

# **Observations et propositions déposées par un collectif d'associations et d'usagers des communes du Nord de Montpellier dans le cadre de la concertation sur le PDU de l'Agglo.**

## *Associations ayant participé à l'élaboration du présent document*

Association des Berges du Lez et du Vieux Village (<http://www.synersys.eu/bdlvv/>)

Castelnau Environnement (<http://castelnauenvironnement.midiblogs.com/>)

Clapbike (<http://clapbike.fr>)

Sos Lez Environnement (<http://sos.lez.free.fr>)

Vélocité Languedoc (<http://montpellier.fubicy.org/>)

Vive Castelnau (<http://www.vivecastelnau.net/>)

avec le soutien des Verts de Castelnau Le Lez, de Clapiers, de Jacou,  
des groupes Europe Ecologie de Clapiers (Dynamique Ecologiste à Clapiers :

<http://clapiers-autrement.midiblogs.com>),

Clapiers-Montferrier (<http://2009.europe-ecologie.fr/reseau/les-groupes/europe-ecologie-clapiers-montferrier>)

et Lez Salaison Pic Saint Loup (<http://2009.europe-ecologie.fr/reseau/les-groupes/lez-salaison-pic-st-loup>)

## *Remerciements*

Les associations tiennent à remercier Julie Marlier, doctorante au Cemagref sur les questions de démocratie participative, qui s'est chargée du site collaboratif sur lequel les associations et usagers ont travaillé. Ce site a été développé et mis en place par le projet ANR INTERMED.

## **Remarque préalable et présentation du document**

Le précédent PDU ayant été annulé pour un vice de forme lié aux conditions de l'enquête publique, les usagers et associations du Nord de l'Agglomération attendaient la concertation du nouveau PDU pour exprimer leurs points de vue et propositions dans un cadre à la fois apaisé et propice à l'échange de vues. Cependant, l'Agglomération n'ayant pas mis en place de vrais lieux ou moments d'échanges, les associations et les usagers du Nord de Montpellier se sont constitués eux-mêmes en collectif pour élaborer un document commun après plusieurs rencontres et un travail collaboratif sur internet. Le présent document représente donc la synthèse de l'analyse et des propositions qui ont été faites au cours de ces échanges. Les signataires regrettent toutefois de n'avoir pas pu jusqu'ici confronter leurs points de vue et demandes avec les responsables de l'Agglomération. Leur document se présente en trois parties : une série de remarques sur les conditions de la concertation, une analyse du diagnostic, de la situation historique et des choix de l'Agglomération, puis une série de propositions.

# **I. Observations générales**

## **I.1 Sur la procédure de concertation**

### **I.1.1 Sur les réunions organisées par Montpellier Agglo et leur fréquentation**

L'Agglomération de Montpellier a organisé un certain nombre de réunions. Dans notre secteur géographique, une réunion a eu lieu à Jacou au mois de décembre. À cette occasion, les élus et responsables de l'élaboration du PDU se sont déplacés, mais, malheureusement, une fois leurs interventions terminées, il restait très peu de temps pour la discussion avec la salle - processus classique dans ces démarches de concertation fortement asymétriques. De fait, le public était très peu nombreux et constitué presque exclusivement de gens très concernés et très mobilisés. L'information a donc été peu diffusée dans le grand public. L'Agglo sait pourtant quand elle le juge nécessaire mener d'excellentes campagnes d'information.

Enfin, lors des réunions, les questions ont été précises, vu le degré d'engagement des participants, mais les réponses apportées sont restées excessivement générales, les représentants de l'Agglo considérant que ces réunions n'avaient pour fonction que de lancer la concertation. Or, l'expérience faite par les usagers et associations dans la suite de cette concertation a été un peu surprenante.

### **I.1.2 Sur le dialogue avec l'Agglo et les responsables du PDU**

Certains des usagers ou représentants d'associations présents lors des réunions de concertation ont envoyé à l'Agglo leurs propositions ou demandes à l'adresse internet indiquée sur le site, et ont constaté qu'aucune réponse ne leur a été faite. Après plusieurs mails successifs, il leur a été répondu que l'Agglo n'avait pas vocation à répondre, ni à engager de dialogue. Les expériences des uns et des autres montrent qu'il a fallu une moyenne de 5 coups de fils successifs pour pouvoir joindre directement la responsable du PDU.

Nous nous étonnons qu'une procédure de concertation sur le nouveau PDU qui engage l'Agglomération pour dix ans puisse se faire sans échange, a fortiori avec l'historique antérieure sur la concertation PDU.

La conséquence en est que nos propositions ci-dessous ont été faites dans l'ignorance d'un certain nombre de contraintes connues des seuls responsables de l'Agglo (par exemple en termes de financement), ce qui est extrêmement regrettable. Nous aurions eu la capacité d'ajuster nos propositions à ces contraintes : il nous manque de les connaître, faute de dialogue avec l'Agglo. Comme de nombreuses expériences l'ont montré ailleurs, les citoyens et acteurs associatifs sont fort capables de contribuer à une conception raisonnable des projets, voire à produire des

économies en évitant des sur-dimensionnements ou inadéquations aux besoins.

Indépendamment même des choix qui seront faits à l'issue de ce nouveau PDU, les modes de la concertation nous semblent très insatisfaisants, pour ne pas dire inexistantes. L'Agglo a ouvert une sorte de recueil d'observations auxquels nous nous réjouissons de participer, mais cela n'est pas ce que nous considérons que devrait-être une authentique concertation.

### **I.1.3 Sur la modification du calendrier de la concertation**

La concertation devait initialement s'achever mi-mars, mais les délais ont été rallongés sans aucune information du public. Nous ignorons tout en effet de la procédure actuellement en cours ou des difficultés éventuelles qu'elle a pu rencontrer. Nous le regrettons, comme nous regrettons que ce délai supplémentaire n'ait pas été mis à profit pour relancer la dynamique citoyenne de la concertation. Nous nous étonnons enfin que l'Agglo nous ait explicitement signifié que les documents qui arriveraient en juin ne seraient pas pris en compte. Cela signifie-t-il que le nouveau délai est fictif ? Nous espérons en tout cas que nos propositions, élaborées avec soin, travail intensif et remises ce jour, le 31 mai 2010, seront prises en compte.

## **I.2 Sur un problème de compétence lié au statut du PDU de l'Agglo**

Le PDU de l'Agglo nous semble poser un problème de compétence qui a été soulevé dès la réunion qui a eu lieu à Jacou au mois de Décembre 2009. Ainsi, les textes soumis à nos observations évoquent une priorité faite aux piétons. Or les aménagements piétons relèvent le plus souvent de la compétence communale. De même pour les autres aménagements doux intra-communaux.

Ainsi de la circulation de la rue Émile Combes à Castelnau, qui est extrêmement dangereuse, mais pour laquelle la mairie de Castelnau privilégie évidemment la circulation des automobiles, ambulances et camions. Plus problématique encore, la limitation de vitesse des routes départementales.

Autre exemple également évoqué à cette même réunion de Jacou : il a été souligné que les Castelneuvien(e)s demandent depuis très longtemps une limitation de vitesse au centre du village à 20 ou 30, alors que celle-ci étant encore à limitée à 50.

Comment l'Agglo peut-elle affirmer vouloir donner la priorité aux piétons, qui pourrait être modifiée immédiatement à un coût nul, sans se heurter à un problème de compétence administrative avec le Conseil Général ? Quelles solutions concrètes peuvent être envisagées, aussi bien sur le plan institutionnel général, que pour les deux cas particuliers évoqués ?

## **II. Notre Diagnostic**

Les politiques développées en terme d'urbanisme et d'infrastructure dans l'Agglomération de Montpellier ne permettent pas actuellement de circuler sereinement à pied ou à vélo ni de bénéficier d'un service de transport en commun de qualité sur la majorité du territoire : seuls certains grands axes sont privilégiés, et avec de fortes discontinuités. Les collectivités locales ne nous semblent pas mettre en œuvre les politiques incitatives et objectives concernant le transport des personnes qui permettraient de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

De fait, le précédent PDU, élaboré en 2003 et cassé par le Tribunal Administratif en 2007, validait la création de nouvelles voies de circulation et prévoyait une augmentation absolue de 28% du trafic automobile. Même si ce chiffre correspondait à une diminution relative des déplacements en voiture, il contredisait les objectifs des PDU de réduction de la circulation automobile, conformément à la loi SRU.

Ce nouveau PDU doit être plus ambitieux et avoir pour objectif la diminution effective des déplacements en voiture. Il doit donner des solutions concrètes pour atteindre ses objectifs. Pour que l'objectif de la division par quatre des émissions de gaz à effet de serre de la France à l'horizon 2050<sup>1</sup> reste un objectif réalisable, le PDU doit s'en donner les moyens et privilégier l'efficacité. Une réelle évaluation serait d'ailleurs indispensable pour valider les résultats.

De ce point de vue, la remise à l'ordre du jour du projet de parking sous le Peyrou nous semble complètement contradictoire avec les objectifs de réduction de la circulation automobile en centre-ville si fréquemment affichés. C'est bien plutôt une desserte du Peyrou par le tram en redessinant le tracé des lignes actuelles qui nous paraît nécessaire et urgent.

## **II.1 Les déplacements doux**

### **II.1.1 Piétons**

Dans bien des communes, il est difficile voire dangereux pour les piétons, et notamment les personnes à mobilité réduite ou avec poussettes, de se déplacer sereinement. Les trottoirs ou les passages protégés sont bien souvent trop étroits ou barrés par divers obstacles ou tout simplement inexistantes. Les trajets piétons urbains (venelles, chemins, escaliers, etc) sont excessivement peu nombreux, y compris pour accéder au tram ou aux arrêts de bus. La pratique nouvelle des immeubles à encorbellement, avec des trottoirs très étroits ajoute un nouvel inconfort aux déplacements piétons. Au bout de compte, ce sont les conditions de la circulation automobile, toujours favorisée, et la non prise en compte des trajets piétons dans les réglementations des P.L.U, qui entravent le développement de la marche.

---

1 <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/rapports-publics/064000757/index.shtml>

À l'opposé des déclarations d'intention plaçant le piéton au centre des mobilités urbaines, le déplacement à pied reste le plus dangereux et celui dont l'Agglo et les municipalités s'occupent le moins. Notre nouveau PDU doit inverser cette hiérarchie en multipliant les mesures concrètes concernant la régulation et la limitation de la circulation automobile et des règles plus contraignantes s'imposant aux P.L.U.

### **II.1.2 Cyclistes**

Les infrastructures pour les cyclistes sont réfléchies et développées au niveau des communes. On constate un manque de coordination entre les communes : la conséquence immédiate est la difficulté pour effectuer des parcours à travers plusieurs communes. A l'intérieur de chaque commune, c'est le nombre de kilomètres de pistes cyclables qui est le plus souvent privilégié alors qu'il faudrait plutôt s'assurer de la qualité des aménagements et de la connexion entre ceux-ci.

## **II.2 Les transports en commun**

### **II.2.1 Le réseau**

Le réseau actuel a les caractéristiques suivantes :

- une structure en étoile qui rend quasi obligatoire le passage par le centre ville, ce qui a pour conséquence de saturer la ligne 1 dans sa partie centrale. Il serait plus judicieux de développer l'offre en périphérie (de La Ronde notamment) pour éviter le passage par le centre des usagers souhaitant effectuer des trajets transversaux.

- c'est un réseau à deux vitesses avec d'une part un petit réseau de tramway produisant un service de qualité mais ne desservant que certains quartiers de Montpellier et un nombre ultra limité de communes et d'autre part un réseau complémentaire de ligne de bus au service déplorable : les bus sont dans les bouchons, pas de cadencement, une fréquence moyenne voire très faible (surtout pour La Ronde et en périphérie), des plages horaires très limitées (surtout en soirée). Globalement ces lignes de bus n'ont bénéficié quasiment d'aucune amélioration ces dix dernières années.

L'arrivée des nouvelles lignes de tramway ne fait qu'absorber les nouveaux flux de transport. La fréquence trop faible de mise en service des nouvelles lignes ne permet pas de diminuer la congestion automobile.

### **II.2.2 Le choix du tram**

Jusqu'à aujourd'hui, dans l'agglomération de Montpellier, les seules lignes de Transports en Commun en Site Propre (TCSP) qui ont été mises en service ou qui sont envisagées sont des lignes de tramway. Si ce choix était indiscutable pour la ligne 1 du fait de sa desserte du Centre Ville, de quartiers périphériques à forte densité de population et de 3 Universités, le choix se justifie encore pour les lignes 2 et 3 mais il ne l'est sans doute plus pour les suivantes.

Le coût élevé et les travaux que nécessite une ligne de tramway font qu'une collectivité ne peut se permettre la mise en service d'une nouvelle ligne que tous les 5 ou 6 ans. Or la population augmente très régulièrement dans l'agglomération de Montpellier et une telle fréquence de mise en service ne permet pas de résorber la congestion automobile. Pour pallier cette difficulté il faut envisager et donc étudier rapidement l'alternative qui consiste à mettre en service des lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) qui présentent l'avantage d'être moins coûteux (2 fois moins cher qu'une ligne de tramway), qui assurent un service de qualité (fréquences élevées, cadencement, larges plages horaires: jusqu'à minuit) pour des flux limités. Leur plus faible coût permet de doubler la fréquence de mise en service de nouvelles lignes. C'est le choix effectué par la ville de Dijon qui dispose de 7 lignes BHNS en service et qui fait mieux en terme de fréquentation que Montpellier <sup>2</sup>. Il faut préciser également que par rapport à des bus classiques, ces bus ne sont pas «coincés» dans la circulation automobile. Pour information un numéro de FNAUT-infos fait le point sur les TCSP existants et présente des critères de choix entre les différents TCSP<sup>3</sup>.

Doit-on continuer à mettre en service des lignes de tramway à des fins de campagne de communication, ce qui entraîne des aménagements coûteux (ligne de tramway avec des stations pseudo-luxueuses, la station Corum avec son préau surdimensionné qui ne protège même pas les usagers de la pluie) tout en sachant que ce type d'aménagements dispendieux ne servent aucunement les usagers et n'incitent que marginalement à la fréquentation des transports publics ?

Il serait possible de mettre en service des lignes de tramway pour beaucoup moins cher si on ne profitait pas du chantier du tramway pour y inclure des travaux d'aménagement qui n'ont aucun lien avec la vocation du tramway, le transport de personnes dans le but de décongestionner la ville.

Doit-on attendre encore 10 ans, au rythme actuel de la mise en service des lignes de tramway, pour disposer d'un réseau acceptable ? Ce choix a déjà fait par de nombreuses villes en France et a été couronné de succès <sup>4</sup>.

Ne serait-il pas préférable de développer des lignes BHNS à un rythme supérieur ?

### **II.2.3 Les bus et l'intermodalité vélo/bus**

Pour favoriser les déplacements en bus, il faudrait rendre ceux-ci attractifs : or, ni leur décoration, ni leur dimensionnement, ni leur confort (climatisation), ni le mobilier urbain des arrêts ne sont très incitatifs (chaleur insupportable en été dans les verrières). Il est excessivement regrettable de ne pouvoir monter dans un bus avec son vélo.

### **II.2.4 Tarification**

---

2 L'Express : Pierre FALGA : «*Transports en Commun : Les Bons Elèves*». L'express du 18 Octobre 2009.

3 fnaut-infos : «*Transports urbains en site propre : BHNS, système hybride ou tramway ?*». n°173, Avril 2009.

4 <http://infos.lagazettedescommunes.com/38549/quand-le-bus-se-prend-pour-un-tramway/>

Plus grave, la tarification de la TaM paraît injuste et incohérente : les collégiens et lycéens qui ne bénéficient pas de subventions paient 230 euros par an, alors qu'un salarié d'entreprise ayant signé un PDE et remboursant la moitié de l'abonnement, ne paie que 165 euros par an.

## **III. Nos propositions**

### **III.1 Déplacements doux**

#### **III.1.1 Considérations Générales**

De manière générale les liaisons cyclables de l'agglomération notamment entre les communes Nord d'une part et entre les communes Nord et Montpellier d'autre part sont insuffisantes voire inexistantes. Les sorties actuelles de pistes cyclables au niveau des ronds points et des carrefours notamment en périphérie de Montpellier sont très souvent mal aménagées et dangereuses.

Nous proposons donc :

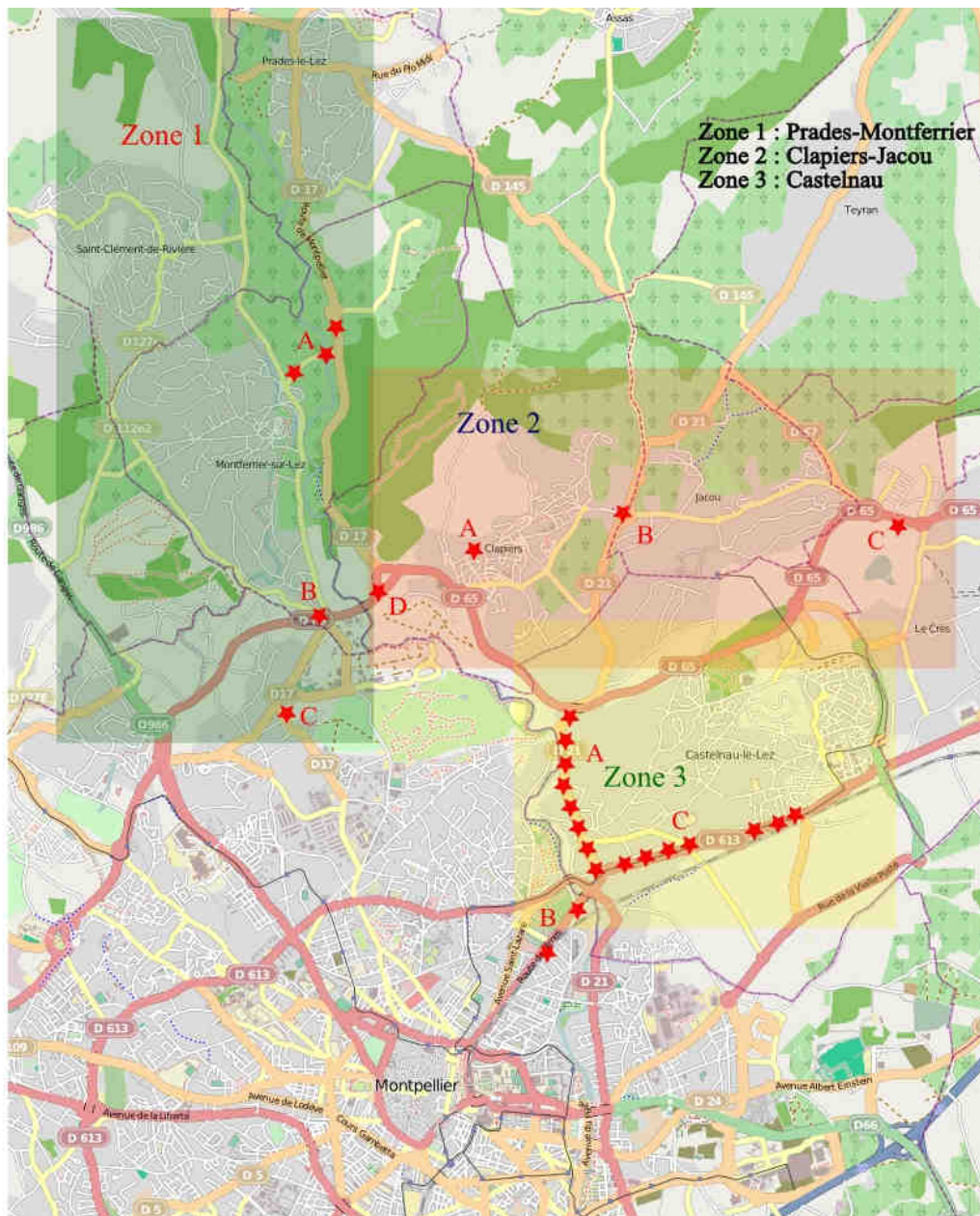
- de faire tester ces interconnexions par des usagers des pistes cyclables, membres d'associations d'usagers reconnues, afin de dépister tous les points noirs non diagnostiqués lors de la réalisation,

- que toutes les traversées de routes et les giratoires soient assortis du panneau triangulaire avertisseur «Traversée de cyclistes» même lorsque les traversées de routes sont réalisées sur un passage piéton. En effet lors de l'arrivée sur un giratoire les automobilistes regardent principalement à gauche et «oublient» de regarder l'arrivée assez rapide de cyclistes à droite.

Par ailleurs la conduite des chantiers de construction, routiers ou bâtiments, rendus omniprésents par la croissance urbaine, doit impérativement mieux intégrer la protection des piétons et cycles, avec une démarche à la fois prévisionnelle et correctrice. Il faut que l'Agglo se dote d'un correspondant à ce effet, contactable directement par les citoyens, apte à constater très rapidement (il s'agit en général de la journée) les problèmes et à interpeller efficacement les maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre pour restaurer la sécurité. Ce « régulateur » des chantiers est une réelle urgence pour les collectivités.

Bien que le PDU ne rentre peut-être pas dans une analyse aussi fine, nous listons ci-après les points noirs des liaisons cyclables entre les communes que nous avons identifiés et nos propositions permettant de les supprimer.

**POINTS NOIRS** : (voir la carte des différentes zones, et les étoiles rouges qui signalent les points noirs auxquels sont associées les remarques suivantes)



## Zone 1

Zone 1 A : liaison Baillarguet Montferrier. Le développement prévu du nouveau quartier de Baillarguet ainsi que la présence de plusieurs établissements scolaires qui y ont été construits rendent un aménagement cyclable absolument indispensable pour permettre une liaison douce entre Baillarguet et le reste du village, l'utilisation de la route étroite actuelle étant particulièrement dangereuse.

Zone 1 B :

- Liaison piste cyclable de la Lironde-Agropolis-Montpellier (route de Mende). Il manque un raccord pour relier la piste cyclable du boulevard de la Lironde à celle de la route de Mende, au niveau du rond-point d'Agropolis. La traversée du giratoire est particulièrement dangereuse, car elle implique de passer de la droite de la

chaussée à sa gauche.

- Liaison cycliste directe à créer entre le rond-point d'Agropolis et le CIRAD (actuellement 1,7km de détour en montée pour éviter 250m en sens interdit).

Zone 1 C : il manque un tronçon (1km) entre la rue Arthur Young (en haut du lycée Agropolis Frédéric Bazille) et le petit rond point du réservoir de Montmaur.

## **Zone 2**

Zone 2 A. A Clapiers il manque un aménagement cyclable intra-muros sur l'axe Est-Ouest. L'accès à la médiathèque depuis le village devrait être sécurisé sur toute sa longueur. Remarques à revoir en fonction de la réalisation du plan de déplacements doux prévu.

Zone 2 B : entre Clapiers et Jacou, au carrefour dit «d'Intermarché» (arrivée de la route de Teyran et d'Assas), les cyclistes et piétons doivent traverser sur les passages piétons ; or , la visibilité n'est pas suffisante et les automobilistes ne sont pas prévenus.

Zone 2 C : au Crès et à Jacou. Rond-point SLPA-Asten très dangereux, pas de piste/bande cyclable entre la piscine Alex Jany et le Crès.

Zone 2 D : au niveau du rond-point de Girac (Carrefour Immobilier). La bande cyclable arrivant ou partant de Clapiers est dangereuse et mériterait d'être transformée en piste cyclable séparée des voitures comme cela est réalisé sur quelques centaines de mètres dans le sens Prades-le-Lez vers Montpellier.

## **Zone 3**

Zone 3 A : il n'existe pas de liaison douce entre les villages du Nord et du Sud de Montpellier au niveau de Castelnau. Les liaisons multimodales vélo tram sur l'axe Clapiers-Castelnau-Montpellier ne sont pas praticables alors qu'elles seraient nécessaires notamment aux arrêts Charles de Gaulle et N-D de Sablassou. Il n'existe pas d'accès piétons à la Clinique du Parc depuis le Centre de Castelnau.

Zone 3 B. La bande cyclable entre l'arrêt du tram «Charles de Gaulle» et le Corum (route de Nîmes) est dangereuse car mal revêtue et trop proche des voitures, particulièrement dans le sens Corum/Castelnau.

Zone 3 C. Le long de l'ex N113, aucun espace pour les vélos n'est prévu. Les voitures et les vélos ne peuvent pas cohabiter sur la chaussée, vu l'étroitesse de celle-ci, et il est interdit - et même impossible - de rouler sur les trottoirs. Il est inadmissible qu'un aménagement nouveau, réalisé par l'agglo il y a seulement 4 ans, ignore à ce point les cyclistes, au mépris de la loi.

### **III.1.2 Propositions générales**

### **III.1.2.1 Favoriser les déplacements piétons**

Il existe un réseau potentiel très intéressant de sentiers pédestres le long du Lez ou parallèles au lit du Lez. Des tronçons de ces sentiers sont pratiqués, d'autres ont été repérés, et entretenus par des bénévoles, l'un d'eux a fait l'objet d'une recherche universitaire (mémoire de mastère dans le cadre des activités de l'association SOS Lez environnement).

De la source du Lez jusqu'au Peyrou en passant par le village de Montferrier, un parcours pédestre serait également possible le long de l'aqueduc Saint Clément (espace public, propriété de la ville de Montpellier). Ces tronçons reliés entre eux et prolongés en amont en direction des sources du Lez et en aval vers Lavalette et Montpellier pourraient former un ensemble cohérent de parcours pédestres utilisables aussi bien pour les déplacements quotidiens que pour le loisir.

Mais les déplacements doux concernent non seulement l'aménagement de sentiers pédestres mais aussi les trottoirs, passages protégés, escaliers, venelles, etc pour les piétons circulant en ville. A Castelnau par exemple il est souvent difficile, voire dangereux, de circuler à pied (notamment pour les PMR ou personnes avec poussettes d'enfants) soit sur des trottoirs trop étroits ou barrés par divers obstacles soit tout simplement à cause de l'absence de trottoirs.

Nous demandons qu'un bilan soit fait dans chaque commune sur l'état actuel des trottoirs, venelles et passages protégés pour piétons, ainsi que sur les trajets des PMR, et d'effectuer les aménagements et améliorations nécessaires pour les sécuriser.

### **III.1.2.2 Favoriser les déplacements quotidiens à vélo et à pied.**

Pour cela, il y a plusieurs éléments à prendre en compte :

- Favoriser le stationnement, par une politique de mise en place d'arceaux à vélos implantés de manière diffuse, surtout dans les centres, à proximité des commerces, des équipements publics culturels et sportifs, des administrations, etc. Cela manque dans toutes les villes, les services techniques préférant en général faire des parcs à vélos concentrés (par exemple de 20 places), plutôt que mettre plusieurs fois quelques arceaux distribués le long d'un trottoir ou entre deux places de parking. Il serait souhaitable, aussi, de mettre à disposition davantage de parkings à vélo gratuits et sécurisés (la nuit).

- Multiplier les zones 30 avec ralentisseurs, notamment dans les rues étroites où il n'y a pas la place de réaliser des pistes ou bandes cyclables. En effet, selon le nouveau code de la route, les double-sens cyclables sont systématiquement autorisés dans ces zones (sauf si la mairie a pris un arrêté municipal l'interdisant). On constate un retard à la mise en place de ces zones dans l'agglomération de Montpellier, à la différence d'autres villes où ces zones s'y prêtent développent avec succès (Strasbourg, Bordeaux, Rennes, Nantes, Metz, etc.). Et bien sûr, aussi développer les «zones 20» (ou «zones de rencontre»), où l'espace est complètement partagé, et où,

par exemple, des bacs à fleurs servent de ralentisseurs! Ces mesures permettent de faire progresser les idées de mixité et de cohabitation, plutôt que de ségrégation, entre les divers modes de déplacement.

- Équipements de voirie cyclables là où la circulation partagée serait inadaptée, notamment le long de voies de communications importantes actuellement insécurisées pour les vélos. Nous demandons que ces aménagements se fassent en récupérant de l'espace sur les voies utilisées par les véhicules motorisés, et non pas sur les voies utilisées par les piétons (trottoirs). Ces équipements – en général des bandes ou des pistes cyclables – doivent constituer un maillage cohérent et continu permettant de relier les communes et quartiers périphériques à la ville centre, et entre eux (rocales). En effet, on constate que c'est surtout dans les quartiers et les communes périphériques que la voirie est le plus insécurisante pour les vélos – mais aussi, souvent, pour les piétons – c'est-à-dire pour les non motorisés, plus fragiles par définition. Or ces quartiers représentent un fort potentiel de population, et c'est là qu'on trouve le plus de réticence à l'usage quotidien du vélo.

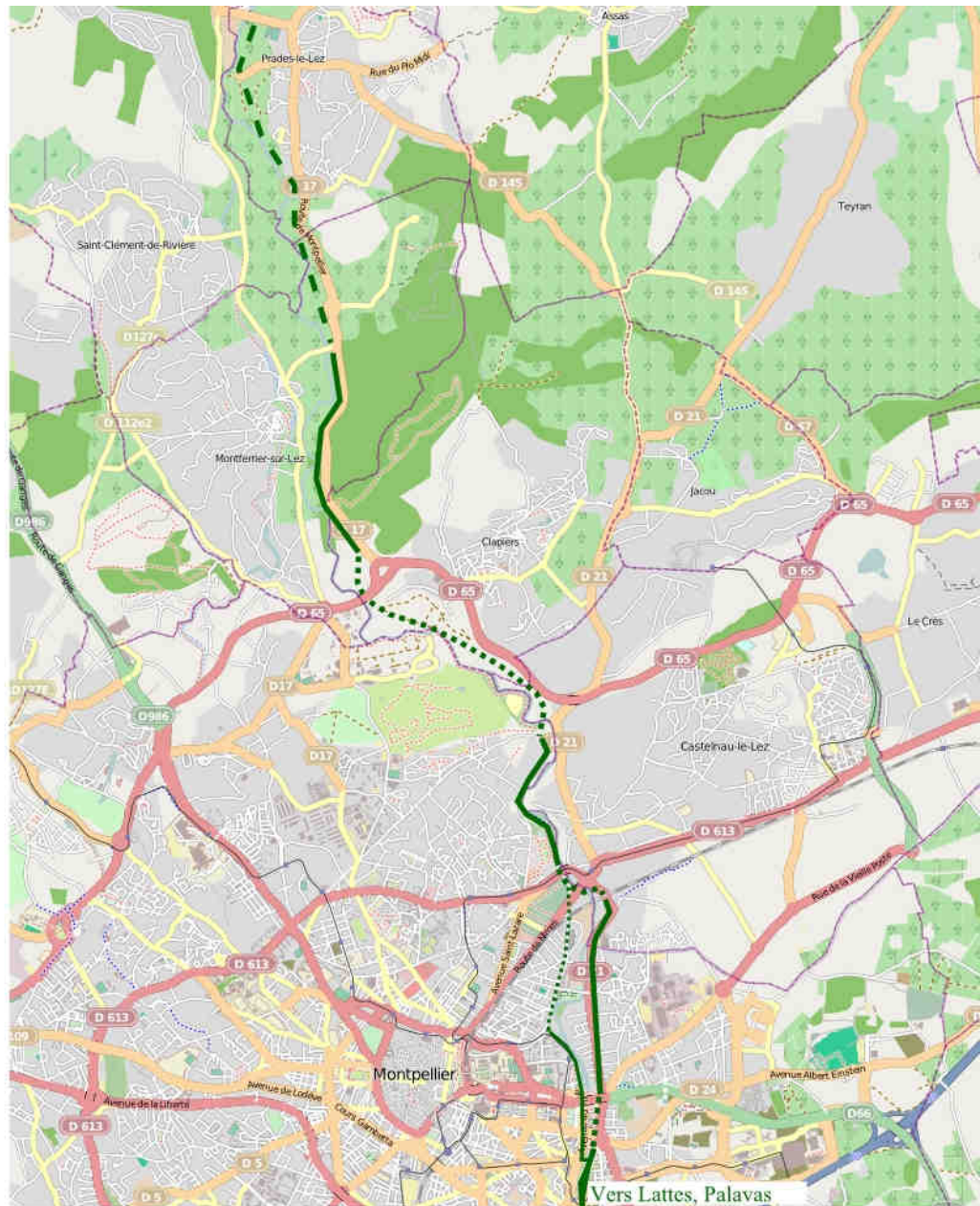
- Nous demandons que soit étudiée la mise en service d'une flotte de vélos électriques, façon vélomag, ce qui semble d'autant plus facile qu'il existe des fabricants dans le périmètre de l'Agglo.

- Nous demandons que soit favorisé le développement d'une flotte de vélos-taxis.

### **III.1.2.3 Le projet de Voie Verte du Lez de la source à la mer**

**Motif.** Le Lez offre une trouée pratiquement nord-sud qui traverse l'ensemble de l'agglomération de Montpellier sur 35 km. Les bords du Lez comportent d'amont en aval des zones naturelles humides à préserver et à conforter, et des portions endiguées et régulées artificiellement. L'intérêt du projet, du point de vue circulations, mais aussi environnemental et touristique, mérite qu'il soit inscrit au PDU dans sa totalité. Il devra être également intégré au projet de Trame verte et bleue.

**Le tracé.** Il ne s'agit pas de créer une piste continue sur les berges du fleuve, mais d'établir un tracé qui préserve les écosystèmes en sachant s'éloigner, changer de rives et revenir, pour mettre en valeur le paysage (belvédères, accès piétons).



De l'amont vers l'aval, on peut distinguer plusieurs zones.

Entre la source et le RD 65, le paysage est rural. Des possibilités de circulation existent parfois sur chaque rive (sentiers des berges, chemins, délaissés de routes), sur les communes de Prades le Lez, Montferrier sur Lez et Clapiers. Une étude de tracé pourrait se faire en liaison avec le Conseil Général qui possède un domaine à proximité (Restinclières).

À proximité du rond point de Girac, un chemin longeant le Lez sur la rive gauche, passe en dessous de la RD 65. Il conviendrait, comme cela semble prévu, de le relier correctement à la future piste cyclable de la RD 65 d'une part, et aux bandes

cyclables venant de Prades-le-Lez le long du RD 17 d'autre part. Ensuite, le cheminement est établi à travers le domaine de Lavalette, passant à proximité du gué de Lavalette (jonction avec la rive droite et Montpellier, campus Agropolis et au delà), jusqu'au domaine du Martinet. Un raccordement ponctuel avec la future piste cyclable RD65 jusqu'à Navitau est à inclure.

Au delà de ce domaine, il est impossible de rester sur la rive gauche côté Castelnau. Il faut changer de rive, au niveau du domaine de Naviteau, pour rejoindre la voie verte déjà aménagée côté Montpellier. Le sentier réalisé sur cette rive (dit de la «réserve du Lez») est réservé aux seuls piétons afin de préserver la fragilité du milieu, mais il faut alors une option de traversée cycliste vers Navitau.

La voie verte, aménagée en rive droite (rue de Ferran, rue de la Draye) est exemplaire. Elle se termine (actuellement) au pont de la Concorde, qui barre le passage. Il faut réouvrir un passage, de manière à continuer sur la berge en rive droite, ou bien sécuriser la traversée du rond-point Charles de Gaulle pour rejoindre la piste existante de l'avenue de la Pompignane (en rive gauche).

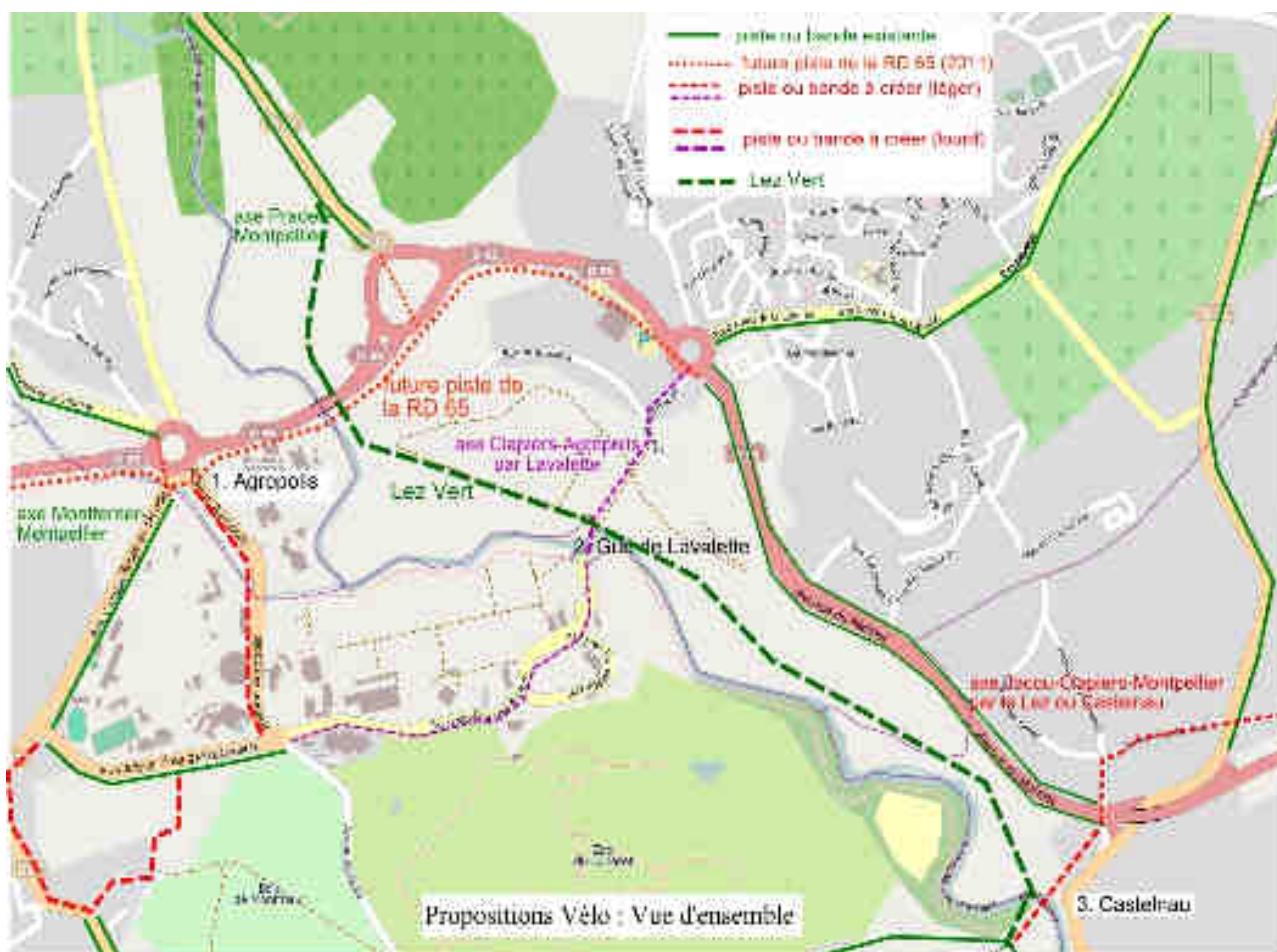
Un aménagement est nécessaire, au niveau de l'Hôtel de Région, pour assurer la continuité du tracé jusqu'à Richter. En effet, à partir de là, le tracé existe en rive gauche : jusqu'à Lattes sur la digue (été 2010), puis de Lattes à Palavas par la très belle piste du Conseil Général.

**L'utilisation.** L'objectif de cette réalisation est double : d'une part il s'agit d'un itinéraire quotidien mettant en liaison les zones nord et est de Montpellier avec la zone sud, desservant les bassins d'emplois du nord (facultés, hôpitaux) et du sud (Millénaire). Il faut donc veiller à inclure dans ce projet un maillage cyclable et piétonnier efficace entre l'axe principal et les différents quartiers et zones d'intérêt des communes traversées. D'autre part, il est évident qu'il y a un potentiel touristique important : la liaison entre les stations balnéaires et Montpellier, la possibilité pour des estivants de s'évader de la zone littorale pour découvrir la campagne proche, jusqu'à l'arrière pays des garrigues calcaires.

### **III.1.3 Propositions détaillées**

Nos propositions de déplacements à vélo concernent les liaisons entre les communes du nord et Montpellier, ainsi qu'entre ces communes. La «carte générale vélo» en montre une vue d'ensemble. Pour relier Montpellier, on voit qu'il y a essentiellement trois passages :

**1. Le Rond-Point d'Agropolis**, suivi de la route de Mende ou de l'avenue d'Agropolis. Cela concerne surtout les cyclistes de Montferrier, mais aussi ceux de Prades, Clapiers, Jacou (lorsque la RD 65 sera dotée de sa piste cyclable).



**2. Le gué de Lavalette.** Cela concerne les cyclistes venant de Prades (lorsque la RD 65 sera dotée de sa piste cyclable, ou par la Voie Verte du Lez) et de Clapiers/Jacou. Cet itinéraire n'est malheureusement praticable que si le Lez est suffisamment bas, à cause du gué. Une passerelle suspendue pour piétons et cyclistes restant hors d'eau est donc indispensable pour la continuité du cheminement toute l'année. Des solutions à un prix raisonnable existent: par exemple, l'ONF va livrer un équipement de type «passerelle suspendue» dans la vallée de la Buèges. Par ailleurs, l'itinéraire est assez chaotique et devrait être mieux aménagé entre le rond-point du Fesquet et le gué de Lavalette. Il constitue une alternative très agréable car éloignée des grands axes de circulation automobile, et plus court en distance.

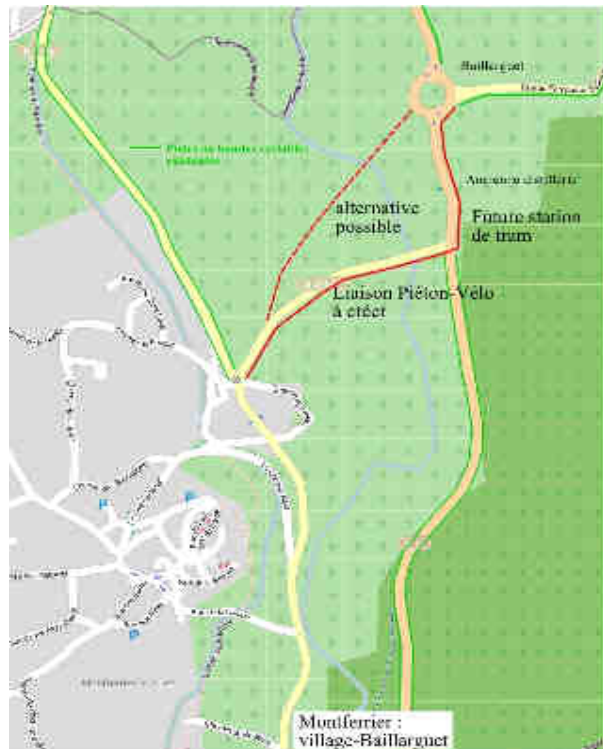
**3. Castelnaud.** Cela concerne surtout les cyclistes de Jacou, mais aussi ceux de Clapiers et de Prades, notamment ceux qui doivent aller vers les quartiers d'emploi du Millénaire. Le point très noir (zone 3 A) que constitue la traversée par le centre de Castelnaud nécessite d'étudier très attentivement les itinéraires d'évitement (voir plus loin : évitement de Castelnaud).

Nous détaillons ci-après nos propositions sur les points plus spécifiques correspondant aux points noirs relevés précédemment.

## Zone 1

### Zone 1 A : liaison Baillarguet Montferrier

Propositions de piste cyclable avec réalisation d'une passerelle indépendante ou adossée au pont existant pour relier le quartier Baillarguet au reste du village de Montferrier.



Zone 1 B : raccord entre la piste cyclable le long de la Lironde et la piste cyclable de la route de Mende au niveau du giratoire d'Agropolis à prévoir lors de l'aménagement du carrefour (RD 65).

Aménager l'avenue d'Agropolis en double sens cyclable, afin d'éviter aux cyclistes travaillant à Agropolis et venant du nord, d'avoir à faire le détour, comportant un dénivelé, par la route de Mende et la rue Arthur Young.

Zone 1 C : compléter le tronçon d'environ 1 km entre la rue Arthur Young (en haut du lycée agronomique Frédéric Bazille) et le petit rond point du réservoir de Montmaur, par la route de Mende ou par le chemin du réservoir de Montmaur.



## Zone 2

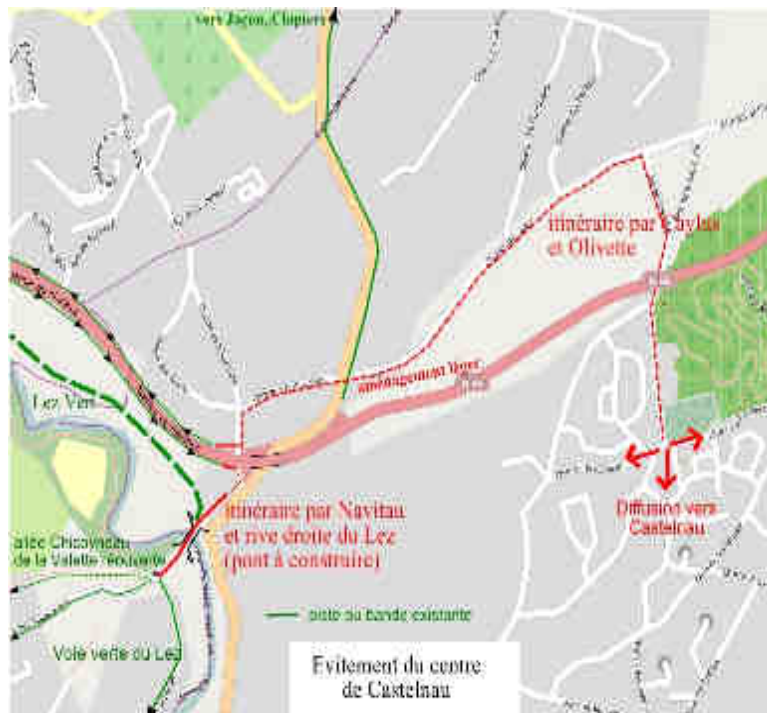
Zone 2 C : Rond-point SLPA-Asten sur l'axe Jacou - Le Crès : notre proposition serait de finir de constituer en piste cyclable la voie qui passe sous le rond-point en longeant le Salaison. Ce cheminement a été dégradé par les précédentes crues et aboutit au bas du Crès où les pistes cyclables sont à nouveau présentes (au niveau du parking du lac du Crès). Cette voie est submergée lors des crues mais elle permet en temps ordinaire aux cyclistes et piétons d'éviter ce carrefour très dangereux. Le chemin existe, seul un tronçon dégradé est à reprendre. On pourrait lui adjoindre une bretelle rejoignant la zone commerciale, et assurer la continuité avec les pistes cyclables et piétonnières de Jacou, en aménageant plusieurs points de franchissement sécurisé de la RD 67.

Zone 2 D : Au niveau du rond-point de Girac (Carrefour Immobilier) : nous suggérons de créer une piste cyclable séparée des voitures comme cela est réalisé sur quelques centaines de mètres dans le sens Prades-le-Lez vers Montpellier. Voir aussi le projet «Voie Verte du Lez», pour le raccordement entre la future piste du RD 65, les bandes cyclables le long de la RD 17 vers Prades-le-Lez et le cheminement «Voie Verte du Lez».

## Zone 3

Zone 3 A : évitement du centre de Castelnaud

Clapiers Castelnaud Sud-Ouest vers Montpellier. Une solution serait de prolonger la piste/bande cyclable au niveau du moulin de Navitau ou du Martinet par une passerelle suspendue ou un pont flottant franchissant le Lez et débouchant au niveau du bas du Parc de Méric, (itinéraire vert déjà sécurisé). Une autre solution serait de déboucher au bas de la Clinique du Parc mais l'emprise du foncier bâti ne le permet pas.



Ce passage sur le Lez s'intègre dans l'itinéraire du «Voie Verte du Lez», décrit plus haut.

Jacou - Castelnaud Est : le cheminement pourrait s'intégrer après la voie verte venant

de Jacou le long du Chemin de l'Olivette menant au Mas de Caylus. Il y aurait possibilité ensuite de monter vers le Lycée G. Pompidou et l'Aube Rouge par la route passant sous la RD 65.

Zone 3 B. Une autre possibilité serait la «contre-allée» le long de la voie ferrée dans le quartier des Aubes (Avenue Xavier de Ricard).

## **III.2 Transports en commun**

### **III.2.1 Considérations générales**

L'arrivée des nouvelles lignes de tramway ne fait qu'absorber les nouveaux flux de transport sans diminuer la congestion automobile.

Nous observons un problème général, concernant le rabattement vers le tram : au delà d'une bande de 300m autour du tram, le système des navettes de rabattement est globalement inefficace (temps de trajet trop long, pas de cadencement, etc.)

A Jacou, le tram s'arrête à l'entrée de la commune et donc n'en dessert pas correctement les points importants (centres commerciaux, etc.).

Il faut développer la plate-forme intermodale de Notre-Dame du Sablassou. À terme il y est prévu une halte TER : nous nous en réjouissons tout en insistant sur le fait que cette halte doit bénéficier de nombreux arrêts tout au long de la journée et devenir un vrai pôle où convergent un maximum de lignes de transport en commun et de pistes cyclables. La mise en service pôle devra permettre le prolongement de la ligne 2 de tramway vers Vendargues et Castries en empruntant l'ancienne voie ferrée pour former une ligne de tram-train.

### **III.2.2 Le réseau actuel de transports en commun**

#### **III.2.2.1 Le constat**

Le réseau actuel de transports en commun de l'Agglomération de Montpellier est un réseau à deux vitesses :

- d'une part un petit réseau de tramway, donc en site quasi-propre, composé de deux lignes, bientôt trois, et plus dans le futur. Les lignes de ce petit réseau disposent des caractéristiques des lignes à haut niveau de service : cadencement, larges plages horaires (jusqu'à minuit, voire au delà les week-end) et fréquences variables (une bonne fréquence pour la ligne 1, une fréquence moyenne en zone centrale à faible en périphérie pour la ligne 2).

- d'autre part un réseau complémentaire de lignes de bus réparti en deux catégories : bus urbains sur Montpellier et bus suburbains pour les autres communes de l'Agglomération :

Les bus urbains bénéficient d'une fréquence moyenne pour la majorité des lignes - sauf quelques exceptions (La Ronde) - et de plages horaires limitées : les bus s'arrêtent entre 20h30 et 21h, ce qui convient à la majorité des déplacements

domicile-travail mais n'est pas adapté à une utilisation de loisirs (sorties cinéma, spectacles, restaurant, réunion...) ni à une utilisation domicile travail pour des métiers aux horaires décalés pour lesquels la plage horaire actuelle impose quasiment l'utilisation d'une voiture individuelle.

Les bus suburbains, pour leur part, ont des fréquences faibles et des plages horaires encore plus limitées qui interdisent pour une partie non négligeable des usagers la possibilité d'effectuer les trajets domicile travail en transport en commun.

L'arrivée des deux premières lignes de tramway s'est faite alors que dans le même temps quasiment aucune amélioration n'a été faite concernant les lignes de bus (sauf l'amélioration de la fréquence de la ligne 15, et les navettes en soirée aux terminus tramway). Pour certaines lignes la situation a empiré :

- à l'arrivée de la ligne 1, le rabattement systématique des lignes provenant de Prades le Lez, Palavas (avant sa sortie de l'Agglomération) a entraîné une augmentation des temps de parcours de l'ordre de 15 minutes par trajet.

- à l'arrivée de la ligne 2, les lignes partant du Corum ont toutes été supprimées.

Il faudrait veiller à ce que l'arrivée d'une ligne de tramway ne se traduise pas par la baisse de qualité de l'offre pour des zones qui de fait ne sont plus desservies (à cause de longueur de trajet dissuasive).

La mise en place récente de navettes de nuit desservant des communes de l'Agglo à partir de stations de tramway (Place de l'Europe, Saint Cléophas, Notre Dame de Sablassou) constitue un premier signe intéressant d'extension des plages horaires, mais reste encore insuffisante, notamment en terme de fréquence. Et surtout, ne s'applique pas aux quartiers de Montpellier non desservis par le tram.

Les transports en commun dans l'agglomération ne sont donc pas concurrentiels avec la voiture (en particulier si on n'habite pas Montpellier et que l'on y travaille). Le temps de trajet est souvent trop long.

### **III.2.2.2 Les dysfonctionnements**

Sur certaines lignes de bus (notamment la Ronde) et de tramway (ligne 2 surtout le matin dans le sens Jacou-Notre Dame de Sablassou), les bus ou tramways passent en avance (jusqu'à 5 minutes pour les bus et 2mn pour le tramway), ces avances obligent les usagers à se présenter systématiquement en avance aux arrêts. C'est une perte de temps supplémentaire pour les usagers et une perte de productivité pour la TaM puisque les chauffeurs font des pauses prolongées aux arrêts de régulation (Saint Eloi pour la Ronde). Pour les bus, soit les chauffeurs ralentissent tout au long du parcours en cas de faible circulation, soit on diminue les temps de parcours. Pour le tramway, il faut privilégier la première solution. Nous tenons à remarquer qu'un bus ou un tramway qui arrive en retard, c'est regrettable mais tout à fait acceptable car lié le plus souvent à des impondérables (incident, bouchon) mais qu'un bus soit en avance c'est inadmissible.

**Point noir** : sur la ligne 2 de tramway entre les stations Centurions et Notre Dame de Sablassou en direction de Jacou, régulièrement et surtout en fin d'après-midi, le tramway est bloqué par les automobiles stationnant sur la voie : le problème provient du fait que les automobiles sont bloquées dans le rond point à proximité de la station Notre Dame de Sablassou et que surtout le feu reste trop longtemps au vert à l'approche du tramway.

En cas d'incident sur une ligne de tramway, du fait du manque de bus de réserve, la TaM fait appel à des bus des autres lignes. Ces lignes subissent alors de très grosses perturbations (le plus souvent c'est la Ronde qui est mise à contribution comme cela a été le cas le 25 avril 2010).

La ligne 2 de tramway a un cadencement très approximatif et qui change à chaque type de service : en période scolaire, hors période scolaire et le samedi, les horaires sont plus ou moins cadencés mais varient d'un type à l'autre, ainsi en période scolaire et le samedi, le cadencement est de 15 minutes mais décalées de 2 minutes, cela ne facilite pas la tâche des usagers.

### **III.2.3 Propositions générales**

- Élargissement des plages horaires des lignes de bus : il n'y a plus de bus dans les villages aux heures tardives alors que le tram fonctionne encore à Montpellier.

- Création de lignes supplémentaires «plus traditionnelles» dans les villages mal desservis.

- Augmentation des passages aux heures de pointes mais aussi aux heures creuses sur les lignes existantes.

- Pour les lignes de Transport en Commune en Site Propre (TCSP), comme il a été mentionné dans la partie Diagnostic, l'Agglomération de Montpellier doit envisager et donc sérieusement étudier l'alternative qui consiste à mettre en service des lignes BHNS à la place de lignes de tramway.

- Il faudrait étudier également la possibilité de mettre en service des bus avec impériale ou plate-forme et support vélos. De beaux bus, qui donneraient envie de ne pas prendre sa voiture pour goûter un moment de convivialité partagé auraient sûrement un impact sur la fréquentation.

- Se déplacer, ce n'est pas seulement se transporter d'un point à un autre le plus rapidement possible. Pourquoi ne pas équiper des plates-formes nues localement à partir des dessins des usagers, en organisant par exemple un concours dans l'Agglo ? Cela permettrait peut-être de modifier le rapports des habitants à « leur » bus .

Ces problèmes et propositions sont développés de manière plus spécifique dans les parties suivantes.

#### **III.2.3.1 Communes de la première couronne**

##### ***III.2.3.1.1 Les problèmes***

a) - Castelnau Le Lez est un cas particulier du fait de la présence de la ligne 2 de tramway et de ses 7 stations. La partie sud de la commune est bien desservie. La partie nord, par contre, qui bénéficiait auparavant, avant la création de la ligne 2 du tramway, d'une desserte par bus toutes les 20 minutes (ligne de bus 4) ne dispose plus à présent que d'une desserte toutes 1h30! Ce qui équivaut à une quasi absence de desserte. D'autre part, la ligne 2 de tramway ne dispose pas d'un cadencement suffisant tout au long de la journée pour la partie terminale entre Notre Dame de Sablassou et le terminus de Jacou.

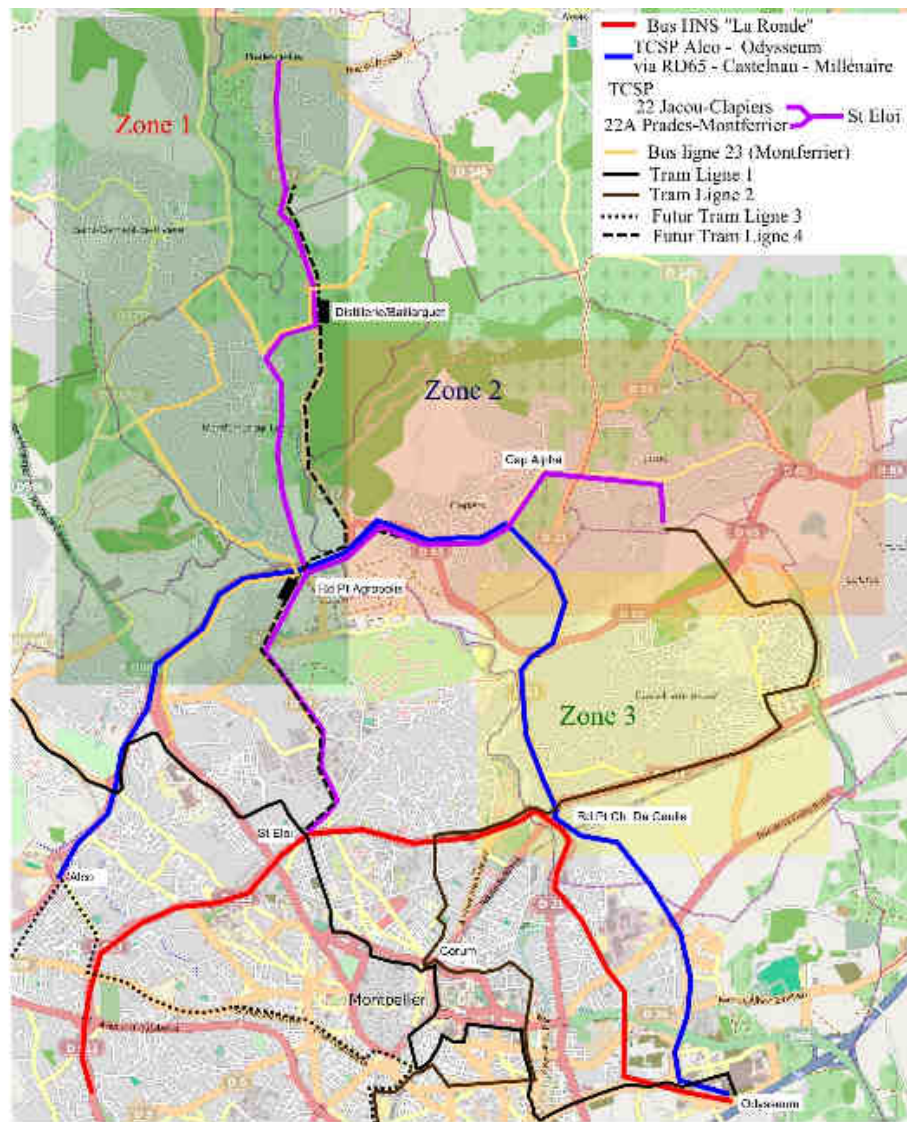
b) - Les trajets Castelnau Le Lez - Nord de Montpellier nécessitent un passage par le centre de Montpellier avec un changement à la station Corum. Cela entraîne d'une part un afflux de voyageurs sur la ligne 1 en partie centrale (déjà saturée aux heures de pointe), d'autre part un rallongement du temps de parcours. Il existe bien la ligne de bus La Ronde mais son emprunt impose un second changement pour aller vers les hôpitaux et les universités et sa trop faible fréquence (15 à 20 minutes suivant les périodes) en diminue grandement l'intérêt. Et pourtant, la demande est bien là car, malgré sa faible fréquence, on peut noter que La Ronde voit d'année en année sa fréquentation augmenter.

c) - Clapiers, Jacou et Montferrier-sur-Lez sont traversées par la RD65 qui va subir des modifications avec le doublement du nombre de voies. La création de ces nouvelles voies, si elles sont dévolues aux seuls véhicules individuels, va jouer le rôle bien connu d'«aspirateur à voitures», phénomène désastreux à tous égards.

d) - Concernant les trajets domicile travail des habitants de Clapiers et Jacou, les besoins se répartissent principalement sur deux axes : un premier axe est-ouest vers Hôpitaux Universités et un second axe vers le centre et le sud-est de Montpellier : Millénaire, Odysseum. Sur ces deux axes, nous déplorons l'absence de transports en commun rapides (exemple : 1 heure de temps de trajet Clapiers-Millénaire par les transports publics contre ¼ heure à une demi-heure en voiture).

e) - Pour les habitants de Prades le Lez et Montferrier-sur-Lez, le problème est essentiellement lié aux horaires, et à la fréquence qui ne sont pas suffisamment incitatifs pour faire concurrence à la voiture individuelle. De plus, il n'y a qu'une seule ligne de bus (ligne 23) pour desservir ces deux communes - qui totalisent environ 8000 habitants - ce qui pénalise les habitants de Prades le Lez (le détour du bus par Montferrier augmente fortement le temps de parcours). A l'avenir (horizon 2018) il y aura une ligne de tram (ligne 4) mais il ne faudrait pas que cette perspective serve de prétexte pour ne pas améliorer les services de bus existants. De plus envisager une ligne BHNS plutôt qu'une ligne de tramway pourrait permettre d'accélérer la mise en service et donc de subvenir à ces besoins de déplacements.

### ***III.2.3.1.2 Nos propositions*** (Voir la carte ci-dessous)



Il est nécessaire de passer d'un réseau en étoile à un véritable réseau maillé, offrant des solutions alternatives à la voiture individuelle anticipant l'arrivée de la ligne 4 du tram, à l'horizon 2018. Pour cela, nous préconisons :

- Qu'une voie soit dévolue en site propre aux transports en commun sur la RD 65. La solution minimale consiste en la mise en site propre le matin dans le sens entrant vers Montpellier et le soir dans le sens sortant de Montpellier. Cela répond au problème c). Cette voie en site propre pourrait aussi accueillir les voitures remplies à plus de trois personnes ou celles issues du co-voiturage : il suffirait d'installer des bornes qui s'effaceraient en présence des bus ou des porteurs de badge .

- La création de trois lignes de bus en site propre, certaines à Haut Niveau de Service, qui seraient :

- 1° La Ronde (existante, mais à aménager en ligne HNS)

2° Une autre ligne semi-circulaire (« La Grande Ronde », plus large, reliant le rond point d'Alco (correspondance avec la ligne 3 du tram) à Odysseum passant par la RD 65 (sur la voie réservée, cf. ci-dessus), desservant Clapiers et Jacou (Cap Alpha), traversant le centre historique de Castelnaud jusqu'au Rond Point Charles de Gaulle, et irriguant le quartier du Millénaire jusqu'à Odysseum. Cette ligne assurerait un excellent maillage avec les trois lignes de tram : ligne 3 à Alco, ligne 1 au Château d'O, ligne 2 à Charles de Gaulle, ligne 1 à nouveau à Odysseum.

3° Une ligne rapide vers la station de tram Saint Eloi, avec deux branches : la première, venant du terminus du tram 2 à Jacou et passant à Cap Alpha, à Clapiers, puis empruntant la RD 65 jusqu'au rond-point Agropolis puis la route de Mende dans Montpellier (selon le trajet de l'actuelle ligne 22) et la deuxième, venant de Prades-le-Lez/Montferrier-sur-Lez, rejoignant la précédente au rond-point Agropolis. Cette ligne complète le maillage précédent, puisque, d'une part, elle raccorde le terminus Jacou de la ligne 2 du tram au futur terminus Clapiers de la ligne 4 du tram, et d'autre part elle rencontre la « Grande Ronde » sur la RD 65 entre les ronds-points du Fesquet et Agropolis (correspondances facilitées, au rond point d'Agropolis, entre les différentes destinations assurées par ces deux lignes). La création de ce réseau répond aux problèmes b), d), e).

Outre ce réseau, nous proposons aussi :

- Un véritable cadencement de la ligne 2 du tram, sur la partie terminale Jacou-ND du Sablassou, et le rétablissement d'une vraie desserte de la partie nord de Castelnaud (problème a)

- Une ligne de bus, partant du terminus du tram à Jacou, et desservant Jacou intra-muros (partie est de la commune, avec la piscine Alex Janny et le collège).

- Le réaménagement de l'actuelle ligne 23 (Occitanie-Montferrier-Prades) qui serait limitée à Montferrier, afin de mieux desservir cette commune (Prades étant desservi par la ligne rapide Prades Saint Eloi : voir point précédent): même trajet de la ligne 23 dans Montpellier, puis, dans Montferrier, passage par le boulevard de la Lironde, le chemin de la Qualité, le mas de l'huile, desserte du futur lotissement du Mas de Caubel, du Dévezou, du Fescou, de l'ancienne distillerie et de Baillarguet.

- Si la future ligne 4 de tramway doit comporter une branche vers Prades Le Lez, il faut prévoir une station à proximité de l'ancienne distillerie, de manière à ce que, d'une part, les habitants du centre de Montferrier puissent en bénéficier (ce qui rend d'autant plus pertinente la réalisation du « déplacement doux » piéton-vélos du village à Baillarguet), et d'autre part, que la cité scolaire et le centre de recherches de Baillarguet soient correctement desservis. Il faut prévoir aussi une station au rond point d'Agropolis pour desservir le Parc Agropolis et les riverains du Boulevard de la Lironde et quartier du Picheyrou.

### **III.2.3.2 Communes de la seconde couronne**

- La mise en place récente par la TAM de navettes de nuit à partir de Notre

Dame de Sablassou est intéressante mais reste insuffisante en terme de fréquence (actuellement une navette toutes les 1heure 30) et de plage horaire (dernière navette à 22h15). Des départs à partir de Jacou seraient nécessaires également pour les communes d'Assas, Saint Drézéry ....

- Dans de trop nombreux cas, les bus de la TaM (Agglomération de Montpellier) et les bus de d'Hérault Transport (Département de l'Hérault) qui desservent des mêmes communes de l'agglomération de Montpellier ont des horaires identiques. Il serait plus judicieux que les bus de l'une des deux tutelles décalent leurs horaires.

Par exemple, au départ de Notre Dame de Sablassou (Castelnau Le Lez) les lignes de bus 29 (TaM) et 101 (Hérault Transport) desservent toutes les deux la commune de Saint Brès : les bus des deux lignes partent à 17h50, 18h35 et 19h35. Avec le même nombre de bus et sans aucun surcoût on pourrait donc doubler la fréquence et allonger la plage horaire en direction de Saint Brès.

### **III.2.4 Autres propositions permettant de réduire les déplacements en voiture individuelle**

- Le co-voiturage : des places des parking seraient à réserver au covoiturage.

- L'utilisation de véhicules non polluants pour les livraisons en centre ville, les transports en commun, le ramassage des déchets ménagers

- Le ramassage des ordures ménagères en dehors des heures de pointes et surtout des heures où circulent les enfants pour se rendre à l'école.

- Sachant que 46% des dépenses énergétiques en LR proviennent de l'usage des véhicules personnels, satisfaire les besoins de bases (services, commerces, marchés, emplois ) en les répartissant sur l'ensemble de l'agglomération permettrait de réduire les déplacements et donc ces dépenses.

### **III.3 Desserte des grands équipements, risques et préservation des milieux naturels : une proposition à valeur d'exemple**

#### **Aggrader les berges et pacifier la circulation dans l'environnement du Lez par une voie verte entre le chemin du Lez et l'allée de Monplaisir et une voie partagée dans la rénovation de la rue Combes**

Selon des citoyens de Castelnau le Lez, « Aller et venir du Vieux Village au Parc de Monplaisir est devenu si risqué pour les piétons que beaucoup y renoncent. Alors que tout devrait être fait pour que les promeneurs et les riverains, puissent profiter de ce privilège inestimable pour la commune, qu'est la coulée verte du Lez, tant vantée par ailleurs » (par exemple La Gazette N° 979 & 1131). Le chemin du Lez

comme la rue Emile Combes, font intégralement partie d'un site ancien tel qu'il en existe dans d'autres villes qui font tout pour le conserver et le mettre en valeur.

Or l'environnement des berges du Lez entre le Chemin du Lez et l'allée de Monplaisir, a été fortement dégradé par la création d'un parking de plus de 500 places. Une première étape a été l'élimination de nombreux arbres à proximité en particulier du moulin des Guilhems. Une deuxième étape, sans répit, est le parking incontrôlé des véhicules au delà de la capacité actuelle (voire à la recherche d'ombre) qui élimine de proche en proche le couvert végétal. Ce qui se passe ainsi à Castelnau le Lez est typique de ce qu'il faut éviter de faire.

Sans oublier que notre paradisiaque fleuve Méditerranéen peut devenir un violent torrent. Son niveau peut recouvrir d'un lac le bas de la rue Combes et le chemin du Lez être submergé en moins d'une heure (Fiches DDE de Plus Hautes Eaux 057 3&4). Or, selon l'avis du Service d'Incendie et de Secours de l'Hérault (SDIS N°EG/EG/5/2006 du 23/11/2006) l'occurrence de ces aléas gravissimes est accrue au 21ème siècle.

A nouveau selon des citoyens de Castelnau le Lez: « Pour faire droit aux légitimes aspirations des citoyens à profiter de la sérénité de la belle vallée du Lez, il convient d'appliquer une sévère limitation des vitesses des véhicules à moteur ». Or la configuration du chemin du Lez et de la rue Emile Combes, correspond à celle d'un chemin vicinal et d'une rue de village, allant jusqu'à moins de 3 m, comme au voisinage des voies Diderot ou Pompette. En aménageant tout l'espace de voirie des berges du Lez, selon le décret du 29 novembre 1990, l'automobiliste sera tenu de céder le passage en faveur des piétons et cyclistes.

L'objectif est donc de:

**1° Réaliser une voie légère piétonne sur l'emprise publique le long du Lez.**

Cette voie permettrait un cheminement vert préservant la végétation depuis le bas de la rue A. Thomas jusqu'au parc Monplaisir au prix de quelques contraintes : - suppression d'une dizaine de places de parking de terre le long du Lez face à l'actuelle entrée des urgences. et aménagement d'une passerelle vers le parc Monplaisir à la fin du trajet. ( L'esprit de cette voie est visible le long du lez à plusieurs endroits jusqu'au moulin des guilhems: terre battue, petit renforts avec pieux en bois et passerelles légères).

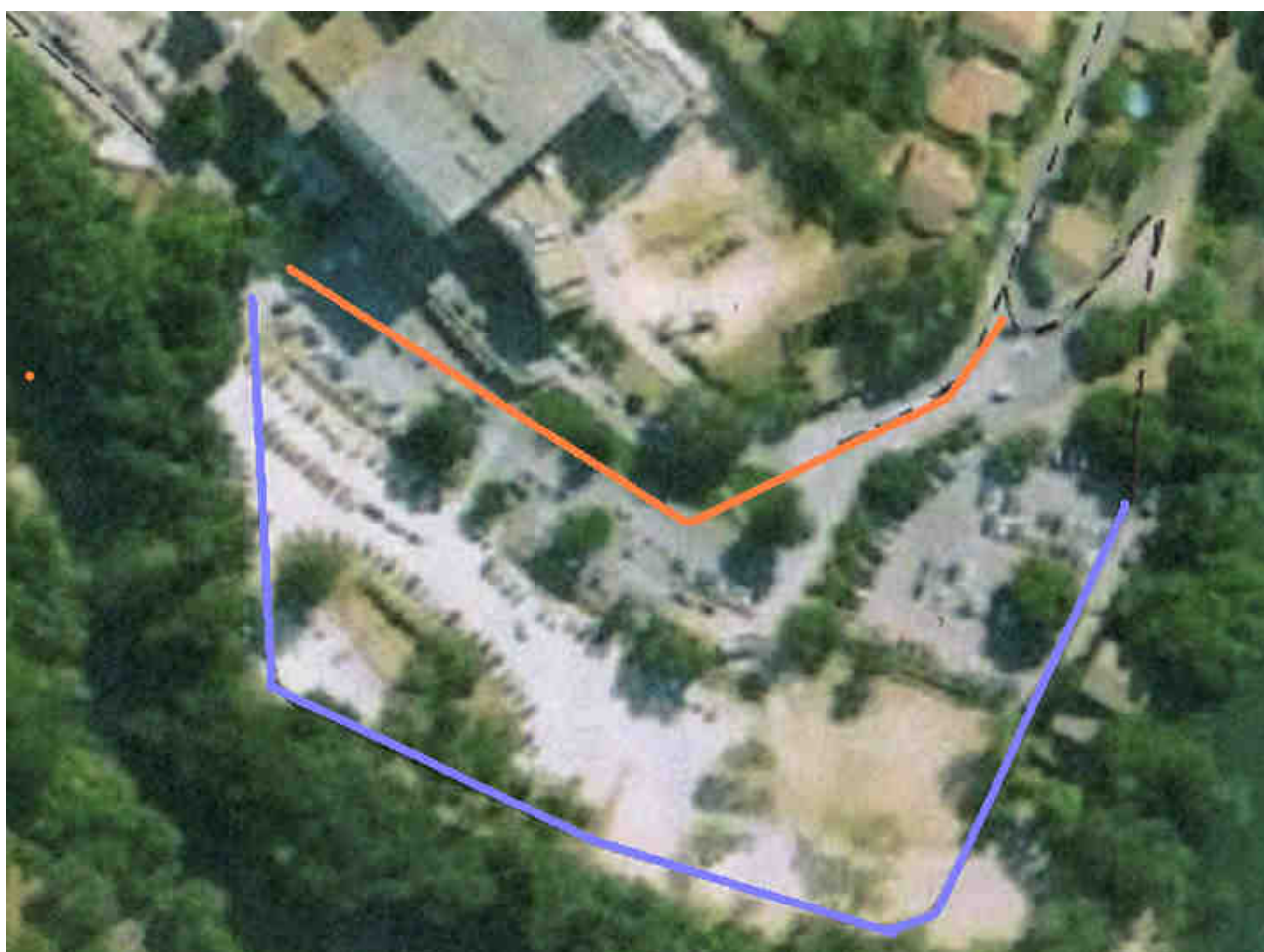
**2° Réaliser une passerelle au-dessus du Lez entre le Parc Monplaisir et la Berge Montpelliéraine du Lez :**

Cette passerelle, accessible aux piétons et aux cyclistes, permettrait de faire le lien avec l'autre berge du Lez qui a été parfaitement réaménagée par la ville de Montpellier.

### 3° Réhabiliter et sécuriser la partie basse de la rue Combes :

Il s'agit de la portion de rue allant du croisement du Chemin du Lez jusqu'au parc Monplaisir, cette partie de rue Emile Combes que s'est actuellement totalement réapproprié La Clinique du Parc S.A, et qui a vocation à retrouver sa vocation initiale, à savoir l'accès au Parc Monplaisir. Pour cela, cette rue doit être transformée en voie partagée entre les piétons, les cyclistes, les riverains du parc Monplaisir, et les seules urgences de la Clinique du Parc. Le stationnement de part et d'autre de cette voie partagée serait interdit permettant ainsi une meilleure fluidité. Un seul accès au parking de la Clinique du Parc serait autorisé en amont de cette partie de rue Emile Combes: l'entrée unique au carrefour du chemin du Lez et de la rue Emile Combes, limitant ainsi au minimum le trafic automobile jusqu'au parc Monplaisir.

Les taxis et ambulanciers devant accéder à la partie haute de la Clinique pourraient y accéder par l'impasse Racine réaménagé et rejoindre en contrebas le début de cette voie partagée, pour ressortir vers la rue Emile Combes.



Cette proposition s'inscrit en parfait accord avec les conclusions de l'étude du bureau d'étude Altermodal annexée au PLU de Castelnau, et qui considère que « les berges du Lez doivent devenir le poumon vert de la commune » (comme de celle de Montpellier avec le Parc Méric). Elle conclut à la création d'une voie le long des berges du Lez aux bénéfices multiples : « rendre les berges à la promenade et aux

loisirs, valoriser le vieux village, restaurer un cheminement naturel vers le Parc Monplaisir, reconquérir la qualité écologique et paysagère des berges, améliorer la qualité de l'eau, préserver la nidification et le biotope du Lez ».