



## ETUDE DE CIRCULATION ET DÉPLACEMENTS COMMUNE DE MONTBAZIN

### DIAGNOSTIC DE LA CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT SUR LA COMMUNE



Ville & Mobilité



# ORDRE DU JOUR

## 1/ Objectifs de la mission

## 2 /Analyse territoriale de la commune

## 3/ Analyse des documents cadres du territoire

## 4/ Les conditions de déplacements sur la commune

## 5/ Les conditions de stationnement sur la commune

## 6/ Suite de la mission

# 1/ Objectifs de la mission

# LES OBJECTIFS DU SCHÉMA DIRECTEUR

Montbazin, une commune rurale d'environ 3 000 habitants. Elle était l'une des 6 communes de la Communauté de Communes du Nord du Bassin de Thau. L'intercommunalité a fusionné en 2017 avec Thau Agglo, et est appelée Sète Agglopôle Méditerranée (SAM).

L'enjeu de la présente mission est d'apporter une expertise quant aux enjeux de circulation et de stationnement à l'échelle de la commune de Montbazin, qui doit permettre :

- D'identifier les problématiques et différents points de dysfonctionnements à propos de la circulation et du stationnement dans la commune ;
- D'identifier les besoins et enjeux en termes de mobilité, notamment en ce qui concerne la circulation dans une commune ancienne et les difficultés de stationnement pour les habitants du centre historique ;
- D'apporter des solutions permettant d'améliorer la gestion de la circulation et du stationnement pour les résidents de la commune, ainsi que des cheminements piétons.

La volonté globale de la commune est d'avoir un cœur de ville apaisé, requalifié et attractif.



# PLANNING DE RÉALISATION DE LA MISSION

## Phase 1

- Diagnostic quantitatif et qualitatif

## Phase 2

- Définition des enjeux de la future politique de circulation et stationnement

## Phase 3

- Elaboration d'un plan local de circulation et stationnement

## Phase 4

- Fiches actions

## **2/ Analyse territoriale de la commune**

# ANALYSE TERRITORIALE

## Le territoire et la dynamique de population :

Montbazin est une commune située dans le département de l'Hérault, elle est polarisée par deux pôles : Montpellier et Sète. Elle est la quatrième commune la moins peuplée de Sète Agglopôle Méditerranée, avec **2 994 habitants** (2017). Entre 1999 et 2008, Montbazin a connu une **croissance démographique soutenue** (+3,2% par an). Depuis, cette **dynamique a fortement ralentie** (+0,6% par an), notamment par rapport aux autres communes du nord de l'intercommunalité (+1,7% en moyenne par an).

La structure de la population communale est aujourd'hui plutôt **jeune** par rapport aux autres communes : 20% de la population a moins de 15 ans. Les caractéristiques spécifiques de Montbazin sont :

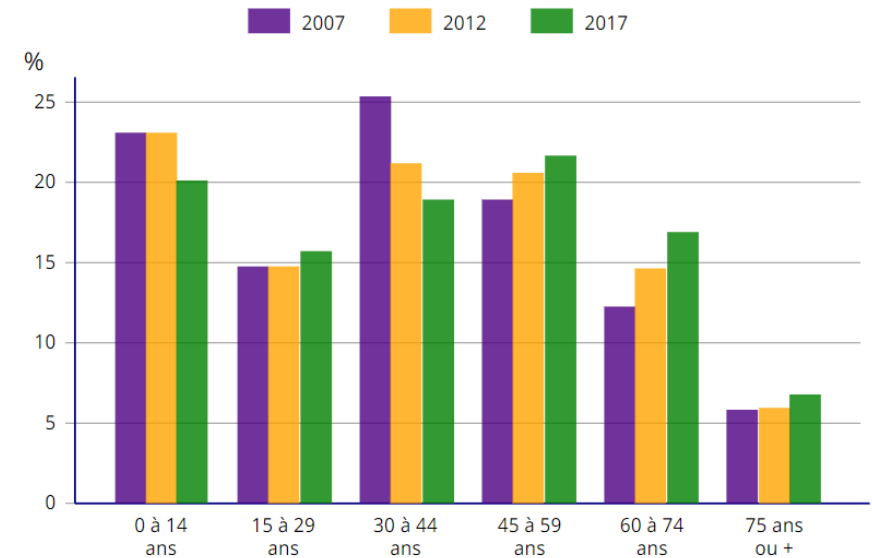
- Une **taille moyenne des ménages assez élevée** (2,47)
- Une **forte présence de couples avec enfants** (38% des ménages)
- Un **taux élevé de résidences principales récentes** (38% construites depuis 1990)

## Équipement automobile des ménages :

D'après les dernières données de recensement de la population de l'INSEE, près de **93% des ménages sont équipés d'au moins une voiture**. Ce pourcentage est plus élevé de 10 points que la moyenne de l'agglomération. Par ailleurs, **52% des ménages de Montbazin possèdent au moins 2 voitures**, contre seulement 30% au sein de l'intercommunalité. Les ménages montbazinois auraient donc tendance à utiliser majoritairement leur voiture pour se déplacer. Le parc automobile de la commune est estimé à **1 850 voitures**.

Aussi, environ 73% des ménages possèdent au moins un emplacement réservé au stationnement. Toutefois, cela est **inégalement réparti sur le territoire communal** : le centre-ville, plus ancien, n'a que très peu de logements équipés d'au moins une place de stationnement. On peut estimer qu'au moins **250 ménages** n'ont pas de possibilités de stationnement dans l'habitat.

Répartition de la population communale par tranche d'âge (en %)



Source : Insee 2017

Taux d'équipement automobile des ménages

	2007	%	2012	%	2017	%
<b>Ensemble</b>	<b>1 043</b>	<b>100,0</b>	<b>1 135</b>	<b>100,0</b>	<b>1 192</b>	<b>100,0</b>
<b>Au moins un emplacement réservé au stationnement</b>	<b>797</b>	<b>76,4</b>	<b>851</b>	<b>75,0</b>	<b>868</b>	<b>72,8</b>
<b>Au moins une voiture</b>	<b>964</b>	<b>92,4</b>	<b>1 058</b>	<b>93,2</b>	<b>1 108</b>	<b>92,9</b>
1 voiture	445	42,6	477	42,0	485	40,7
2 voitures ou plus	520	49,8	580	51,1	622	52,2

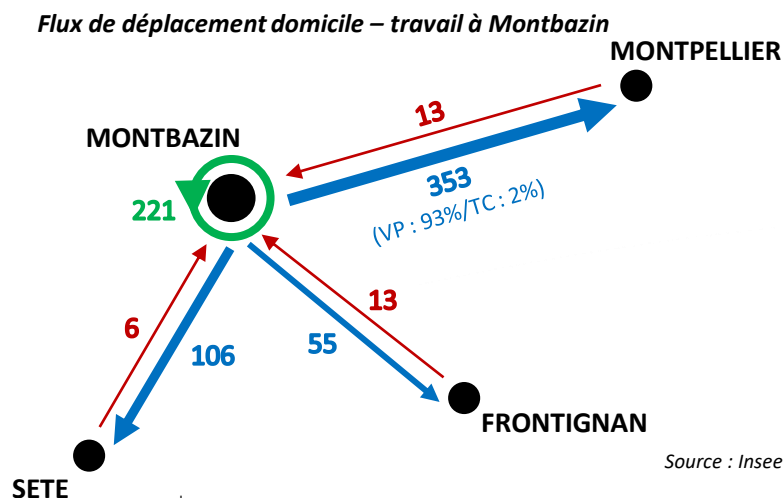
Source : Insee 2017

# LES DÉPLACEMENTS PENDULAIRES

## Analyse des flux domicile – travail selon l’origine ou la destination des actifs :

À Montbazin, on recense **1 360 personnes actives** au sein de l’emploi. Sur ces dernières, 16% travaillent dans la commune, et plus d’un quart se rendent à Montpellier chaque jour. Ce trajet d’une trentaine de minutes environ est effectué à **93% en véhicule particulier**, et seulement à 2% en transports en commun. Sète est la seconde ville qui accueille le plus d’actifs montbazinois (106 déplacements, tous réalisés en VP). D’autres communes comme Frontignan, Gigan ou encore Fabrègues voient quelques dizaines d’actifs de Montbazin commuter chaque jour (entre 30 et 60). La polarisation de la commune par Montpellier et Sète s’observe facilement.

Au niveau des flux entrants, Montbazin voit **129 actifs venir travailler chaque jour** sur son territoire. Ils viennent de différentes communes des alentours, mais utilisent tous le même mode de transport : le véhicule particulier (voiture, camion ou fourgonnette).



Source : Insee 2017 Source : Insee 2017

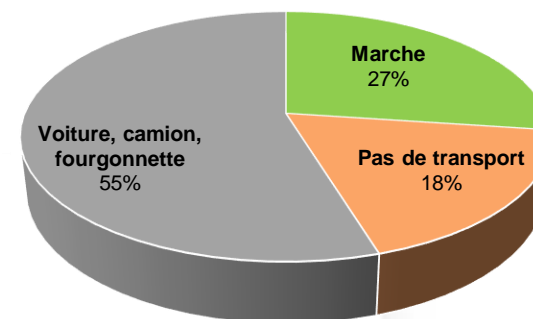
## Les moyens de transport utilisés en interne à la commune :

En ce qui concerne les personnes qui habitent et travaillent à Montbazin, ils sont au nombre de 222. Sur ces actifs **la part modale des véhicules particuliers est de 55%**. Ce chiffre est relativement élevé pour une commune où l’urbanisation est concentrée autour du centre historique. La **marche à pied est peu développée** (27%) alors que le centre-ville est accessible à toute la commune en moins de 15 minutes de marche. Enfin, 18% des flux domicile-travail ne nécessitent pas de transport (actifs travaillant à leur domicile).

Aucune personne ne mentionne le vélo comme mode de transport utilisé pour se rendre sur le lieu de travail.

En ce qui concerne les flux pendulaires sortants de Montbazin, la part modale des **véhicules particuliers reste également fortement majoritaire (93%)**. Le passage de seulement deux lignes de transports en commun (Ligne 22 et 672) explique la part modale minimale des transports publics dans les flux pendulaires : 2% des flux sortants et 0% des flux entrants.

## **Part modale des flux domicile – travail internes à Montbazin**





# LES PÔLES GÉNÉRATEURS

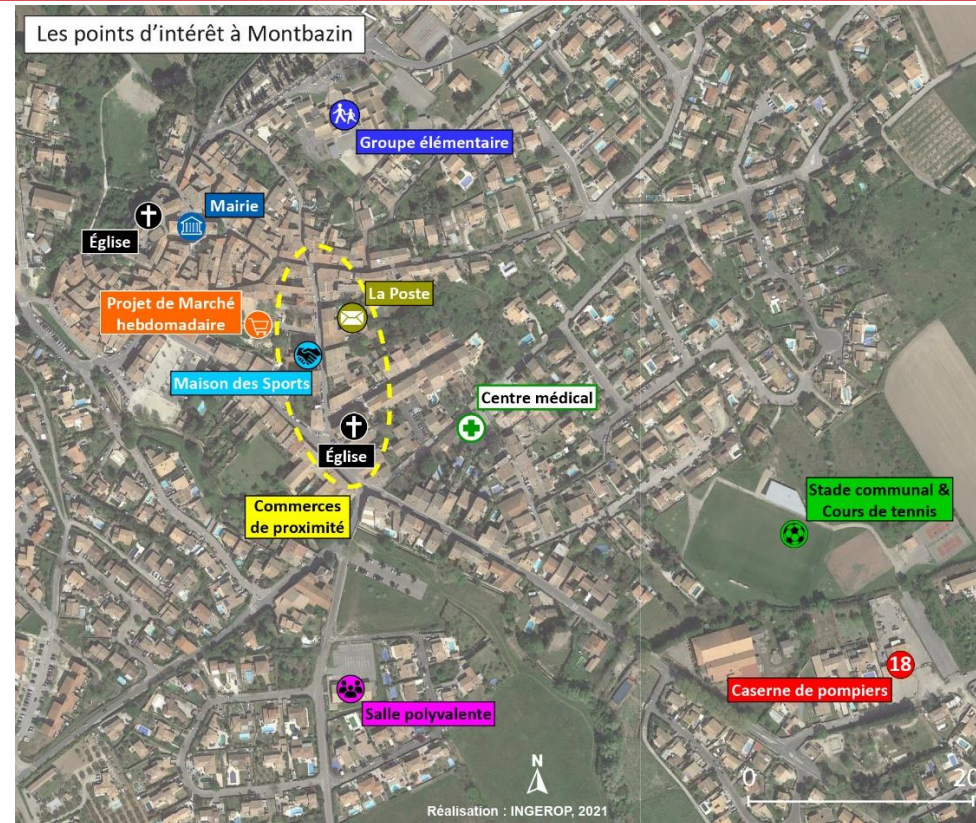
## Les pôles générateurs du territoire :

La commune de Montbazin dispose à son échelle locale, de plusieurs pôles générateurs. Premièrement, la place de l'église dispose de **commerces de proximité**, notamment d'une boulangerie, une supérette et une vente en saison de légumes. Un bar tabac existe le long de la Vene ou un camion pizza se positionnement également. La pharmacie qui était sur la place de l'église a récemment été délocalisée chemin des Romains, où il a été créé un pôle médical (médecin, pédiatre, infirmières, etc.). Les commerces et services se concentrent à proximité du centre historique de la commune.

Un marché hebdomadaire est en projet sur la place du jeu du ballon qui a été réaménagée récemment.

Un **établissement scolaire** est présent à Montbazin. Il s'agit d'un groupe scolaire localisé au Nord-Est du centre-ville. Celui-ci accueille environ **230 élèves**. Les collégiens et lycéens doivent se rendre dans les établissements des communes à proximité.

Des **équipements sportifs** sont présents, notamment au Sud-Est où se trouve le stade communal, un terrain de plus petite taille, ainsi que deux cours de tennis. La **vie associative et sportive** se concentre au sein de la maison des Sports, rue de la Carrierasse. Les événements locaux ont lieu principalement dans la salle polyvalente communale.



# LES DÉPLACEMENTS SCOLAIRES

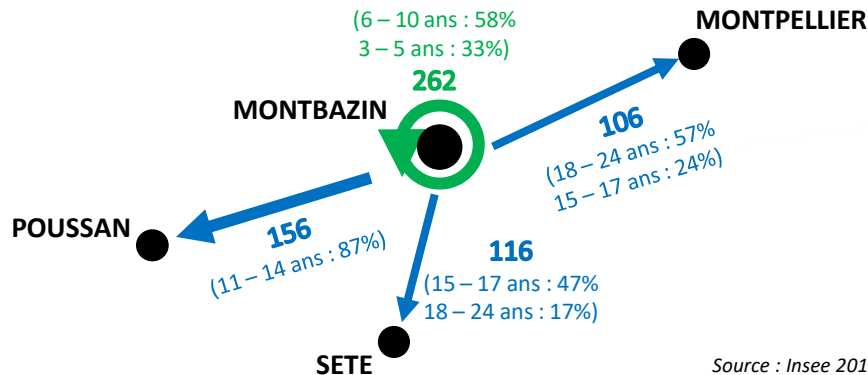
## Les différents établissements scolaires du territoire :

La présence d'un seul groupe scolaire à Montbazin, qui regroupe des classes de maternelle et de primaire, explique le fait que **les flux scolaires internes à la commune sont très majoritairement pour des élèves de moins de 10 ans**. L'importance des déplacements scolaires internes, combinée à l'usage prépondérant de la voiture par les habitants nécessite d'avoir **une réflexion sur le mode de déplacement à utiliser par les parents pour mener leurs enfants à l'école**.

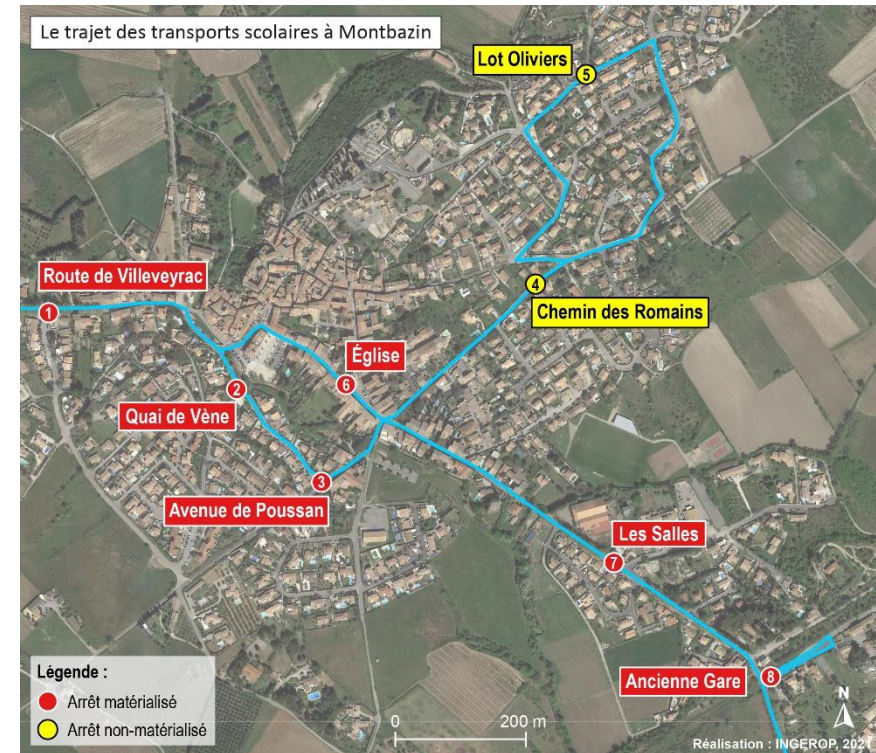
Les **flux scolaires sortants de Montbazin sont principalement en direction de Poussan** (collège Via Domitia), avec un flux de 156 élèves. Ils se déplacent notamment grâce à la ligne de transport scolaire reliant Montbazin au collège Via Domitia de Poussan.

Les flux scolaires sortants en direction de Montpellier et de Sète sont principalement réalisés par des jeunes lycéens (15 – 17 ans) et par des étudiants de l'enseignement supérieur, ou de jeunes actifs (18 – 24 ans).

### *Flux de déplacement domicile – lieu d'enseignement à Montbazin*



Source : Insee 2017



## Le trajet des transports scolaires :

La ligne de transport scolaire permettant aux montbazinois de rejoindre le collège dont ils dépendent à Poussan passe par 8 arrêts. Les cars desservent l'arrêt « Route Villeveyrac » puis passent par le Quai de la Vène, et s'insèrent sur le chemin des Romains. Selon la documentation d'Hérault Transports, il se trouve sur cet axe un arrêt, mais celui-ci n'est pas matérialisé. C'est le même constat pour l'arrêt suivant : « Lotissement Oliviers ».

Les transports scolaires terminent leur boucle à Montbazin par la desserte des arrêts « Les Salles » et « Ancienne Gare » pour ensuite desservir la commune de Gigan.

## **3/ Analyse des documents cadres du territoire**

# LE PLAN DE DÉPLACEMENT URBAIN DE SAM

## Plan de mobilité :

Le plan de déplacements urbains de Sète Agglopôle Méditerranée adopté en 2019 a défini 4 objectifs principaux :

1. Une mobilité apaisée sur les courtes et moyennes distances
2. Des transports en commun performants et attractifs
3. Un meilleur partage de l'espace public dans les centres des communes
4. De nouvelles pratiques pour des déplacements plus harmonieux

Les différents enjeux identifiés servent à mettre en œuvre des actions en leur faveur, qui auront un impact significatif à l'horizon 2030.

## Voiture particulière :

- Réduire significativement le trafic automobile, en diminuant la part modale de la voiture, notamment lorsqu'elle est utilisée de manière individuelle : passer de 60% à 51% des déplacements en véhicule particulier.
- Mailler le territoire afin de délester les noyaux urbains et garantir l'accessibilité de la ville centre : **réalisation d'un contournement routier à l'Ouest de Montbazin permettant de diminuer le flux de transit local.**
- Les nouvelles infrastructures doivent cependant ne pas engendrer trop d'artificialisation, notamment dans les zones aux forts enjeux environnementaux (zone Natura 2000).

## Stationnement :

- Redistribuer et réglementer l'offre de stationnement selon les usages : il faut faciliter le stationnement à proximité des points d'intérêts, tout en améliorant le partage de la voirie.
- Limiter la **place de l'automobile dans la ville, en maximisant l'usage des parkings en périphérie proche.**

## Modes actifs :

- Améliorer la part modale des modes actifs, en passant de 30% à 33% pour les piétons, et de 2% à 5% pour les cyclistes.
- Réaliser des **plans piétons communaux** en faveur d'une ville solidaire et partagée.
- Créer un réseau cyclable continu et sécurisé pour encourager le report modal sur l'ensemble du territoire : **création d'une piste cyclable sécurisée reliant Montbazin à Poussan le long de la RD2.**
- Faciliter l'usage du vélo par des mesures facilitatrices.

## Transports collectifs :

- Développer et consolider la performance des transports en commun en allant vers un plus haut niveau de desserte à l'échelle intercommunale.
- Assurer un report modal des usagers de la voiture individuelle vers les transports en commun, dont l'offre doit être améliorée et adaptée à la demande, soit un passage de 5% à 8% dans la part modale totale du territoire.
- Faciliter l'accès au territoire par les transports collectifs ferroviaires et routiers
- Soutenir un plan d'autopartage et de covoiturage, nécessitant l'aménagement de nouvelles aires et d'une plateforme dédiée.

# LE SCOT DU BASSIN DE THAU

## Un SCOT à l'échelle de 3 communautés de communes :

Le Schéma de Cohérence Territoriale est élaboré par le Syndicat mixte du bassin de Thau, maître d'ouvrage. Il concerne les 14 communes de Sète Agglopol Méditerranée. Le SCOT a connu deux phases de réalisation :

- 1ère phase : Diagnostic Stratégique
- 2ème phase : Projet d'Aménagement et de Développement Durables (P.A.D.D)

## Enjeux de mobilité :

Le P.A.D.D présente les enjeux liés à la mobilité pour tous les modes de déplacement :

### - Modes actifs :

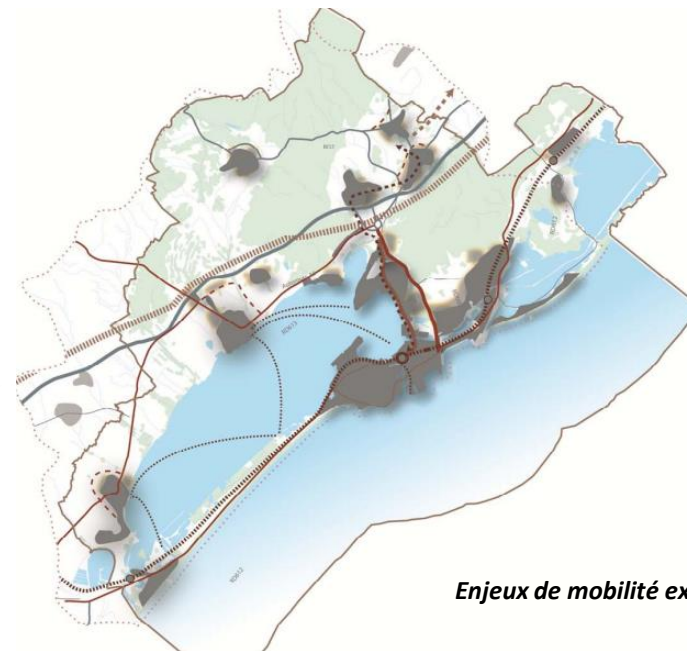
- Développer un réseau de circulation douces, principalement pédestres et cyclables : de nouvelles pistes cyclables et sentiers pédestres sont à créer afin de mailler le territoire d'un véritable réseau de mobilités actives.
- La continuité et la sécurisation des cheminements piétons et cyclables sont des enjeux forts, indispensables à l'augmentation de la part modale des modes actifs.

### - Transports collectifs :

- Créer un réseau structurant de transports alternatifs, notamment à partir du réseau de transports en commun, qui se doit d'être performant afin d'être une alternative aux transports individuels motorisés. Le parti affiché est de développer le territoire dans les secteurs les plus aptes à accueillir une diversité de transports collectifs.
- Connecter le réseau de transports en commun du Bassin de Thau à celui de l'agglomération montpelliéraine, dans l'objectif de gagner en performance et d'augmenter la part modale des TC.

### - Déplacements motorisés :

- Mieux organiser les déplacements automobiles, d'une part en clarifiant la vocation des axes et en aménageant les voiries principales, et d'autre part, en hiérarchisant les flux et en adaptant les conditions de circulation à chaque usage (urbain, échange, desserte, transit...).
- Les projets concrets identifiés dans le P.A.D.D concernent notamment la concrétisation ou finalisation de projets routiers structurants qui permettent de limiter ou détourner les flux de transit de certains centres urbains (Gigean, Marseillan ou encore Montbazin).



Enjeux de mobilité extrait du P.A.D.D du SCOT

# ÉTUDE URBAINE ET DU COMMERCE (2018)

## Une étude de redynamisation des commerces dans le centre :

Cette étude a été menée par TEMAH Etudes à propos de la situation du commerce et de l'artisanat à Montbazin. Celui-ci traite de la dynamique de l'offre commerciale de proximité, ainsi que des différents aspects d'accessibilité et de stationnements dans la commune.

## Les commerces du centre ancien :

Le diagnostic réalisé a permis de conclure que les 13 commerces de proximité situés dans le centre du village de Montbazin sont plutôt espacés, et ne forment **pas une polarité commerciale continue**. La récente création du pôle médical chemin des Romains a accentué cette **discontinuité des commerces et services**. Toutefois, les commerces les plus attractifs (boulangerie, supérette et tabac-presse) sont tous localisés sur la rue du Jeu de Ballon. Le stationnement à proximité de cette rue doit être suffisant, sans gêner les autres usages. L'un des principaux enjeux identifié lors de l'étude est de **récréer de la densité commerciale dans le centre** du village, ce qui accentuerait la problématique de la gestion du stationnement et d'accessibilité à cette zone centrale.

## Les enjeux de circulation et stationnement identifiés :

Divers enjeux directement liés à la circulation et au stationnement sur la commune de Montbazin ont également été identifiés. Ils étaient les suivants :

- **Valoriser les liaisons** entre les différentes polarités locales (école, place de l'église, place du jeu de ballon) ;
- **Préserver le « Cœur de ville »** de la circulation tout en conservant une accessibilité en voiture pour les commerces, notamment en ce qui concerne l'offre de stationnement et les emplacements dédiés à la livraison ;
- Travailler sur la **création de liaisons douces** sur les rues commerçantes principales (rue Carrierasse, rue du Jeu de Ballon et chemin des Romains) ;
- Travailler sur la **connexion entre les parkings à forte capacité et les commerces** (lisibilité et accessibilité des modes actifs).

Ces enjeux doivent être évidemment pris en compte dans la présente étude.



## **4/ Les conditions de déplacements sur la commune**

# ANALYSE DU RÉSEAU VIAIRE

## Le réseau viaire

Le **réseau viaire structurant** à proximité de Montbazin est caractérisé par :

- La présence de la **RD2 à l'Ouest** de la commune, qui relie Clermont-l'Hérault à Sète. Elle permet de rejoindre la RD613 puis la RD600 qui donne accès à l'échangeur E15 de l'A9 (trajet d'environ 7,5km depuis Montbazin).
- La **RD5**, qui relie directement la RD2 à la commune de Montbazin, puis qui repart au Nord vers Montpellier en passant par Cournonterral et Pignan. Pour rejoindre l'axe Nord – Sud, il fallait entrer dans la partie urbanisée de Montbazin. Depuis février 2019, un contournement de la RD5 de 1,8km permet de déporter les flux de transit à l'extérieur de la ville de Montbazin.

Le réseau viaire sur la commune est lui, constitué de plusieurs départementales :

- La **RD119**, qui est l'axe central permettant de traverser la commune d'Est en Ouest
- La **RD119E2**, qui relie le centre de Montbazin aux quartiers résidentiels du Sud-Ouest, jusqu'à Poussan

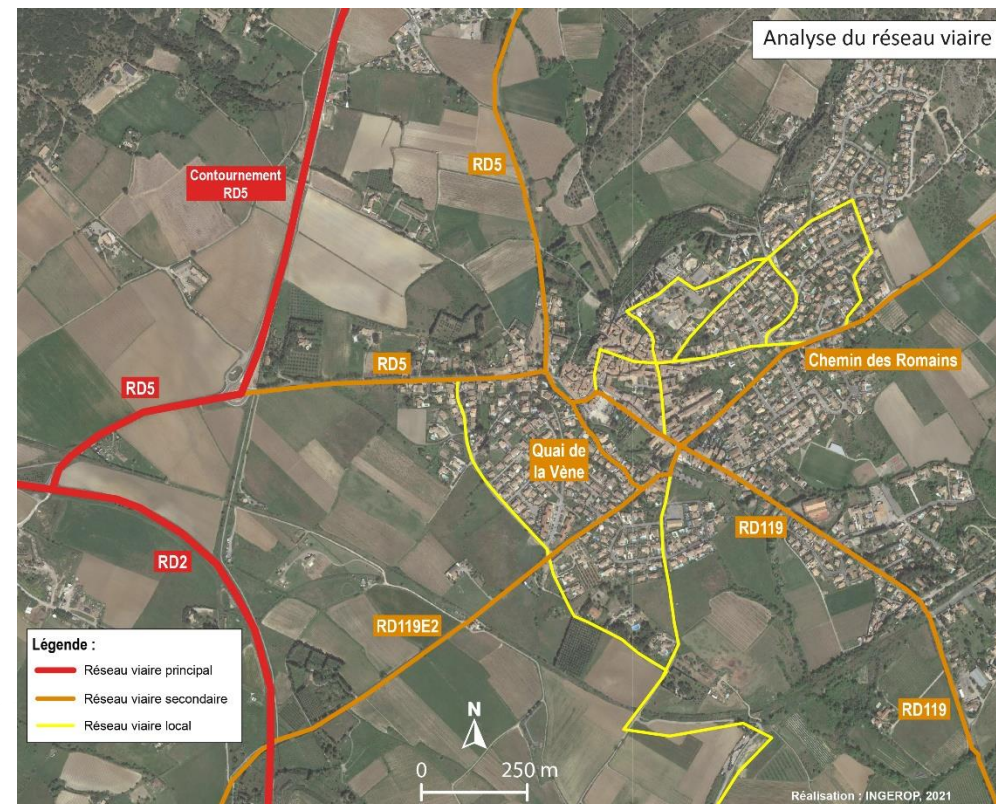
Le **chemin des Romains** est structurant à l'échelle locale, encore plus depuis la délocalisation du centre médical, car il relie le centre ancien à la partie Nord-Est de la commune et ensuite il permet une liaison vers l'est il est cependant très contraint deux véhicules ne se croisent pas.



**Le chemin des Romains**



**L'avenue de la Gare (RD119)**





# ANALYSE DU RÉSEAU VIAIRE

## État du réseau viaire :

Sur certains axes, nous constatons des **aménagements anciens et pour certains des revêtements** en mauvais état. Les ruelles du centre historique sont très étroites (environ 3 mètres) et permettent à peine le passage des véhicules légers. Malgré la faible circulation sur ces rues, elles permettent à certains résidents de rejoindre leur habitation. Certaines ruelles sont en double sens mais leur largeur ne permet pas aux véhicules de se croiser. On parle notamment de :

- La Rue de la Mairie ;
- La Rue du Marché ;
- La Rue du Peyrou.

Les axes structurants à l'échelle locale ont également **une chaussée vétuste**, ainsi qu'un aménagement qui ne permet **pas de partager la voirie aux modes actifs**. Ces axes ont pourtant une fonction centrale dans le réseau viaire local, mais leur état ne correspond pas à leur fonction. C'est le cas de :

- **La RD119** : rue du Jeu de Ballon & avenue de la Gare ;
- Le Chemin des Romains.

Certains axes du réseau viaire local sont tout de même **en bon état**, et semblent avoir été réaménagés depuis peu : c'est le cas de l'avenue de Poussan, ou encore des différents camis (du Chevalet, du Marteler, des Vignerons), qui sont récents **du fait des nouvelles constructions résidentielles**, notamment au Sud de la commune.

→ Un travail de **requalification des ruelles étroites dans le centre ancien** doit avoir lieu. Aussi, l'agencement des axes structurants doit être revu, leur permettant de conserver ce statut tout en améliorant les conditions de circulation et de partage de la voirie.



# LES VITESSES AUTORISÉES

## Carte des vitesses autorisées

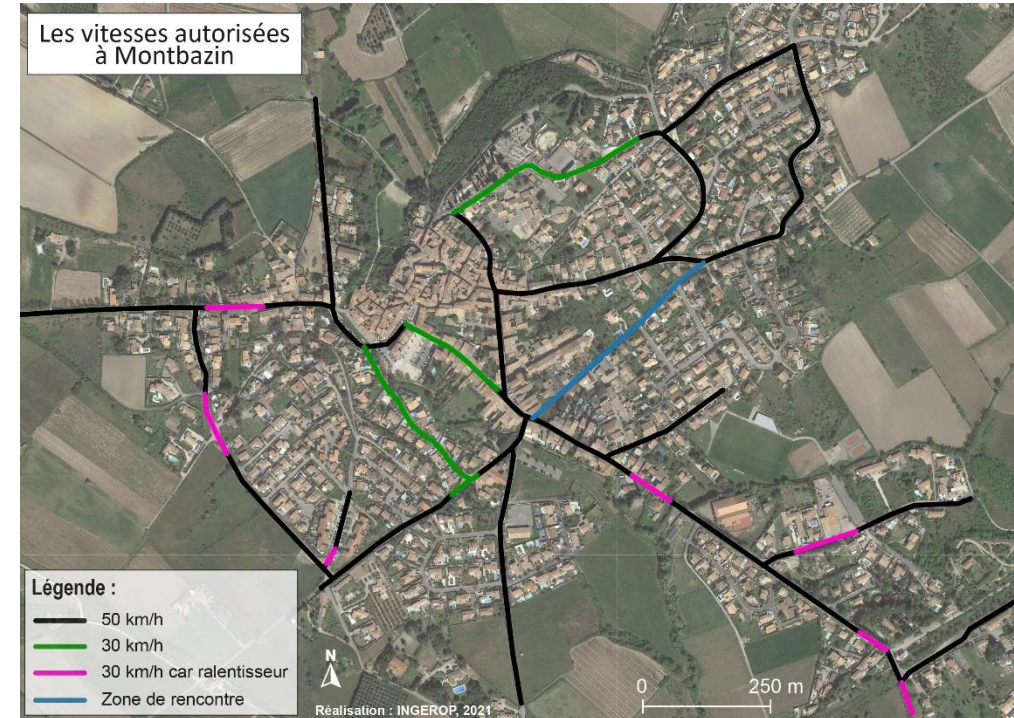
### Des limitations de vitesse mal signalisées

Une majorité des axes composant le réseau viaire ne sont **pas ou peu signalisés en matière de vitesse réglementaire**. Ce manque de signalisation sur les vitesses autorisées pourrait signifier que la quasi-totalité de la commune est soumise à une limitation de vitesse de 50 km/h. Certains axes sont tout de même **limités à 30 km/h**, comme pour le Quai de la Vène, la rue du Jeu de Ballon ou encore la rue de Valfalis donnant sur le groupe scolaire communal. Les autres limitations de vitesse à 30 km/h correspondent à des ralentisseurs, auxquels sont assignés cette limite de vitesse.

Le chemin des Romains est la **seule zone de rencontre** recensée sur le territoire, où les automobilistes sont minoritaires sur les modes actifs (piétons et cyclistes). Elle s'arrête juste avant le giratoire qui permet de rejoindre la rue du Couvent cependant il n'y a pas de panneau B33 marquant la fin de la zone.

Le **centre historique et ses ruelles ne font l'objet d'aucune signalisation quant à la limitation de vitesse**, on peut donc considérer que la limitation applicable est de 50 km/h. Vue l'étroitesse de celles-ci, l'agencement de ces ruelles se prête plutôt à une plus forte limitation de vitesse : **30 km/h, voire la mise en zone de rencontre (20 km/h)**.

La signalisation est globalement mal localisée, voire inexistante par endroits. En effet, on ne sait pas forcément où s'arrête les limitations à 30 km/h (exemple rue du Jeu de Ballon) et la zone de rencontre sur le chemin des Romains.



Limitation à 30 km/h Quai de la Vène



Entrée de la zone de rencontre chemin des Romains

# LES TRANSPORTS COLLECTIFS

## Les lignes régulières

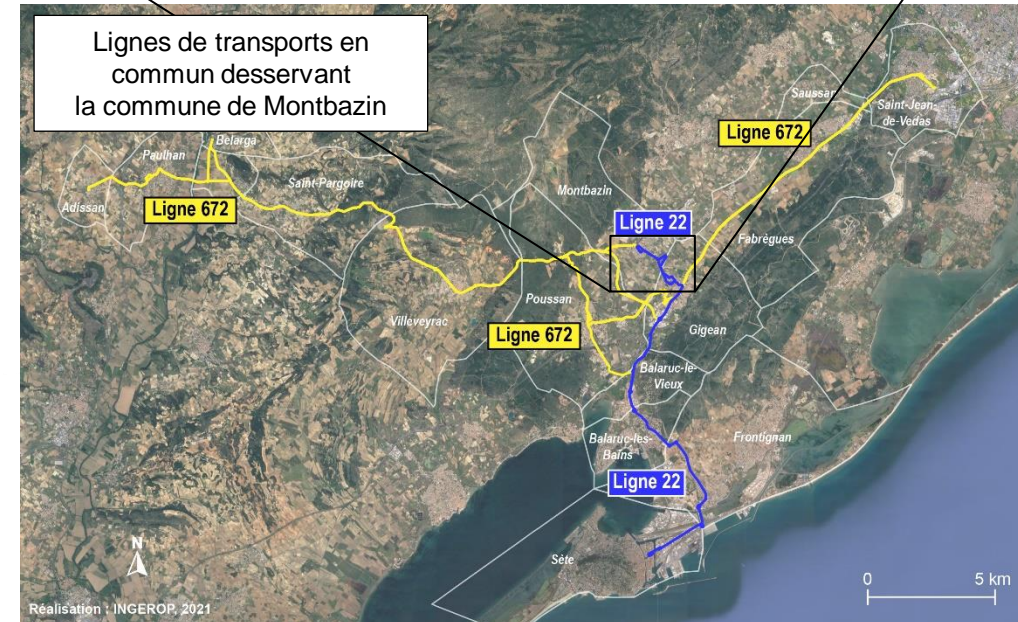
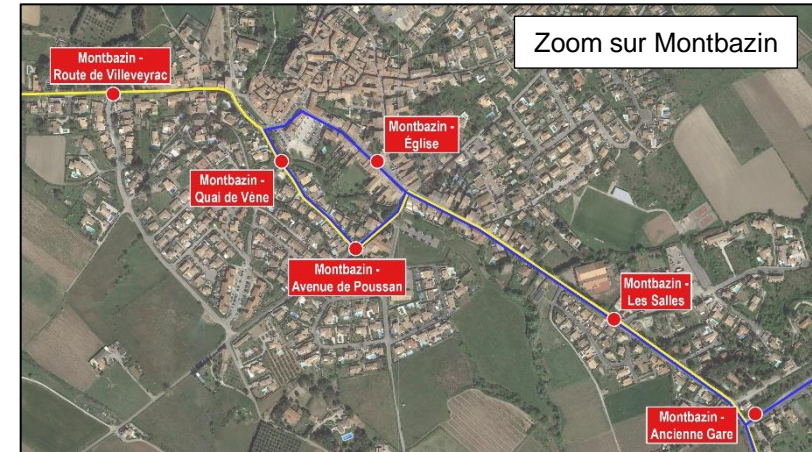
### Offre / Demande

La commune de Montbazin bénéficie de **deux lignes de transports en commun**, qui appartiennent à deux réseaux distincts mais complémentaires. Montbazin est reliée à Sète par une ligne de transports en commun : la **Ligne 22**, appartenant au réseau Sète Agglopolé Mobilité, qui relie l'Est de Sète à Montbazin. Elle passe 7 fois par jour sur la commune et dessert les arrêts :

- Quai de la Vène
- Avenue de Poussan
- Place de l'Église
- Les Salles
- Ancienne Gare

La seconde ligne de transports en commun qui passe par Montbazin est une ligne appartenant au réseau de transports en commun départemental héraultais. Il s'agit de la **Ligne 672**, qui relie Saint-Jean-de-Védas à Adissan en passant par Montbazin. Cette ligne permet de s'approcher de Montpellier à l'Ouest. Celle-ci passe par plusieurs arrêts à Montbazin :

- Route Villeveyrac
- Quai de la Vène
- Place de l'Église
- Ancienne Gare



# LES MODES ACTIFS

## Cheminements piétons :

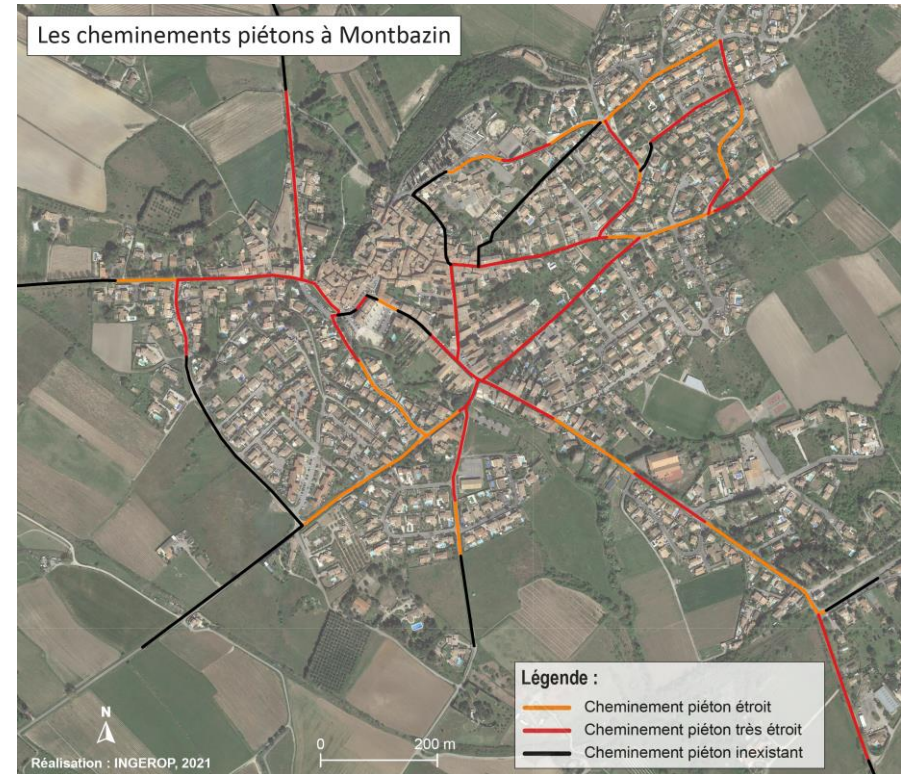
En ce qui concerne les cheminements piétons, la commune de Montbazin ne possède pour le moment **pas un réseau de cheminements piétons sécurisé**. En effet, on observe un **l'absence de certain de trottoirs et** lorsqu'ils sont tout de même présent **des défauts de qualité**. Les axes structurants à l'échelle communale possèdent un trottoir. Mais une grande partie de ces derniers ne sont **pas assez larges**, ce qui rend plus difficile et moins sécurisée la pratique de la marche, dissuadant sûrement de potentiels usagers.

4 agencements de la voirie sont très régulièrement observés sur la commune en matière de cheminements piétons :

- **Aucun cheminement piéton** : principalement dans les ruelles étroites du centre ancien et sur les axes en sortie de commune.
- **Cheminement piéton très étroit (1)** : un trottoir très étroit/ margelle est situé d'un côté de la voirie, tandis que de l'autre côté se trouve du stationnement en ligne directement le long des bâtiments.
- **Cheminement piéton très étroit (2)** : principalement sur les axes intra-quartiers résidentiels, on observe un trottoir très étroit (entre 50 cm et 1 m) qui se trouve de chaque côté de la voirie.
- **Cheminement piéton étroit** : Présence d'un côté de la voie d'un cheminement piéton d'1m de large. Permettant la circulation d'un a 2 piétons mais trop limitée pour les croisements ou par exemple la circulation de poussettes

## Enjeux :

- **Améliorer la qualité et la sécurité des cheminements piétons**, notamment dans le secteur du centre ancien (concentration des points d'intérêts) et de sa proche périphérie.
- **Créer un véritable réseau de cheminements piétons** afin de favoriser la pratique et ainsi améliorer la part modale de ce mode actif.



# FOCUS : LE CHEMIN DES ROMAINS

## L'inconfort des piétons :

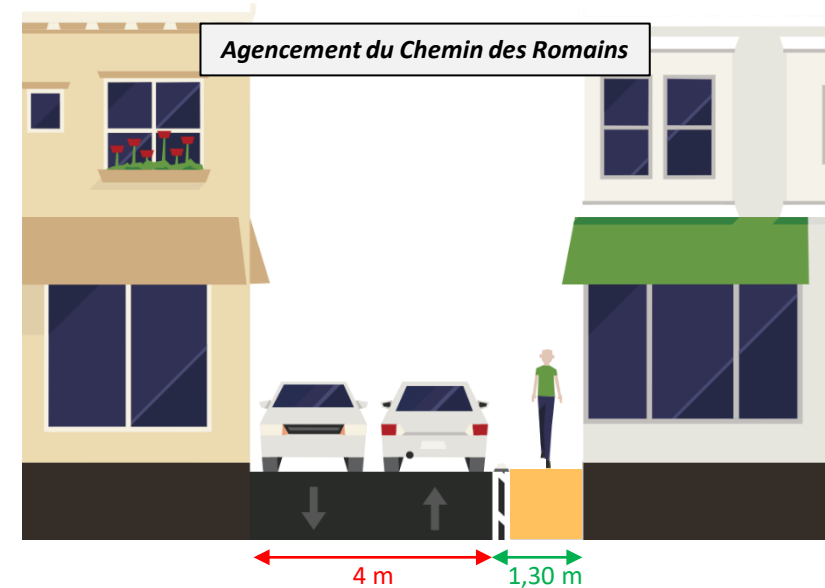
Le chemin des Romains est un axe **trop fortement emprunté** comparé à son gabarit. C'est le seul qui permet de connecter le lotissement au Nord-Est de la commune (450 logements) à la RD119. Une ligne de **transport scolaire emprunte ce chemin**, ainsi que des piétons se rendant notamment au pôle médical délocalisé sur le chemin des Romains depuis peu.

Il y a quelques années, l'axe a fait l'objet d'un réaménagement, notamment en vue d'**améliorer la qualité et la sécurité du cheminement piéton** sur la portion Ouest, passée en **zone de rencontre**. Toutefois, l'aménagement piéton de cet axe structurant n'est pas suffisamment large pour être confortable. Il n'est large que d'environ **1,20 mètres**.

Le réaménagement récent du chemin des Romains possède un gros défaut : il n'y a **pas de trottoir surélevé**, les piétons sont au même niveau que la chaussée et de simples séparateurs franchissables isolent la voie piétonne de la chaussée. La largeur de la voirie pose également problème car **les véhicules ne peuvent pas se croiser** sans devoir se déporter. Le plus souvent ce sont les véhicules qui remontent l'axe qui se déportent pour laisser les véhicules d'en face passer. Ils **se déportent sur l'aménagement dédié aux piétons**.

Enfin, des riverains ne possédant pas d'emplacement de stationnement au sein de leur domicile **stationnent directement sur la voie piétonne** du chemin des Romains (cf. image ci-contre). Ces véhicules ne laissent donc presque **aucune place aux piétons** sur une voie qui leur est dédiée, les forçant à marcher sur la voie de circulation des véhicules par moment.

L'**élargissement de la chaussée n'est pas envisageable** sur le chemin des Romains. Ainsi, des solutions vont devoir être trouvées, notamment afin de renforcer la sécurité pour les piétons et de faciliter la circulation des véhicules.



# LES MODES ACTIFS

## Aménagements cyclables :

Mise à part sur le chemin des Romains où les cyclistes sont prioritaires dans la zone de rencontre, **aucun aménagement cyclable n'est présent au sein même de Montbazin**. Les cyclistes, doivent de ce fait partager la voirie avec les autres usagers sur l'ensemble du territoire communal.

Montbazin bénéficie tout de même d'un **équipement cyclable de qualité**. En effet, une **piste cyclable en site propre** longe la commune à l'Ouest, le long de la RD2, puis rejoint le rond-point de la RD5, pour continuer à longer cette dernière sur les 1,8 km de contournement de la commune. Elle permet actuellement aux montbazinois de rejoindre Poussan de manière sécurisée. Toutefois, cette piste cyclable est **un aménagement qui manque actuellement de visibilité**, notamment sur le tronçon entre Montbazin et le passage sous la RD2.

À terme, l'objectif de cette piste cyclable est de **relier, en site propre, Sète et l'Ouest de Montpellier**. Il manque à ce jour deux tronçons cyclables pour que cette liaison soit terminée :

- Une piste cyclable qui traverse Poussan dans l'axe Nord – Sud pour rejoindre celle déjà existante entre le Nord de Balaruc-les-Bains et l'Est de Mèze (environ 3,2 km de piste à créer).
- Le prolongement de la piste cyclable sur la RD5 entre le Nord de Montbazin et le giratoire à l'entrée Sud-Ouest de Courdonsec (environ 2,1 km de piste à créer).

## Enjeux :

- **Créer un cheminement cyclable sécurisé** qui relie le centre de Montbazin à la piste cyclable à l'Ouest de la commune.
- Du fait de l'étroitesse de la plupart des axes internes à la commune, la création d'autres cheminements cyclables se fera grâce à des mesures de régulation de vitesse.



La piste cyclable en site propre reliant Poussan et Montbazin est un aménagement qui manque de visibilité, notamment sur le tronçon entre Montbazin et le passage sous la RD2.



Réalisation : INGÉROP, 2021

## **5/ Les conditions de stationnement sur la commune**

# LE STATIONNEMENT

## L'offre de stationnement :

Le stationnement à Montbazin représente un enjeu important. **L'offre actuelle en stationnement est de 354 emplacements de stationnement.** (Pour mémoire données Insee à minima 250 ménages sans parkings). Cette offre est insuffisante sur le centre ancien. Les habitants de ce secteur dense en termes de logements souhaiteraient stationner leurs véhicules à proximité, mais **l'offre de stationnement dans le centre ancien est limitée.** Peu d'habitations possèdent un garage. Les véhicules peuvent être stationnés sur les divers parkings proches du centre, mais le nombre de places est faible comparé à la demande. La solution pour les habitants de ce secteur est soit, de stationner leur véhicule de manière plus ou moins sauvage, soit d'aller plus loin dans des espaces dédiés et rejoindre leur domicile à pied.

Les parkings qui permettent aux résidents du centre ancien de stationner sont majoritairement localisés au Sud de ce dernier. Ils sont **gratuits** et représentent 29% de l'offre totale de la commune.

**Horaires d'ouverture parking des anciens courts de tennis**



Toutefois, cette offre pourrait être améliorée **si le parking de la salle polyvalente était constamment ouvert** (+ 40 places). Actuellement, il n'est ouvert qu'en cas de manifestation sur la commune ou d'événement particulier ayant lieu dans la salle polyvalente. Un autre parking montbazinois est partiellement fermé : il s'agit des anciens courts de tennis au Nord de l'école, ouvert uniquement de 8h à 18h (sauf hors période scolaire). Il pourrait également permettre d'ajouter 36 places au secteur Nord de la commune, déjà équipé de 44 places devant le groupe scolaire.



Parking libre	217 places
Stationnement libre en bordure de voirie	126 places
Parking fermé (ou partiellement fermé)	76 places
Stationnement en zone bleue	18 places



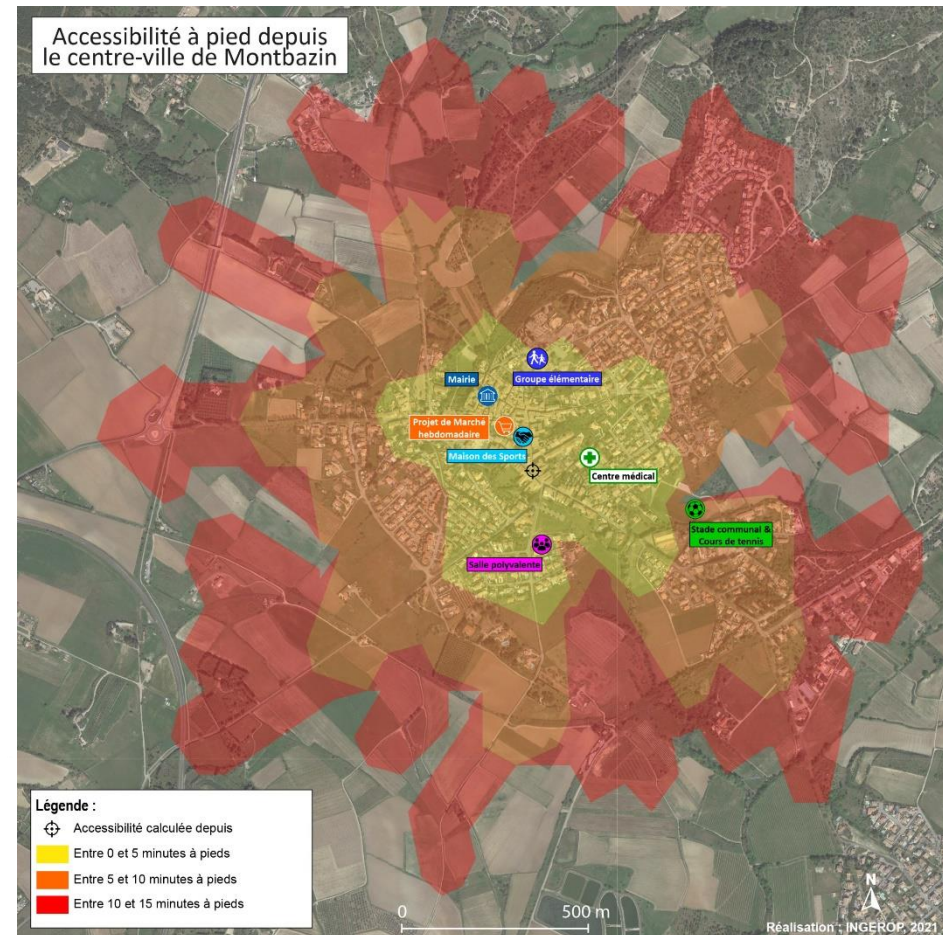
# LE STATIONNEMENT

## Le stationnement sauvage :

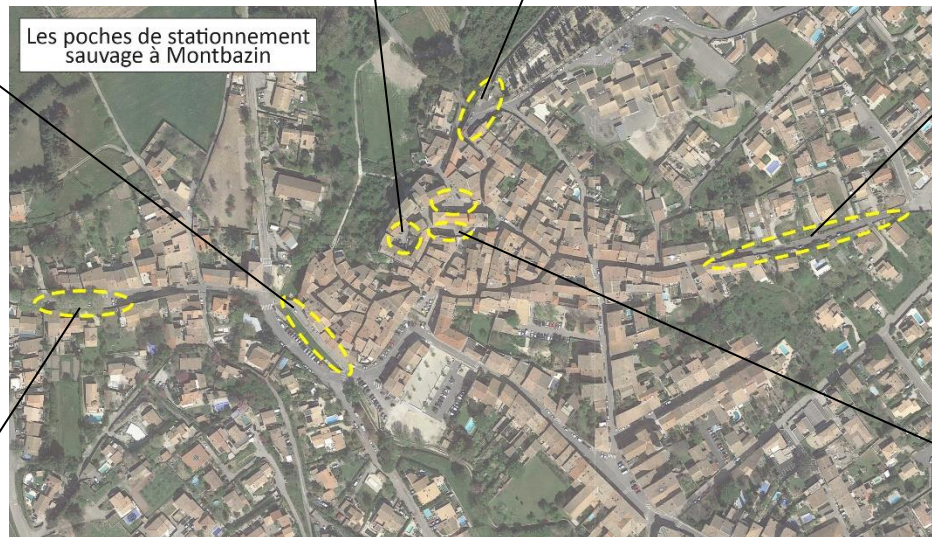
Un certain nombre de **poches de stationnement sauvage** ont pu être observées lors d'une visite terrain sur la commune un soir de semaine après 19h30. C'est en majorité le cas au sein du centre ancien, dont l'offre de stationnement à proximité est assez limitée. Les résidents de ce secteur souhaitent de ce fait stationner leur véhicule au plus proche de leur domicile, quitte à **se garer dans des espaces très étroits**, comme c'est le cas sur l'image ci-dessous. Au total, nous avons observé **7 poches de stationnement sauvage**, dont 4 dans le centre ancien. Situées à l'Est et au Nord de ce secteur, elles représentent un total de 35 véhicules stationnés sur des petites placettes en fond d'impasse.



Pourtant, ces résidents habitent qu'à quelques minutes de marche des parkings et emplacements de stationnement matérialisés. Par exemple, les résidents du centre historique de Montbazin sont à moins de 5 minutes de marche de 50 % de l'offre de stationnement de la commune. Au lieu d'encombrer le centre ancien et ses ruelles étroites, **l'enjeu est de reporter le stationnement de ces personnes à l'extérieur**. L'accès à proximité de leur domicile devra rester tout de même possible lorsque les résidents souhaitent charger ou décharger des objets encombrants ou lourds.



# LES POCHES DE STATIONNEMENT SAUVAGE



# LE STATIONNEMENT

## Le stationnement réglementé :

La rue du Jeu de Ballon possède **11 places de stationnement matérialisées en zone bleue**, avec une limite de stationnement fixée à 1h30. Ces emplacements servent aux personnes souhaitant se rendre dans les commerces situés à proximité (supérette, boulangerie, poste, etc.). Ils peuvent également servir aux résidents afin de stationner leur véhicule en dehors des horaires définis par la commune, sans que la limite de temps ne s'applique.

Aussi, **5 autres places de stationnement matérialisées en zone bleue** sont situées au Sud de la rue de la Carrierasse, à proximité des commerces. Enfin, **2 emplacements en zone bleue** sont localisés à proximité du Tabac-Pressé.

## Du stationnement à matérialiser :

Les **bordures de certains axes structurants** à l'échelle locale sont identifiées par les résidents comme des **espaces de stationnement**, alors qu'**aucun emplacement de stationnement n'est matérialisé**. C'est le cas par exemple d'une partie de la route de Villeveyrac, ou encore de la partie Est de la rue du Couvent. Les habitants ont identifié ces zones et y stationnent librement, sans que la commune n'ait défini ces espaces comme dédiés à cet usage.

Il faudra donc, dans un futur assez proche, **étudier les possibilités de requalification de ces secteurs**, afin de **clarifier la situation du stationnement sur ces axes**.



# FOCUS : LE GROUPE SCOLAIRE COMMUNAL

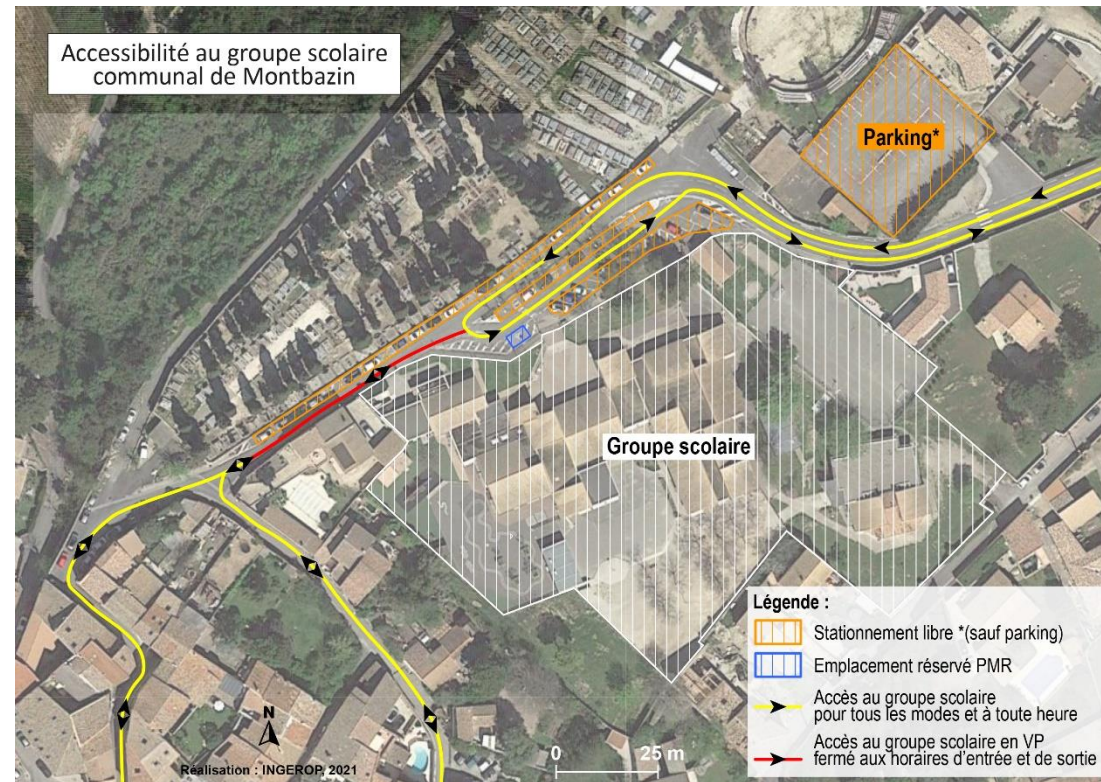
## L'accessibilité en VP à l'école :

Le groupe scolaire de Montbazin est situé au Nord de la commune, entre le centre historique et les lotissements récents au Nord-Est. En venant de ces derniers, l'accès se fait par une **route bidirectionnelle limitée à 30 km/h**. Plusieurs passages piétons sont présents, dont un en trompe l'œil (en 3D). Les véhicules venant de cette direction empruntent la voie en sens unique devant l'école afin de faire demi-tour. Depuis l'Ouest, le groupe scolaire est accessible par deux rues : la rue du Peyrou et la rue du Puits de Jacob. Ces dernières donnent sur le début de la rue de Valfalis, contenant un tronçon étroit en double sens (en rouge sur la carte ci-contre). Depuis l'Ouest, **le groupe scolaire est plus difficilement accessible** du fait des rues étroites, tandis que depuis l'Est, l'accessibilité semble plus simple pour les véhicules.

## L'accessibilité des modes doux à l'école :

Côté Ouest, on observe une **absence quasi-totale de cheminements piétons sécurisés** au sein des rues du Peyrou et du Puits de Jacob. Jusqu'à l'entrée de la rue de Valfalis, l'accessibilité piétonne et cyclable est dangereuse. A cet endroit, la municipalité a placé une **barrière manuelle**, que la Police Municipale ferme afin de **sécuriser l'accès Ouest des modes doux** au groupe scolaire.

A l'Est, la sécurité est relative puisque de nombreux véhicules circulent sur une chaussée qui ne possède **qu'un seul trottoir d'environ 1,20 mètres de largeur**. C'est trop peu pour des parents qui doivent accompagner leurs enfants en les tenant par la main et se croiser.



## Le stationnement :

Le groupe scolaire possède une **offre de stationnement importante, mais mal utilisée**. En effet, il y a 20 places de stationnement devant l'entrée de l'école qui sont peu utilisées en dehors des horaires scolaires, tandis que les 22 places contre le cimetière sont elles, beaucoup utilisées par les habitants du secteur. Se trouve également un parking de 36 places sur les anciens courts de tennis, dont l'usage semble faible le matin puisqu'il **ne sert qu'à très peu de véhicules**. Celui-ci est fermé le soir et pendant les vacances scolaires.

# QUELQUES OBSERVATIONS PRATIQUES AUTOUR DU GROUPE SCOLAIRE

Depuis le Nord trottoir permettant de longer l'école. Largeur 1m à 1,20m.



# FOCUS : LE DÉPÔT DES ENFANTS À L'ÉCOLE

## Le matin :

Le matin, la classe commence à 9h, mais l'accueil des enfants se fait à partir de 7h15 à la garderie. Nous avons constaté que **les emplacements de stationnement devant l'école sont déjà quasi tous utilisés dès 8h20**. Le personnel scolaire utilise ces emplacements, alors qu'elles pourraient être réservées au dépôt des élèves. A 9h environ 4 places étaient disponibles les parents. De ce fait pour les déposer rapidement des enfants il **se crée une file de véhicules en provenance de l'Est**, et qui attendent de pouvoir se rendre au plus près de l'école afin de déposer les enfants. **Les parents privilégient pour un dépôt rapide au milieu de la chaussée, devant l'entrée du groupe scolaire plutôt que d'utiliser le parking au nord.**

Cette situation est assez dangereuse puisque les véhicules le demi tour est étroit et certains véhicules manœuvrent afin d'accéder au devant de l'école, avec le risque de percuter des enfants ou des parents. Par ailleurs, la présence des deux policiers municipaux est plus dédiée à **empêcher les véhicules de stationner à certains endroits interdits** (devant les plots en plastique, sur l'emplacement réservé PMR, etc.) qu'à pouvoir réellement sécuriser les traversées d'enfants.

## Le soir :

Le soir, les élèves terminent à 17h. Les parents des maternelles doivent **entrer dans le groupe scolaire** pour récupérer leur enfant. Les parents qui viennent en voiture doivent donc **obligatoirement stationner leur véhicule** à proximité, sur les emplacements au devant de l'école, ou sur le parking des anciens courts de tennis. Celui-ci est de ce fait bien plus occupé que le matin. L'après-midi, **les parents privilégient plutôt les modes actifs** pour venir récupérer les élèves, contrairement au matin. Les parents des élèves de primaire peuvent eux, juste se rendre à proximité de l'école pour récupérer leur enfant. Certains font comme le matin, ils se rendent en voiture jusque devant le portail, et récupèrent leur enfant sur la voirie (cf. image ci-contre). La file de véhicules en attente de récupérer leur enfant est **peu étendue lorsqu'il fait beau temps, mais est beaucoup plus longue si le temps est pluvieux ou froid** selon l'agent de Police Municipale rencontrée. Les places de stationnement devant l'école sont toutes occupées jusqu'à 17h15. Après cela, les trois-quarts d'entre elles sont libres.

À la sortie de l'école, **le stationnement autour des commerces (boulangerie et supérette) est difficile entre 17h et 17h10**. Des parents ayant récupéré leurs enfants à l'école se rendent à la boulangerie notamment. Tous les emplacements en zone bleue sont occupés, ce qui oblige **certaines personnes à stationner en double file devant les commerces.**

*File de véhicules en attente d'accéder au devant de l'école.*



*Occupation du parking des anciens courts de tennis à 17h*



*Parent récupérant son enfant à 17h*



# SYNTHÈSE DES ATOUTS, FAIBLESSES, OPPORTUNITÉS ET MENACES

## Atouts :

- La compacité de la ville : les habitations, commerces et services sont proches ;
- L'offre importante en matière de stationnement située à proximité du centre historique ;
- La piste cyclable existante sur la RD2 qui permettra de connecter Montpellier et Sète
- La bonne couverture de la commune par les transports collectifs (6 arrêts matérialisés).

## Opportunités :

- Favoriser l'usage des modes actifs grâce à la proximité des points d'intérêts entre eux ;
- Reporter le stationnement sur les parkings à plus forte capacité ;
- L'amélioration de la sécurité des cheminements piétons en supprimant le stationnement sauvage et en réglementant la circulation.

## Faiblesses :

- Les parkings sont trop peu utilisés malgré leur capacité et leur localisation très proche des points d'intérêts ;
- Les poches de stationnement sauvages sont trop nombreuses dans le centre ancien ;
- Le fonctionnement de la circulation et du stationnement autour du groupe scolaire n'est pas optimisé ;
- Le manque de cheminements piétons de qualité et sécurisés ;
- L'insécurité piétonne autour de l'école est trop importante.

## Menaces :

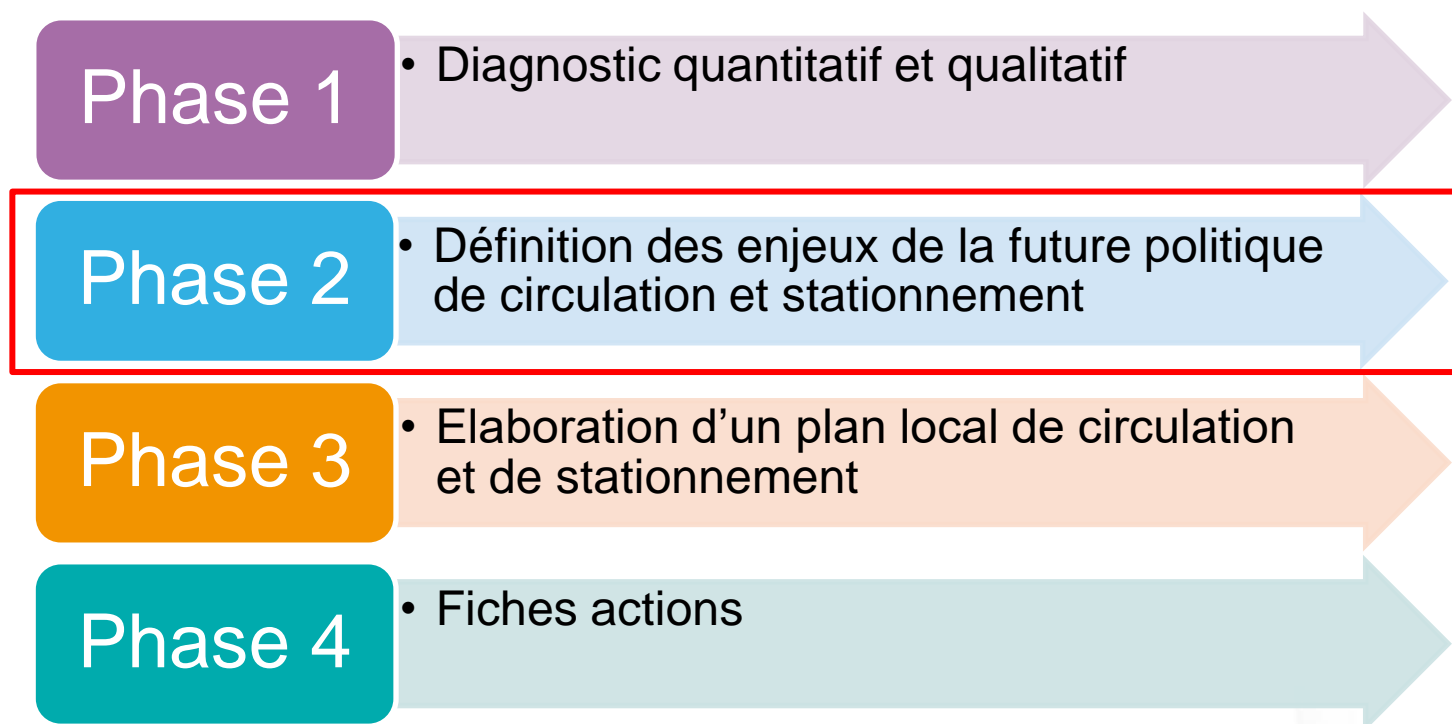
- La place de la voiture particulière est trop importante → qui se fait au détriment du piéton même sur le centre ancien ;
- La vétusté de la voirie : l'état global de la chaussée est en mauvais état ;
- La faible réglementation de la vitesse de circulation : une seule zone de rencontre et quelques axes limités à 30 km/h.

## 6/ Suite de la mission



# SUITE DE LA MISSION

## Phase 2 : Définition des enjeux de la future politique de circulation et de stationnement à Montbazin



Ingérop  
Nathalie PERIGAULT  
04 67 27 18 11  
06 07 58 72 56

**MERCI DE VOTRE ATTENTION**



Ville & Mobilité

