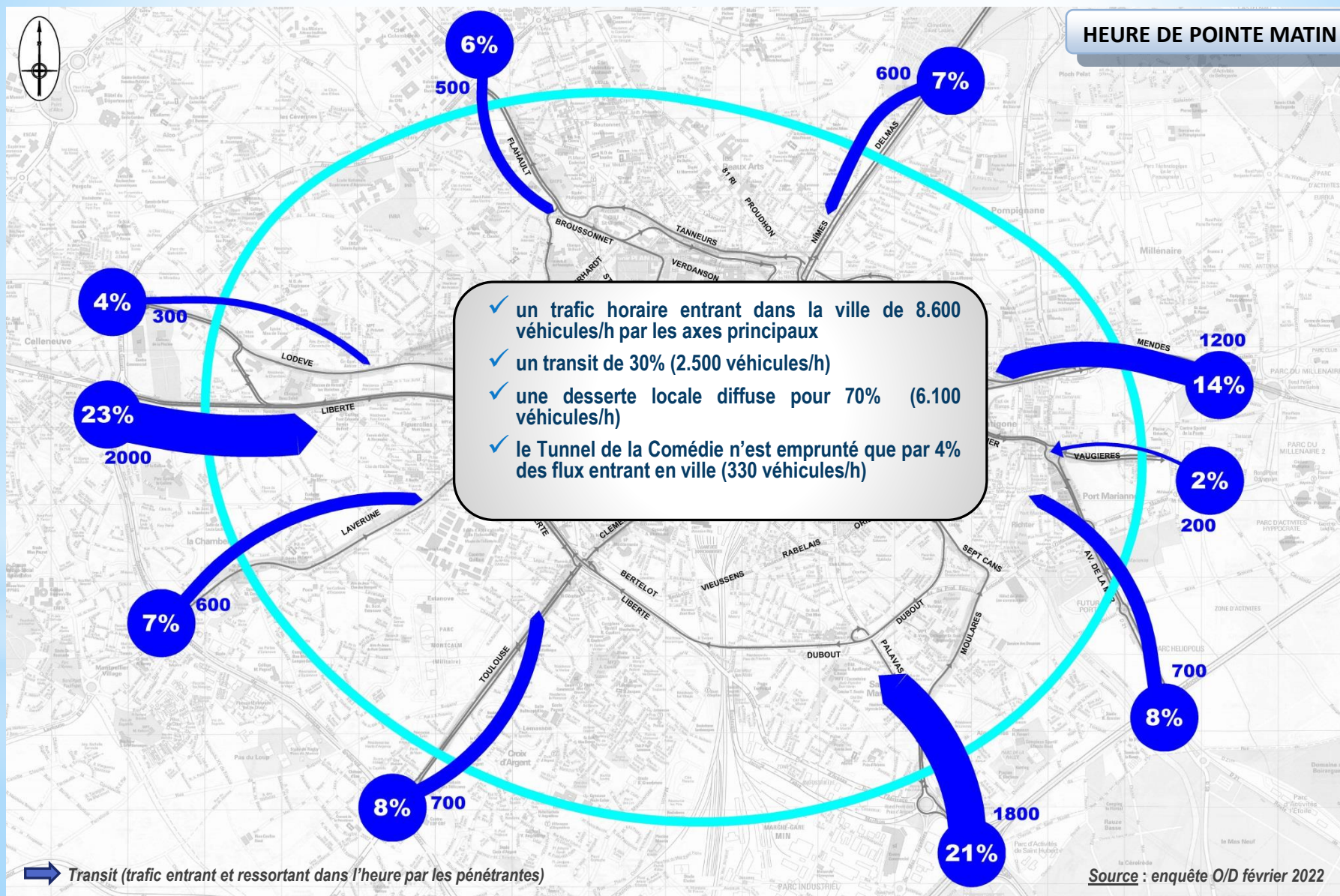
Voiture, Camion, Fourgonnette :	53,0%
Transports en commun :	22,5%
2 roues motorisé :	2,8%
Vélo :	8,0%
A pied :	10,4%

II. ET POURTANT UN TRAFIC VOITURE - CAMIONNETTE - FOURGON NECESSAIRE POUR LA DESSERTE LOCALE

- ✓ Les pénétrantes irriguent la ville avec des trafics importants variant de 8.000 à 45.000 TV/jour selon les axes
- ✓ Un trafic dans le Tunnel de la Comédie d'environ 9.000 TV/jour

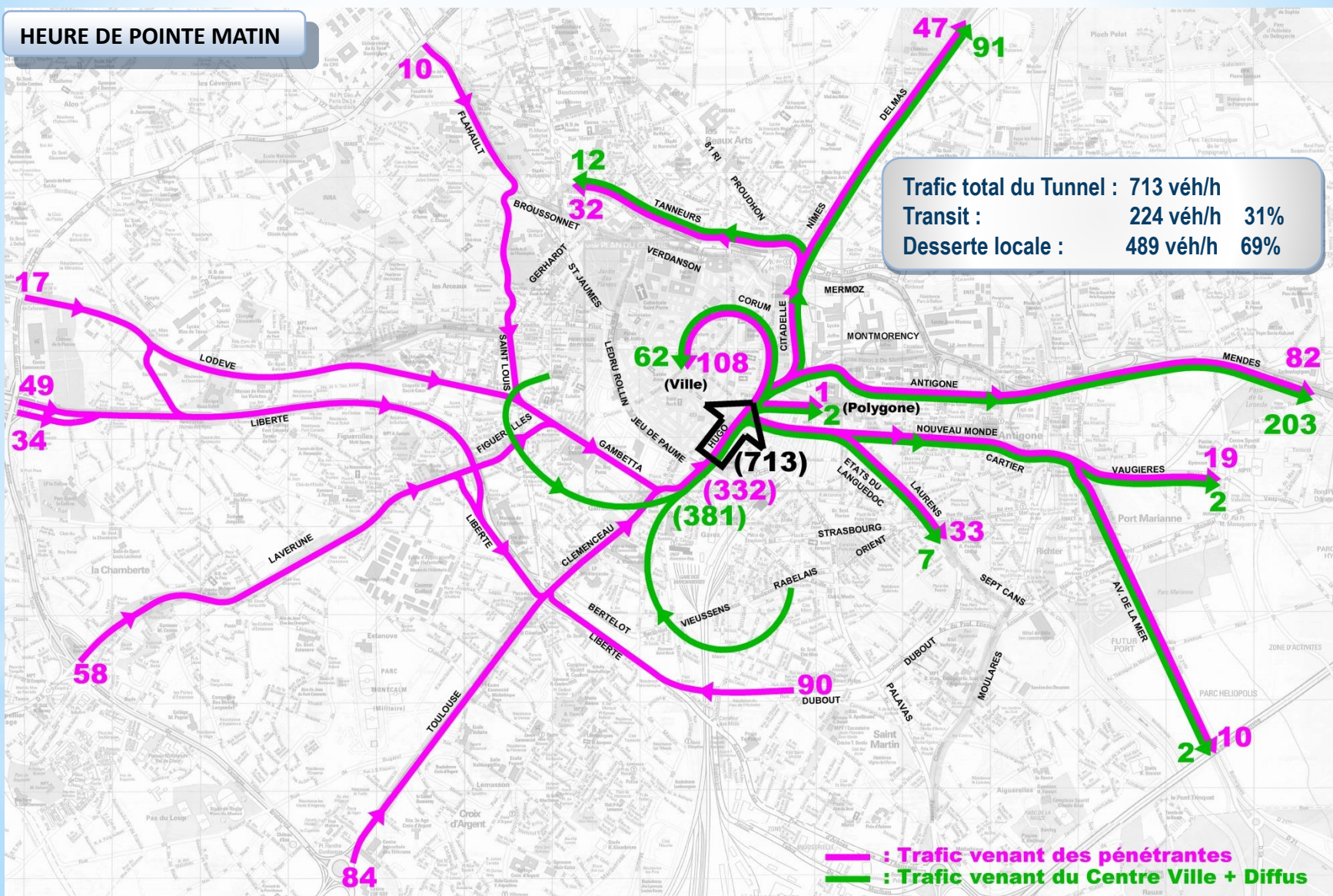


II. ET POURTANT UN TRAFIC VOITURE - CAMIONNETTE - FOURGON NECESSAIRE POUR LA DESSERTE LOCALE



II. ET POURTANT UN TRAFIC VOITURE - CAMIONNETTE - FOURGON NECESSAIRE POUR LA DESSERTE LOCALE

HEURE DE POINTE MATIN



Source : enquête O/D février 2022

III. QUELS IMPACTS DES ACTIONS DE FERMETURE A VENIR ?

La fermeture du Tunnel de la Comédie

- ↪ *Impact sur environ 500 véhicules/heure en heure de pointe matin et heure de pointe soir du trafic de desserte locale et 200 véhicules/heure de transit pour 9.000 véhicules/jour.*
- ↪ *Si le report de transit devait s'effectuer par la ceinture de protection, comment en réalité celui-ci pourra se faire sachant que 40% à 50% proviennent de l'Ouest et du Sud-Ouest alors même que le contournement Ouest de la ville n'est pas réalisé ?*
- ↪ *Le trafic de desserte locale représentant 500 véhicules / heure va se déverser par des trajets détournés sur les voies du centre-ville, accentuant les difficultés de circulation actuelles.*

La fermeture de Clémenceau

- ↪ *Impact environ 400 véhicules /heure en heure de pointe pour 7.000 véhicules/jour*
- ↪ *Ce trafic alimentait en partie le Tunnel de la Comédie et va se déverser aussi sur les voies internes de la ville*

IV. QUELLES EVOLUTIONS POSSIBLES POUR UN EQUILIBRE DES MOBILITES ?

Quatre lignes directrices majeures pour accompagner la transition des mobilités engagées par la ville :

↳ *Proposer de vrais itinéraires alternatifs de desserte du centre-ville en canalisant les flux principaux en dehors des quartiers pour éviter les reports de flux sur les voies internes non structurantes*

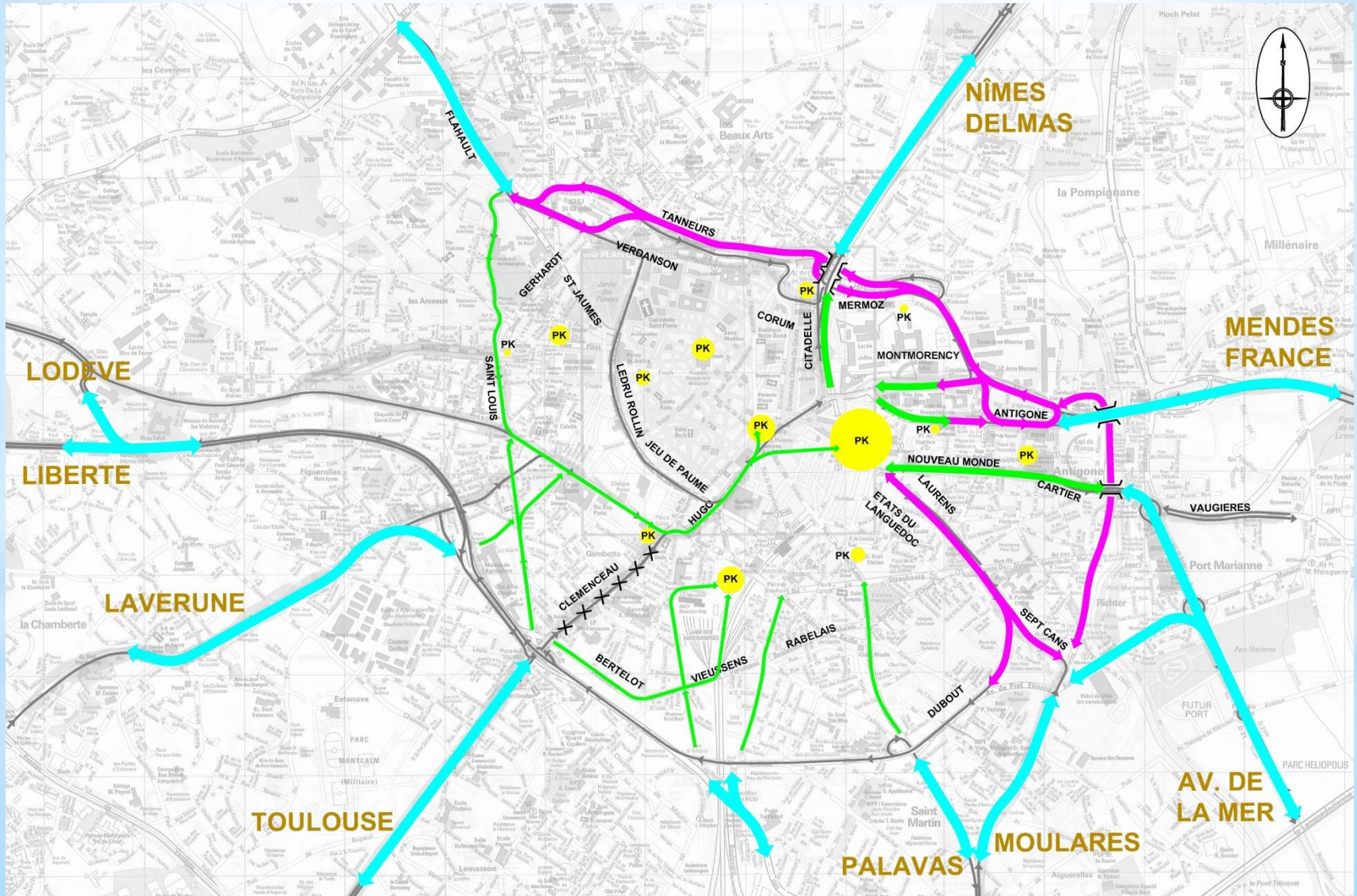
↳ *Garantir des capacités d'écoulement des flux aux points stratégiques*

↳ *Equilibrer la desserte des quartiers quarts Nord, Ouest, Sud et Est*

↳ *Optimiser la desserte de certaines pénétrantes*

IV. QUELLES EVOLUTIONS POSSIBLES POUR UN EQUILIBRE DES MOBILITES ?

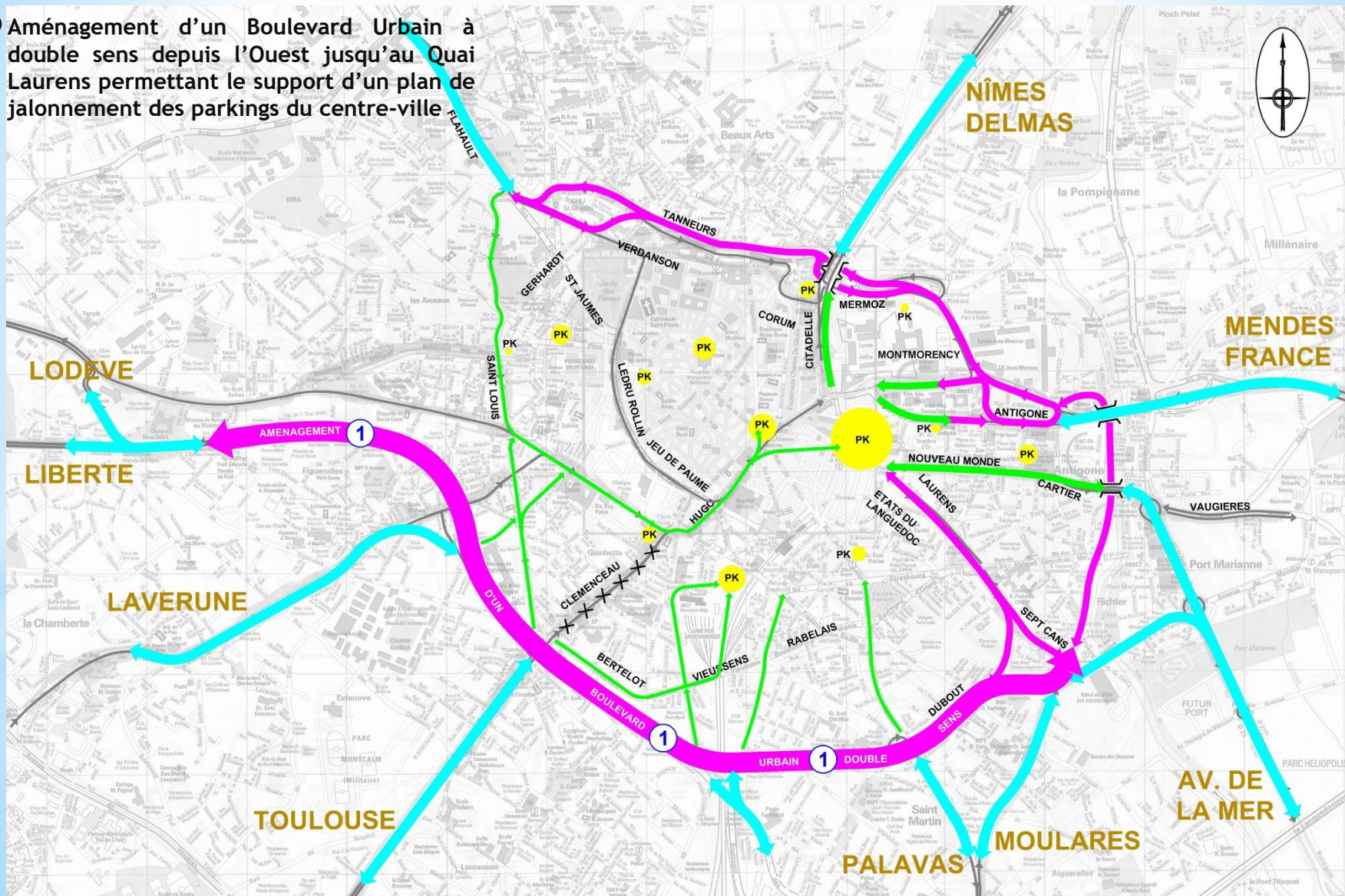
Schéma Directeur - Pistes de réflexions



IV. QUELLES EVOLUTIONS POSSIBLES POUR UN EQUILIBRE DES MOBILITES ?

Schéma Directeur - Pistes de réflexions

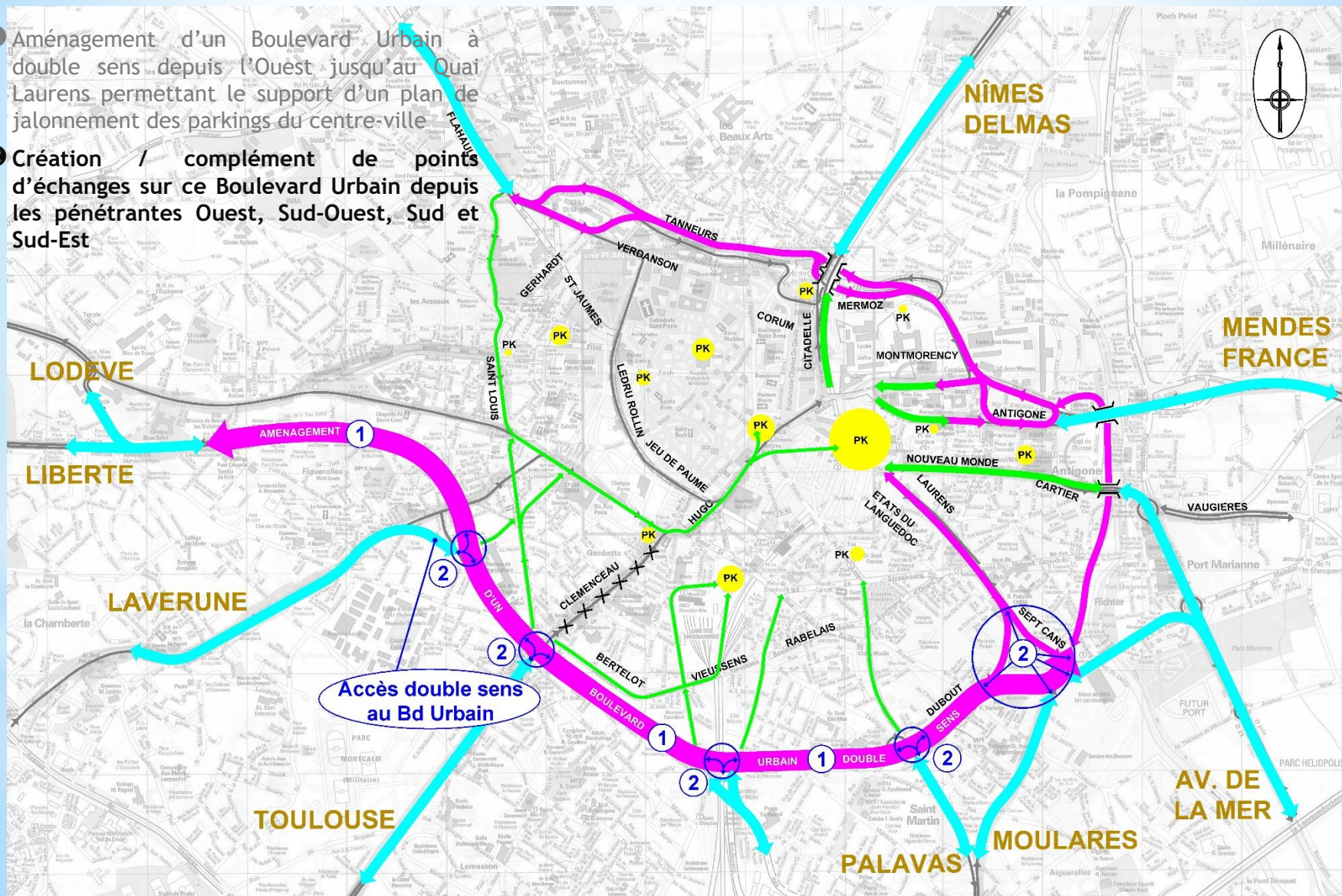
- 1 Aménagement d'un Boulevard Urbain à double sens depuis l'Ouest jusqu'au Quai Laurens permettant le support d'un plan de jalonnement des parkings du centre-ville



IV. QUELLES EVOLUTIONS POSSIBLES POUR UN EQUILIBRE DES MOBILITES ?

Schéma Directeur - Pistes de réflexions

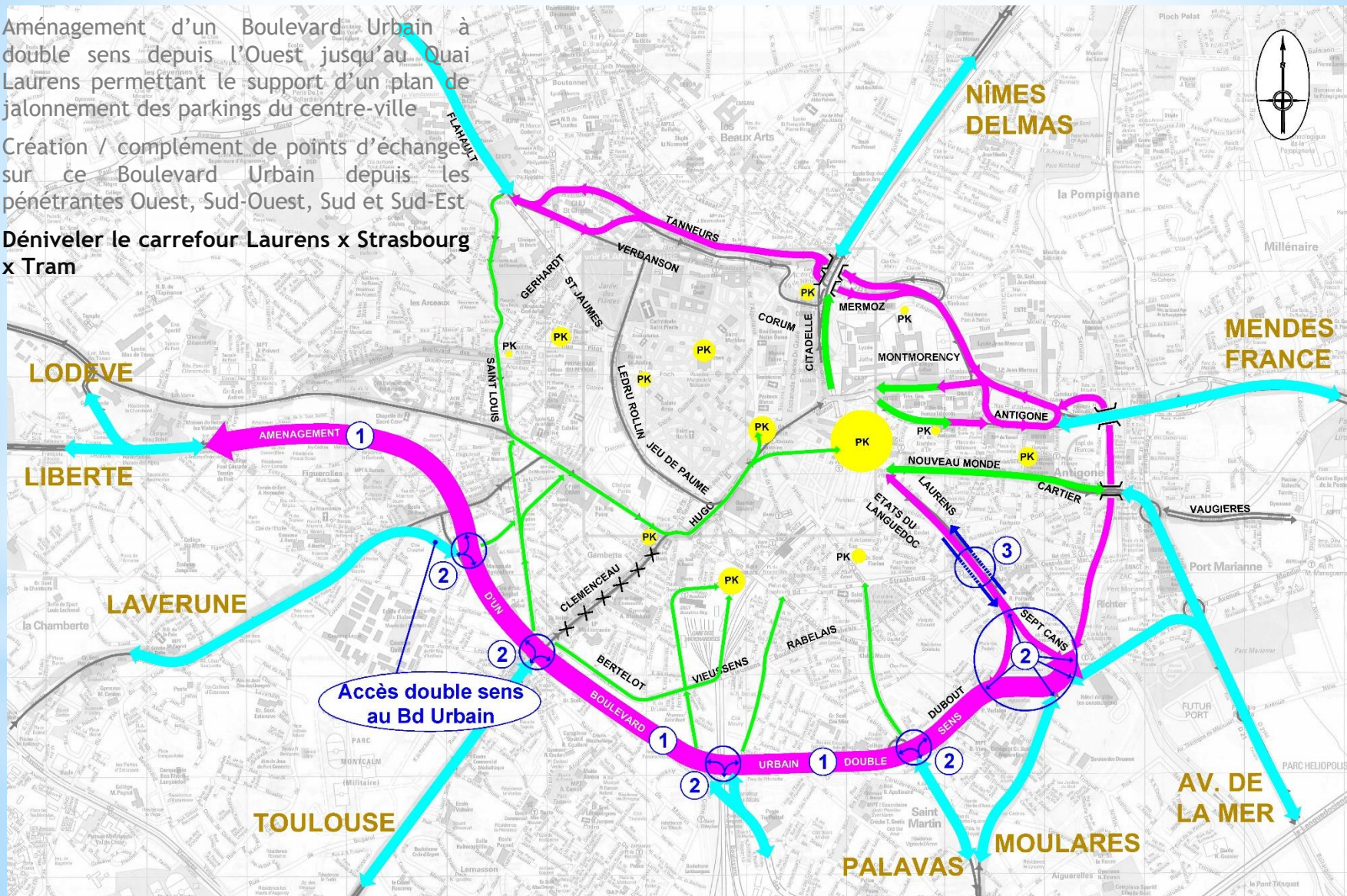
- 1 Aménagement d'un Boulevard Urbain à double sens depuis l'Ouest jusqu'au Quai Laurens permettant le support d'un plan de jalonnement des parkings du centre-ville
- 2 Création / complément de points d'échanges sur ce Boulevard Urbain depuis les pénétrantes Ouest, Sud-Ouest, Sud et Sud-Est



IV. QUELLES EVOLUTIONS POSSIBLES POUR UN EQUILIBRE DES MOBILITES ?

Schéma Directeur - Pistes de réflexions

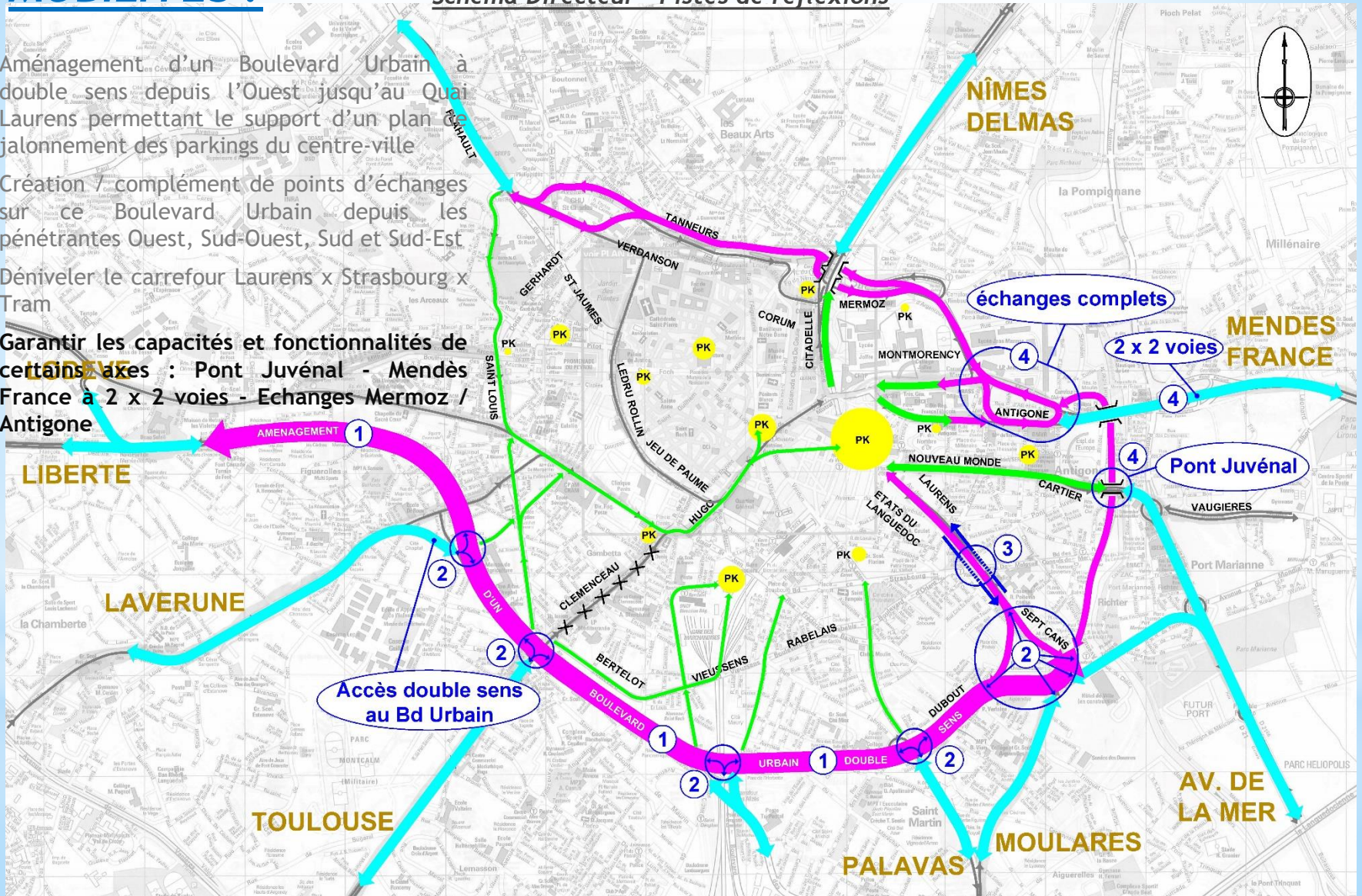
- 1 Aménagement d'un Boulevard Urbain à double sens depuis l'Ouest jusqu'au Quai Laurens permettant le support d'un plan de jalonnement des parkings du centre-ville
- 2 Création / complément de points d'échange sur ce Boulevard Urbain depuis les pénétrantes Ouest, Sud-Ouest, Sud et Sud-Est
- 3 Déniveler le carrefour Laurens x Strasbourg x Tram



IV. QUELLES EVOLUTIONS POSSIBLES POUR UN EQUILIBRE DES MOBILITES ?

Schéma Directeur - Pistes de réflexions

- 1 Aménagement d'un Boulevard Urbain à double sens depuis l'Ouest jusqu'au Quai Laurens permettant le support d'un plan jalonnement des parkings du centre-ville
- 2 Création / complément de points d'échanges sur ce Boulevard Urbain depuis les pénétrantes Ouest, Sud-Ouest, Sud et Sud-Est
- 3 Déniveler le carrefour Laurens x Strasbourg x Tram
- 4 Garantir les capacités et fonctionnalités de certains axes : Pont Juvénal - Mendès France à 2 x 2 voies - Echanges Mermoz / Antigone

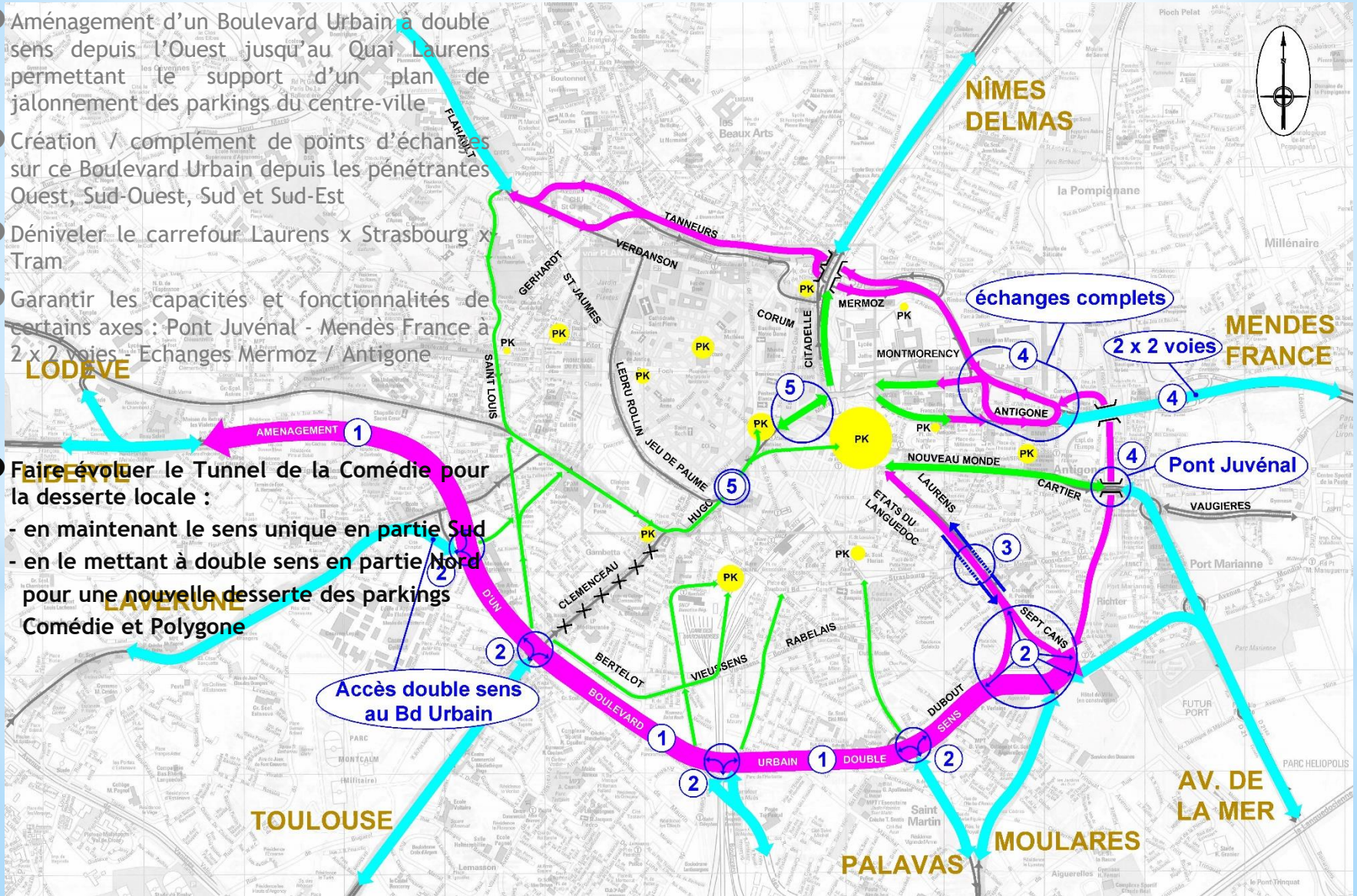


IV. QUELLES EVOLUTIONS POSSIBLES POUR UN EQUILIBRE DES MOBILITES ?

Schéma Directeur - Pistes de réflexions

- 1 Aménagement d'un Boulevard Urbain à double sens depuis l'Ouest jusqu'au Quai Laurens permettant le support d'un plan de jalonnement des parkings du centre-ville
- 2 Création / complément de points d'échange sur ce Boulevard Urbain depuis les pénétrantes Ouest, Sud-Ouest, Sud et Sud-Est
- 3 Déniveler le carrefour Laurens x Strasbourg x Tram
- 4 Garantir les capacités et fonctionnalités de certains axes : Pont Juvénal - Mendès France à 2 x 2 voies - Echanges Mermoz / Antigone

- 5 Faire évoluer le Tunnel de la Comédie pour la desserte locale :
 - en maintenant le sens unique en partie Sud
 - en le mettant à double sens en partie Nord pour une nouvelle desserte des parkings Comédie et Polygone



Accès double sens au Bd Urbain

échanges complets

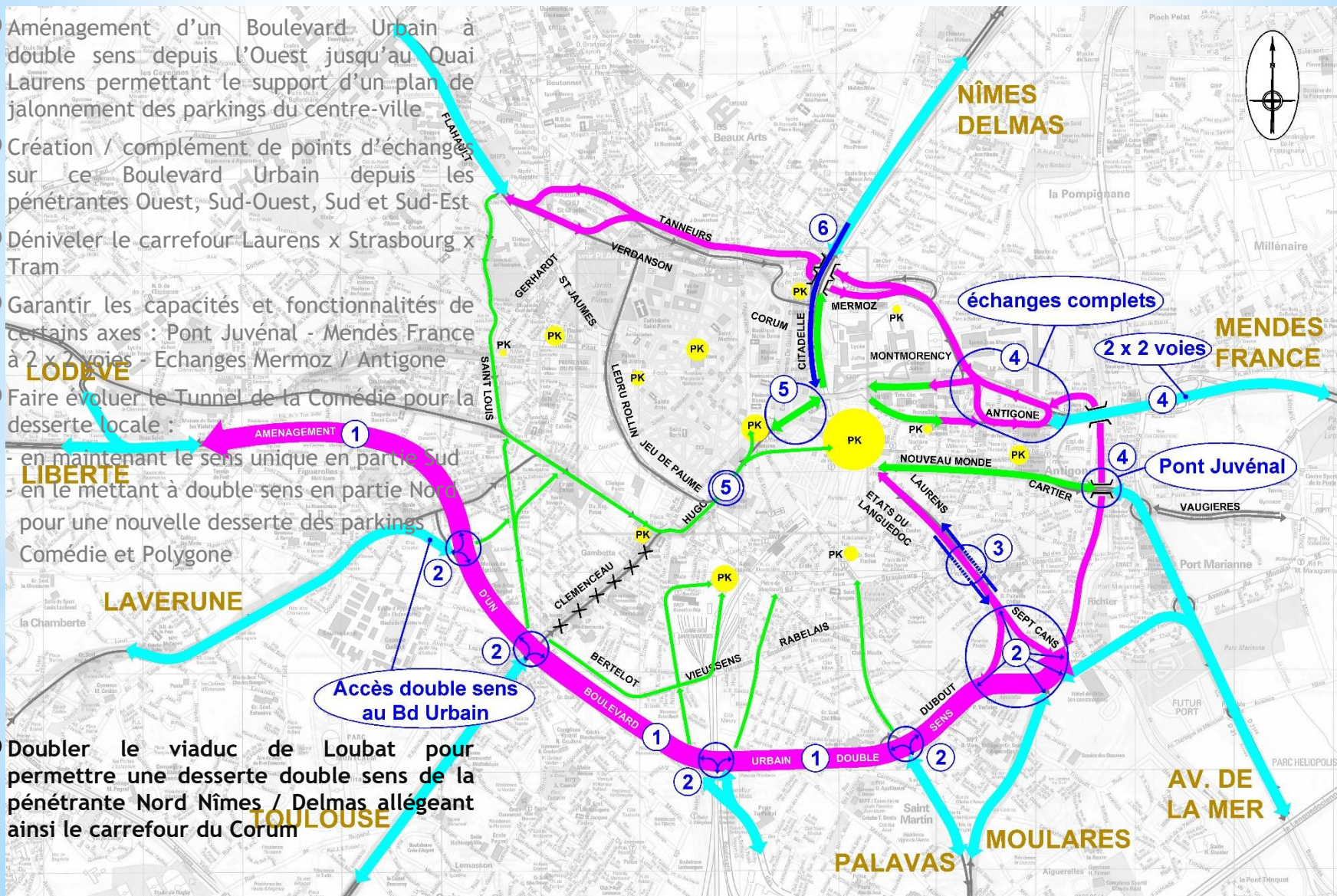
2 x 2 voies

Pont Juvénal

IV. QUELLES EVOLUTIONS POSSIBLES POUR UN EQUILIBRE DES MOBILITES ?

Schéma Directeur - Pistes de réflexions

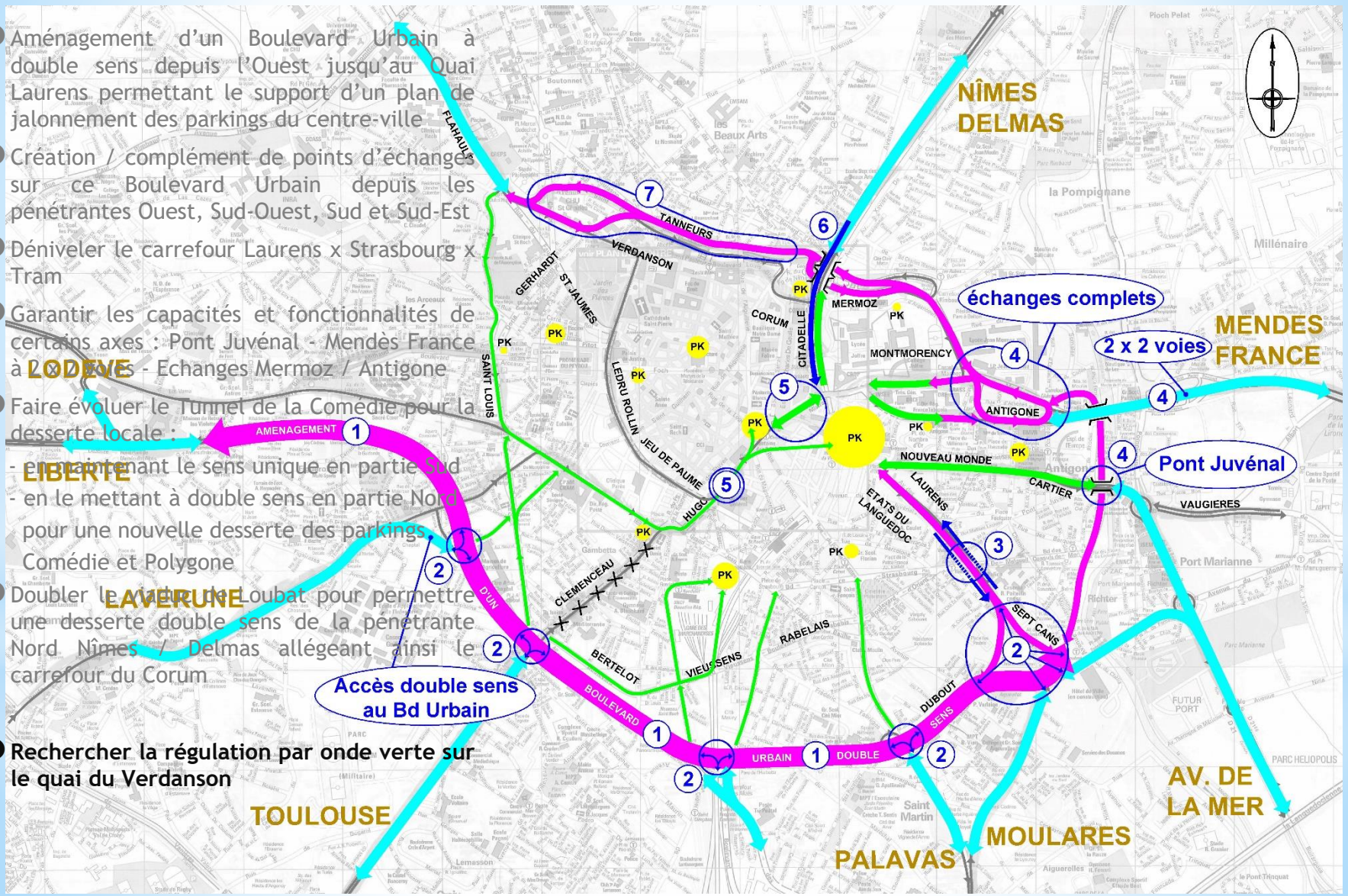
- 1 Aménagement d'un Boulevard Urbain à double sens depuis l'Ouest jusqu'au Quai Laurens permettant le support d'un plan de jalonnement des parkings du centre-ville
- 2 Création / complément de points d'échange sur ce Boulevard Urbain depuis les pénétrantes Ouest, Sud-Ouest, Sud et Sud-Est
- 3 Déniveler le carrefour Laurens x Strasbourg x Tram
- 4 Garantir les capacités et fonctionnalités de certains axes : Pont Juvénal - Mendès France à 2 x 2 voies - Echanges Mermoz / Antigone
- 5 Faire évoluer le Tunnel de la Comédie pour la desserte locale :
 - en maintenant le sens unique en partie Sud
 - en le mettant à double sens en partie Nord pour une nouvelle desserte des parkings Comédie et Polygone
- 6 Doubler le viaduc de Loubat pour permettre une desserte double sens de la pénétrante Nord Nîmes / Delmas allégeant ainsi le carrefour du Corum



IV. QUELLES EVOLUTIONS POSSIBLES POUR UN EQUILIBRE DES MOBILITES ?

Schéma Directeur - Pistes de réflexion

- 1 Aménagement d'un Boulevard Urbain à double sens depuis l'Ouest jusqu'au Quai Laurens permettant le support d'un plan de jalonnement des parkings du centre-ville
- 2 Création / complément de points d'échanges sur ce Boulevard Urbain depuis les pénétrantes Ouest, Sud-Ouest, Sud et Sud-Est
- 3 Déniveler le carrefour Laurens x Strasbourg x Tram
- 4 Garantir les capacités et fonctionnalités de certains axes : Pont Juvénal - Mendès France à **LODEVE** - Echanges Mermoz / Antigone
- 5 Faire évoluer le Tunnel de la Comédie pour la desserte locale :
 - en maintenant le sens unique en partie Sud
 - en le mettant à double sens en partie Nord pour une nouvelle desserte des parkings Comédie et Polygone
- 6 Doubler le **LAVERGNE** routier pour permettre une desserte double sens de la pénétrante Nord Nîmes / Delmas allégeant ainsi le carrefour du Corum
- 7 Rechercher la régulation par onde verte sur le quai du Verdanson



TOULOUSE

NÎMES DELMAS

MENDÈS FRANCE

PALAVAS

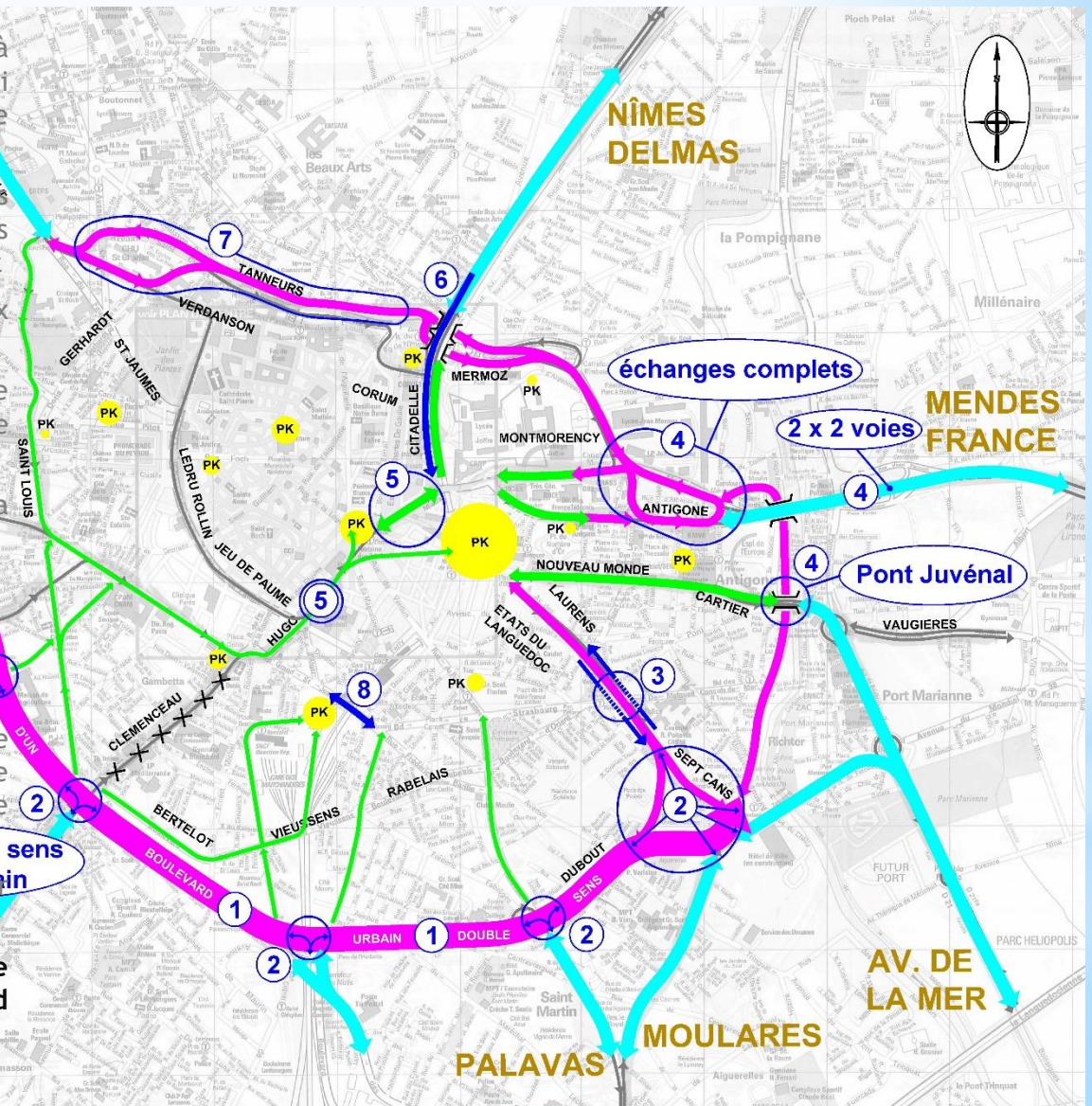
MOULARES

AV. DE LA MER

IV. QUELLES EVOLUTIONS POSSIBLES POUR UN EQUILIBRE DES MOBILITES ?

Schéma Directeur - Pistes de réflexion

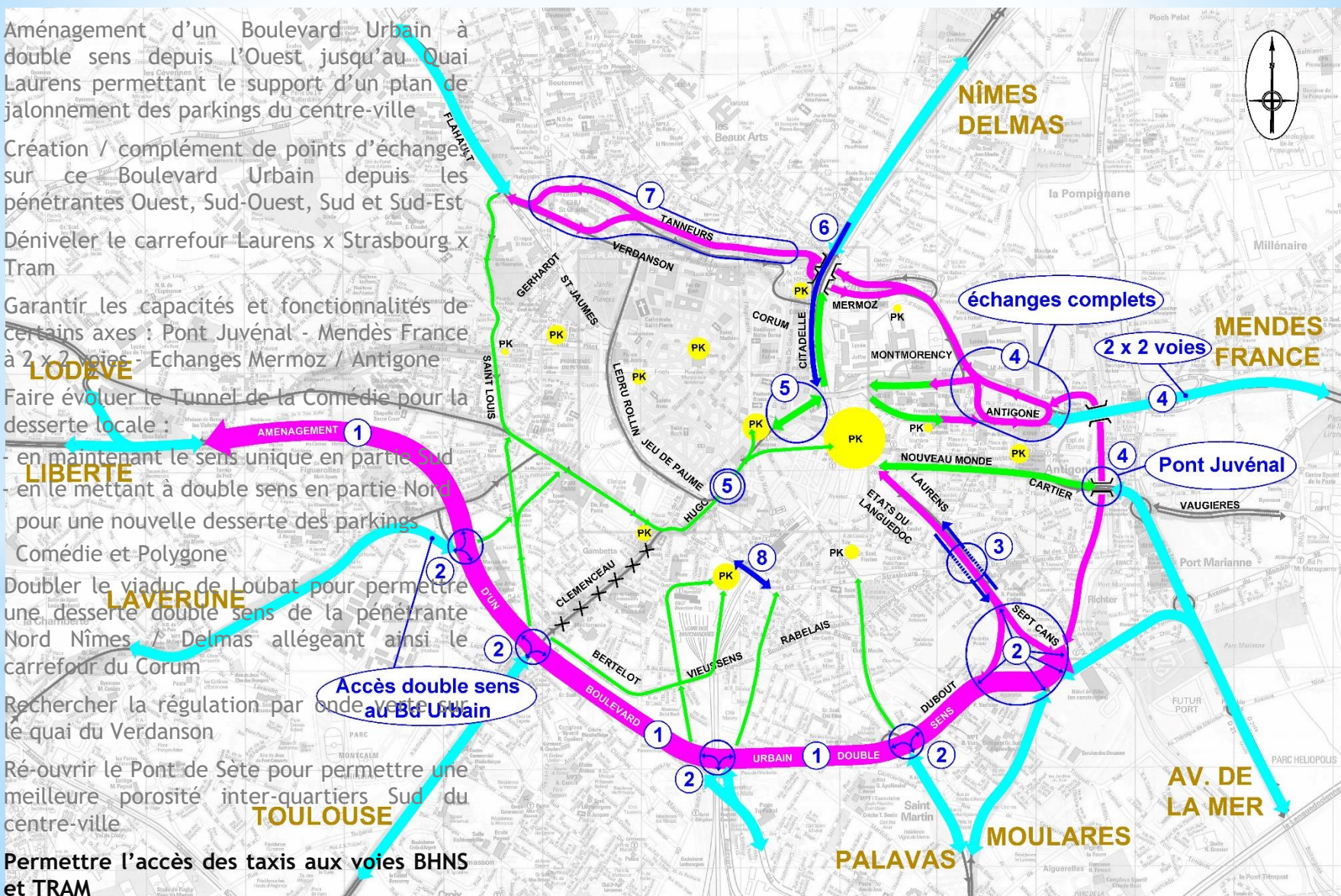
- 1 Aménagement d'un Boulevard Urbain à double sens depuis l'Ouest jusqu'au Quai Laurens permettant le support d'un plan de jalonnement des parkings du centre-ville
- 2 Création / complément de points d'échanges sur ce Boulevard Urbain depuis les pénétrantes Ouest, Sud-Ouest, Sud et Sud-Est
- 3 Déniveler le carrefour Laurens x Strasbourg x Tram
- 4 Garantir les capacités et fonctionnalités de certains axes : Pont Juvénal - Mendès France à **LODEVE** - Echanges Mermoz / Antigone
- 5 Faire évoluer le Tunnel de la Comédie pour la desserte locale :
 - **LIBERTE** : en le mettant à double sens en partie Nord pour une nouvelle desserte des parkings Comédie et Polygone
- 6 Doubler le **LAVERGNE** routier pour permettre une desserte double sens de la pénétrante Nord Nîmes / Delmas allégeant ainsi le carrefour du Corum
- 7 Rechercher la régulation par onde verte sur le quai du Verdanson
- 8 Ré-ouvrir le Pont de Sète pour permettre une meilleure porosité inter-quartiers Sud du centre-ville



IV. QUELLES EVOLUTIONS POSSIBLES POUR UN EQUILIBRE DES MOBILITES ?

Schéma Directeur - Pistes de réflexions

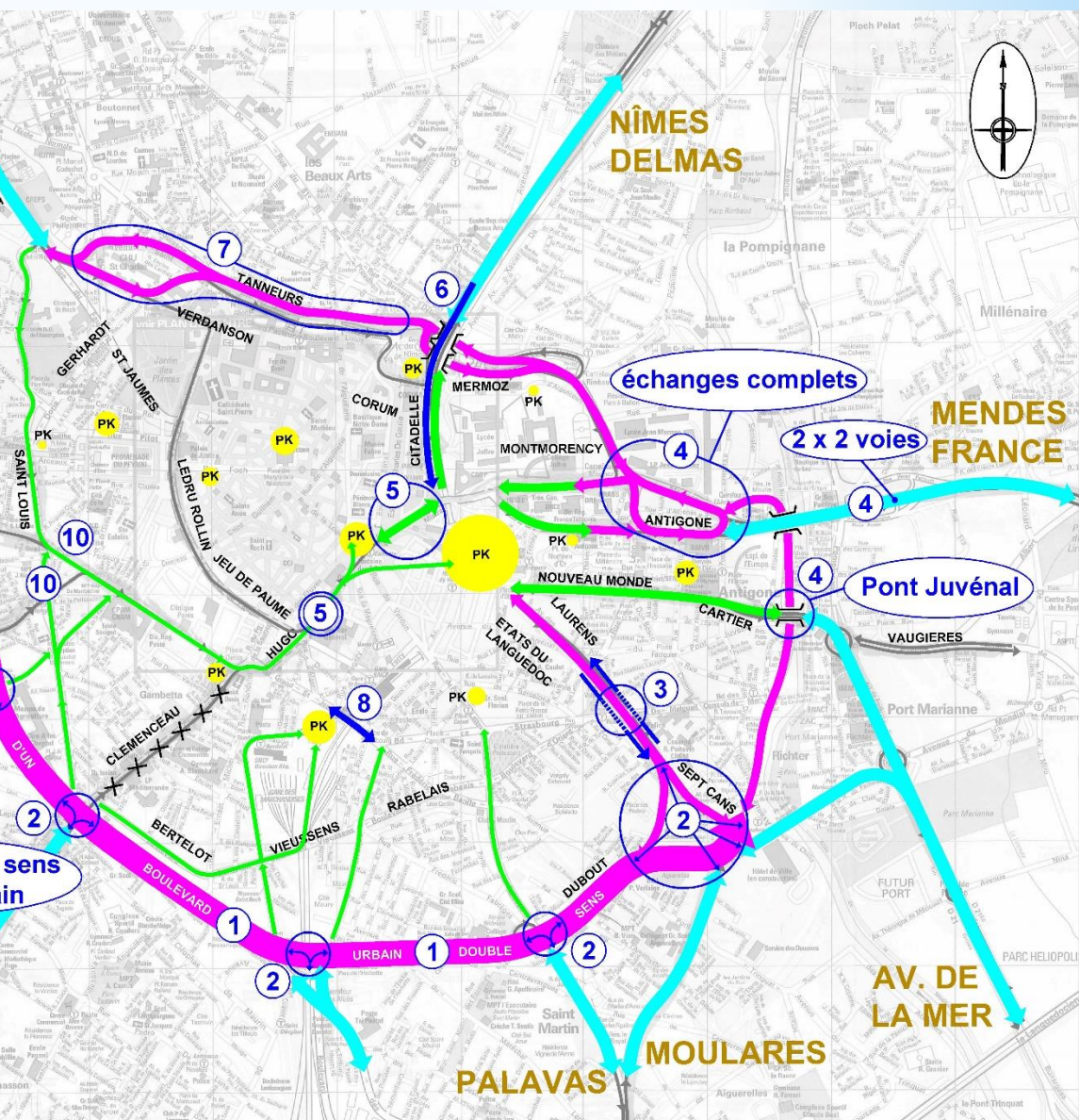
- 1 Aménagement d'un Boulevard Urbain à double sens depuis l'Ouest jusqu'au Quai Laurens permettant le support d'un plan de jalonnement des parkings du centre-ville
- 2 Création / complément de points d'échange sur ce Boulevard Urbain depuis les pénétrantes Ouest, Sud-Ouest, Sud et Sud-Est
- 3 Déniveler le carrefour Laurens x Strasbourg x Tram
- 4 Garantir les capacités et fonctionnalités de certains axes : Pont Juvénal - Mendès France à 2 x 2 voies - Echanges Mermoz / Antigone
- 5 Faire évoluer le Tunnel de la Comédie pour la desserte locale :
 - en maintenant le sens unique en partie Sud
 - en le mettant à double sens en partie Nord pour une nouvelle desserte des parkings Comédie et Polygone
- 6 Doubler le viaduc de Loubat pour permettre une desserte double sens de la pénétrante Nord Nîmes / Delmas allégeant ainsi le carrefour du Corum
- 7 Rechercher la régulation par onde verte sur le quai du Verdanson
- 8 Ré-ouvrir le Pont de Sète pour permettre une meilleure porosité inter-quartiers Sud du centre-ville
- 9 Permettre l'accès des taxis aux voies BHNS et TRAM



IV. QUELLES EVOLUTIONS POSSIBLES POUR UN EQUILIBRE DES MOBILITES ?

Schéma Directeur - Pistes de réflexions

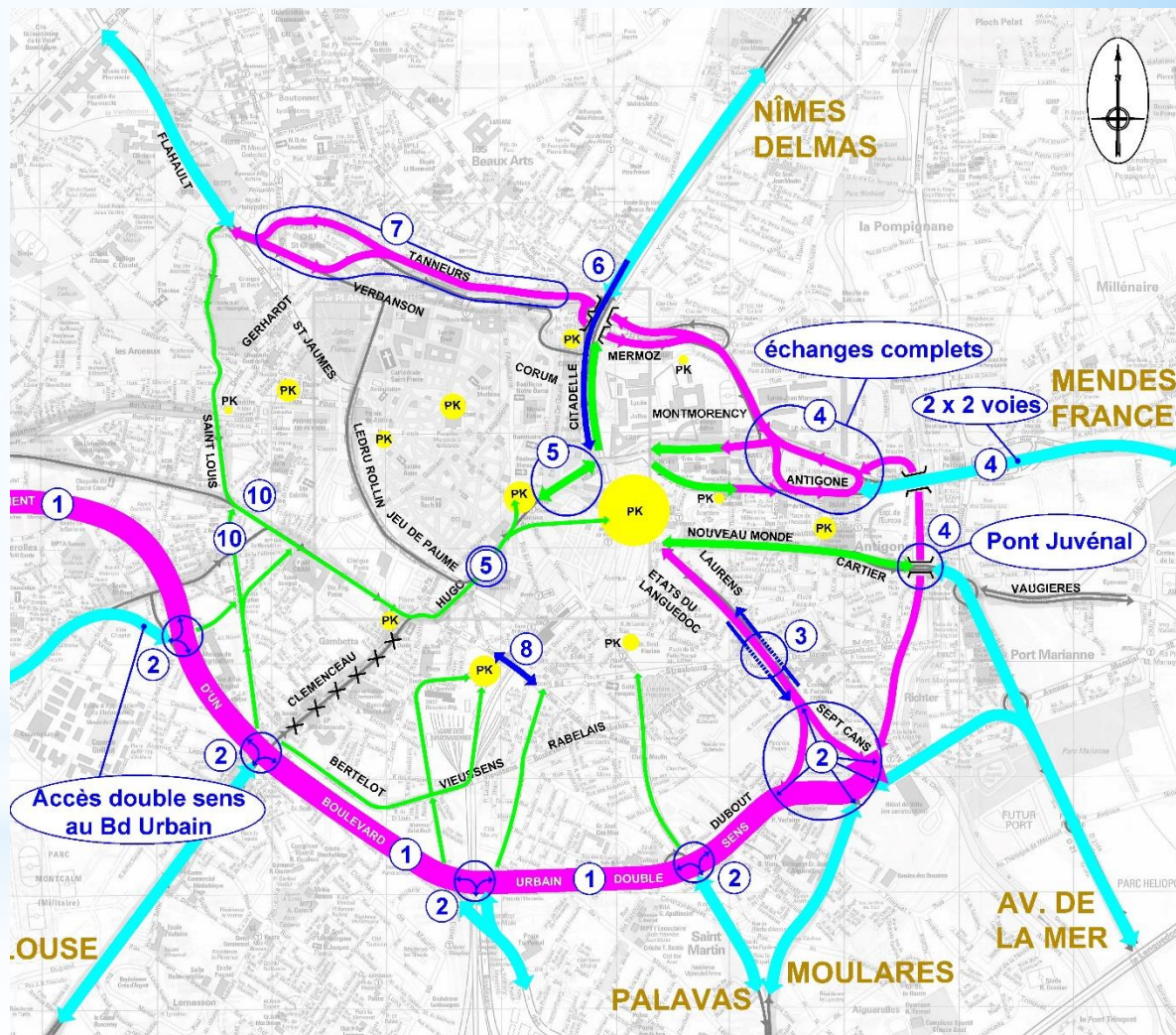
- 1 Aménagement d'un Boulevard Urbain à double sens depuis l'Ouest jusqu'au Quai Laurens permettant le support d'un plan de jalonnement des parkings du centre-ville
- 2 Création / complément de points d'échanges sur ce Boulevard Urbain depuis les pénétrantes Ouest, Sud-Ouest, Sud et Sud-Est
- 3 Déniveler le carrefour Laurens x Strasbourg x Tram
- 4 Garantir les capacités et fonctionnalités de certains axes : Pont Juvénal - Mendès France à 2 x 2 voies - Echanges Mermoz / Antigone
- 5 Faire le Tunnel de la Comédie pour la desserte locale :
 - en maintenant le sens unique en partie Sud
 - en le mettant à double sens en partie Nord pour une nouvelle desserte des parkings Comédie et Polygone
- 6 Doubler le viaduc de Loubat pour permettre une desserte double sens de la pénétrante Nîmes / Delmas allégeant ainsi le carrefour du Corum
- 7 Rechercher la régulation par onde verte sur le quai du Verdanson
- 8 Ré-ouvrir le Pont de Sète pour permettre une meilleure porosité inter-quartiers Sud du centre-ville
- 9 Permettre l'accès des taxis aux voies BHNS et TRAM
- 10 Réouverture de Guillaume Pellicier et Auguste Comte pour accès Gambetta



IV. QUELLES EVOLUTIONS POSSIBLES POUR UN EQUILIBRE DES MOBILITES ?

Schéma Directeur - Pistes de réflexions

- 1 Aménagement d'un Boulevard Urbain à double sens depuis l'Ouest jusqu'au Quai Laurens permettant le support d'un plan de jalonnement des parkings du centre-ville
- 2 Création / complément de points d'échanges sur ce Boulevard Urbain depuis les pénétrantes Ouest, Sud-Ouest, Sud et Sud-Est
- 3 Déniveler le carrefour Laurens x Strasbourg x Tram
- 4 Garantir les capacités et fonctionnalités de certains axes : Pont Juvénal - Mendès France à 2 x 2 voies - Echanges Mermoz / Antigone
- 5 Faire évoluer le Tunnel de la Comédie pour la desserte locale :
 - en maintenant le sens unique en partie Sud
 - en le mettant à double sens en partie Nord pour une nouvelle desserte des parkings Comédie et Polygone
- 6 Doubler le viaduc de Loubat pour permettre une desserte double sens de la pénétrante Nord Nîmes / Delmas allégeant ainsi le carrefour du Corum
- 7 Rechercher la régulation par onde verte sur le quai du Verdanson
- 8 Ré-ouvrir le Pont de Sète pour permettre une meilleure porosité inter-quartiers Sud du centre-ville
- 9 Permettre l'accès des taxis aux voies BHNS et TRAM
- 10 Réouverture de Guillaume Pelicier et Auguste Comte pour accès Gambetta



IV. QUELLES EVOLUTIONS POSSIBLES POUR UN EQUILIBRE DES MOBILITES ?

Exemple de Boulevard Urbain à rechercher sur l'avenue de la Liberté et l'avenue Dubout

Perspective d'ambiance depuis le trottoir du boulevard.

