



MONTPELLIER

LA MISE EN VALEUR DU CENTRE VILLE



Mots clés :

Logistique urbaine ; Modes non motorisés ; Planification ; Projets de transports publics ; Réhabilitation des cœurs de ville

Montpellier, quinzième agglomération française, est l'une des villes les plus dynamiques sur le plan démographique : elle accueille plus de 1 000 nouveaux habitants par mois ¹. Afin d'améliorer le cadre de vie et de dynamiser le centre historique, le quartier de l'Ecusson a été entièrement piétonnisé. L'accessibilité en transport collectif a été renforcé et l'usage de la voiture découragé en généralisant le stationnement payant.

France	Montpellier
Population : 64 895 000 hab.	Population : Commune : 250 000 hab. Aire urbaine : 490 000 hab.
Superficie : 640 394 km ²	Superficie : Commune : 57 km ² Aire urbaine : 435 km ²
Densité : 101,3 hab. / km ²	Densité : Commune : 4 386 hab. / km ² Aire urbaine : 1 126 hab. /km ²
Taux d'urbanisation : 77,80 %	Longueur des lignes : Tramway : 56 km
Taux de croissance annuel de la population urbaine (2005-2010) : 1,41 %	Parts modales : VP : 64 % TP : 8 % MA : 28 %
PIB / habitant : 39 448,4 \$	
IDH : 0,884 / 1	
Taux de motorisation : 496 véhicules pour 1 000 hab.	
Véhicules par kilomètre de route : 39	
Accidentologie : 0,75 accident mortel pour 10 000 hab.	

Sources : Banque Mondiale – PNUD – Vincent Meyer – Montpellier-Aggl.com – EPOMM

Mots clés : Logistique urbaine ; Modes non motorisés ; Planification ; Réhabilitation des cœurs de ville

D'après les interventions de :

- **Marc LE TOURNEUR** – expert Transdev (conférences de Damas et Marseille, 2010).
- **Vincent MEYER** – responsable service déplacement observatoire à la ville de Montpellier (conférence de Marseille, 2010).

A Montpellier, planification urbaine et politiques de transport sont liées car la ville se construit autour des lignes de tramways existantes.

Le taux de croissance de la population est bien supérieur à celui de la moyenne nationale : 1,2 % à 1,5 % par an à Montpellier contre 0,5 % en France. Montpellier ne cesse de croître et d'accueillir de nouveaux habitants, notamment des jeunes du fait de la présence de nombreuses universités. Un accroissement tel de la population pourrait mener à une amplification des problèmes de congestion.

La piétonisation de l'hyper-centre apparaît comme une opportunité pour améliorer la qualité de vie des habitants en privilégiant ainsi les modes doux plutôt que le « tout-automobile ». ¹ En 2010, l'agglomération a décidé d'intégrer pour la première fois dans son PDU, un Plan Local de Déplacements élaboré en concertation avec les habitants pour fixer des objectifs clairs :

- Dissuader les flux de transit grâce à deux principaux itinéraires de contournement de la ville.
- Améliorer les accès au centre-ville en passant d'une circulation à sens unique à une circulation à double sens sur l'anneau de distribution qui entoure l'hyper-centre.
- Apaiser la circulation dans les quartiers résidentiels en étendant les zones limitées à 30 km/h.
- Sécuriser les déplacements pour une ville plus sûre et plus sereine.
- Mieux partager la voirie et donner toute leur place aux modes alternatifs à la voiture.

LE CENTRE HISTORIQUE

La mairie a mis en place une réglementation de la circulation pour tous les véhicules à moteur afin de préserver son patrimoine urbain. Un périmètre a été délimité en vue de protéger l'environnement, d'améliorer le cadre de vie et la tranquillité des habitants et d'assurer la commodité de la circulation. ² Les 3 mesures principales prises par la ville sont les suivantes :

- Un stationnement payant généralisé dans le centre.

Pour la ville de Montpellier, le stationnement payant représente un outil essentiel de la politique de déplacements. Elle a mis en place une mesure simple : la totalité du stationnement sur voirie est payante dans la zone centrale.

La tarification est favorable aux résidents et défavorable aux employés (trajet domicile-travail) et varie selon les zones, tarifs dégressifs par cercles concentriques. Par ailleurs, des parkings en ouvrage (en quantité limitée, 8 500 places de stationnement) sont facilement accessibles.

En parallèle, l'agglomération a multiplié le nombre de parcs de stationnement consacrés à l'intermodalité. Ainsi, les parkings P+Tram permettent de proposer une alternative crédible aux transports individuels.

- Une accessibilité forte en transports collectifs.

Le tramway est au cœur du projet d'agglomération. Il est à l'échelle des besoins et permet l'aménagement urbain. De 1997 à 2012, 3 lignes de tramways ont été construites. Les 2 premières lignes ont permis en 15 ans de multiplier par 3 la capacité d'accès en transport collectif au centre de Montpellier.

En 2012, le réseau de transport collectif comprend 4 lignes de tramways, 3 lignes radiales et une circulaire, une



Figure 1 : Exemple d'intermodalité.

¹ Projet de plan local de déplacement

² <http://www.montpellier.fr/3489-acces-zone-pietonne.htm>

cinquième et une sixième ligne sont prévues pour 2017, et 30 lignes de bus qui maillent le territoire. Cette offre est complétée par un système de vélos en libre-service (Véloagg'), des stationnements-vélo sécurisés à proximité du tramway et des centres d'autopartage (Modulauto). Ainsi, l'agglomération de Montpellier confirme son choix pour l'intermodalité.

La construction d'une nouvelle ligne de tramway permet de renouveler le cadre de vie ; les rues aux alentours sont entièrement réaménagées, les espaces piétonniers sont redessinés, le bâti ancien est réhabilité et les animations extérieures des terrasses et des espaces culturels sont multipliées.

- Une piétonisation extensive.

Depuis le début des années 70, la piétonisation du centre-ville a eu un rôle dynamisant. Entre 1997 et 2004, le nombre de personnes parcourant l'Ecusson a augmenté de 21 %. Depuis 2004, l'ensemble du quartier de l'Ecusson a été piétonnisé : 22 kilomètres de rues sur 100 hectares ont ainsi été fermés à la circulation motorisée. Des bornes amovibles contrôlent l'accès des modes de transports motorisés à la zone piétonne. Pour permettre les livraisons, la zone est complètement ouverte en semaine de 4h à 10h du matin.

Les mesures prises par la communauté d'agglomération s'avèrent efficaces. L'accès au centre de Montpellier suit la répartition modale suivante :

- Transports en commun (bus et tramway) : 40 %
- Piétons et vélos : 35 % (hausse de 50 % en 10 ans de la marche à pied dans les rues)
- Voitures : 25 %

Par ailleurs, le taux de fréquentation des transports collectifs et le taux de couverture des coûts d'exploitation sur le réseau de l'agglomération sont parmi les plus élevés de France : un beau succès commercial associé à un coût mesuré pour la collectivité. Concernant l'opinion publique, elle est favorable à ces mesures et soutient l'agglomération. Pour preuve, le centre-ville a connu une croissance démographique plus importante que la périphérie au cours de la dernière décennie.³

Cependant, la zone piétonne pose certaines problématiques :

- La circulation demeure dans la zone piétonne, environ 3 500 véhicules par jour, et la fraude reste importante (dysfonctionnement du système de bornes, entrée de 2 roues motorisées dans la zone, stationnement illégal de voitures).
- Les accès aux hôtels sont très difficiles pour les touristes (parkings éloignés, taxis ne voulant pas entrer dans la zone, accès impossible pour les autocars).

La zone piétonne pose aussi problème pour certaines activités ayant recours aux livraisons. Suite à un arrêt municipal de 2006, les règles sur les livraisons de marchandises ont été assouplies. Les livraisons



Figure 2 : Logistique urbaine.

³ http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?ref_id=16187®_id=1#un

sont toujours autorisées de 4h à 10h pour l'ensemble des véhicules mais les horaires de livraisons ont été étendus pour les véhicules à propulsion électrique (de 4h à 12h et de 14h à 19h). Cette dernière mesure a eu pour effet une réorganisation des chaînes logistiques des entreprises (équipement en véhicules électriques, émergence de nouveaux transporteurs dédiés au centre-ville et la création d'un lieu d'échanges pour livraisons). Toutefois, de nouvelles contraintes sont alors apparues (les véhicules électriques ne sont pas adaptés à certaines marchandises et les volumes pouvant être transportés sont faibles, la question de leur autonomie et malheureusement une démarche qui n'a concerné que la zone piétonne).

Des solutions sont envisagées pour faciliter le transport de marchandises en centre-ville :

- Utilisation de tramways-cargos.
- Diversification des véhicules non polluants.
- Centres de distribution urbains (locaux fermés et surveillés) et espaces de livraisons aménagés à proximité de l'Ecusson.

CONCLUSION

Marc Le Tourneur soulève néanmoins quelques interrogations sur les risques qui peuvent peser sur ces évolutions : le centre-ville ne deviendra-t-il pas, à terme, l'archétype de la ville-musée ? Il se pose cette question pour 4 raisons :

- Des investissements aux coûts élevés pour un territoire emblématique mais limité.
- Une disparition des couches sociales les plus modestes dans les quartiers centraux.
- Un commerce de centre-ville qui continue à évoluer dans une double direction : haut de gamme et spécialisation, triptyque culture-loisirs-restauration.
- Un risque majeur en termes de déplacements et d'étalement urbain : sous l'impact du prix élevé du foncier, les bureaux, les administrations et les établissements d'enseignement continuent à migrer vers la périphérie.