



## ANNEAU DE CIRCULATION URBAIN : DÉSENGORGER MONTPELLIER PLUTÔT QUE L'ASPHYXIER

**Axes saturés, centre-ville étouffé, temps de trajet imprévisibles : Montpellier est aujourd'hui à l'arrêt.**

**Face à une politique de contraintes, d'interdictions et disons-le clairement d'emmerdements, Isabelle PERREIN propose une alternative claire et pragmatique : organiser les flux pour libérer la ville.**

À Montpellier, la congestion routière n'est plus un désagrément ponctuel. Elle est devenue une organisation permanente. Embouteillages quotidiens, temps de trajet imprévisibles, centre-ville saturé : chacun en fait l'expérience, chaque jour.

Face à cette réalité, la majorité sortante se contente de contraindre : réduire, interdire, compliquer. Comme si bloquer les flux faisait disparaître les déplacements. Comme si les Montpelliérains pouvaient renoncer à travailler, se soigner, étudier ou se déplacer.

Isabelle Perrein fait un autre choix : organiser la circulation plutôt que la subir.

La création d'un anneau de circulation urbain en 2x2 voies, reposant en grande partie sur des axes existants autrefois dimensionnés pour cet usage, répond à un objectif simple et concret : permettre de traverser Montpellier sans être obligé de passer par le centre-ville.

Aller de l'Est à l'Ouest, du Nord au Sud, sans saturer l'Écusson. Redonner au cœur de ville sa vocation première : un espace de vie, pas un entonnoir à voitures.

Cet anneau n'est pas une infrastructure isolée. Il est pensé comme une colonne vertébrale de mobilité, connectée à l'ensemble des stations structurantes de tramway et de bustram. L'enjeu est clair : permettre aux Montpelliérains et aux métropolitains qui le souhaitent de laisser leur voiture à l'entrée de la ville et de finir leur trajet en transport en commun, sans rupture de parcours, sans changement de ligne, sans perte de temps.

Cette logique s'appuie sur l'existant et le renforce. Les deux parkings TAM actuels intégrés au tracé sont pleinement utilisés. À cela s'ajoute la création de sept parkings silos supplémentaires, à destination à la fois des voyageurs et des habitants de quartiers qui manquent cruellement de solutions de stationnement.

Pourquoi des parkings silos ? Parce qu'ils sont rapides à construire, moins coûteux, et surtout parce qu'ils permettent de limiter l'emprise au sol, là où l'étalement serait une erreur écologique et urbaine.



Cinq de ces parkings seront réalisés sur des fonciers déjà maîtrisés par la collectivité : pas d'expropriation, pas de spéculation, pas de perte de temps.

Ce projet traite aussi les points noirs que chacun connaît. Le rond-point du Zénith, aujourd'hui saturé, sera désengorgé en redistribuant les flux. Une nouvelle entrée-sortie d'autoroute entre Port Marianne et Odysseum permettra enfin de desservir efficacement l'un des plus grands quartiers d'habitation et d'affaires de la métropole, sans faire transiter inutilement les véhicules par des axes déjà saturés. Ces travaux pourront être réalisés dans le cadre d'une concession privée, pour préserver les finances publiques.

**Ce projet n'oppose pas voiture et transports en commun. Il les articule.**

**Il ne nie pas les usages. Il les organise.**

**Il ne punit pas les habitants. Il leur propose des solutions.**

La mobilité n'est pas une idéologie. C'est une question de bon sens, d'efficacité et de qualité de vie. Une ville qui bloque est une ville qui recule. Une ville qui fluidifie est une ville qui respire.

**Montpellier mérite une politique de mobilité pragmatique, lisible et cohérente.**

Une politique qui libère le centre-ville au lieu de l'étouffer.

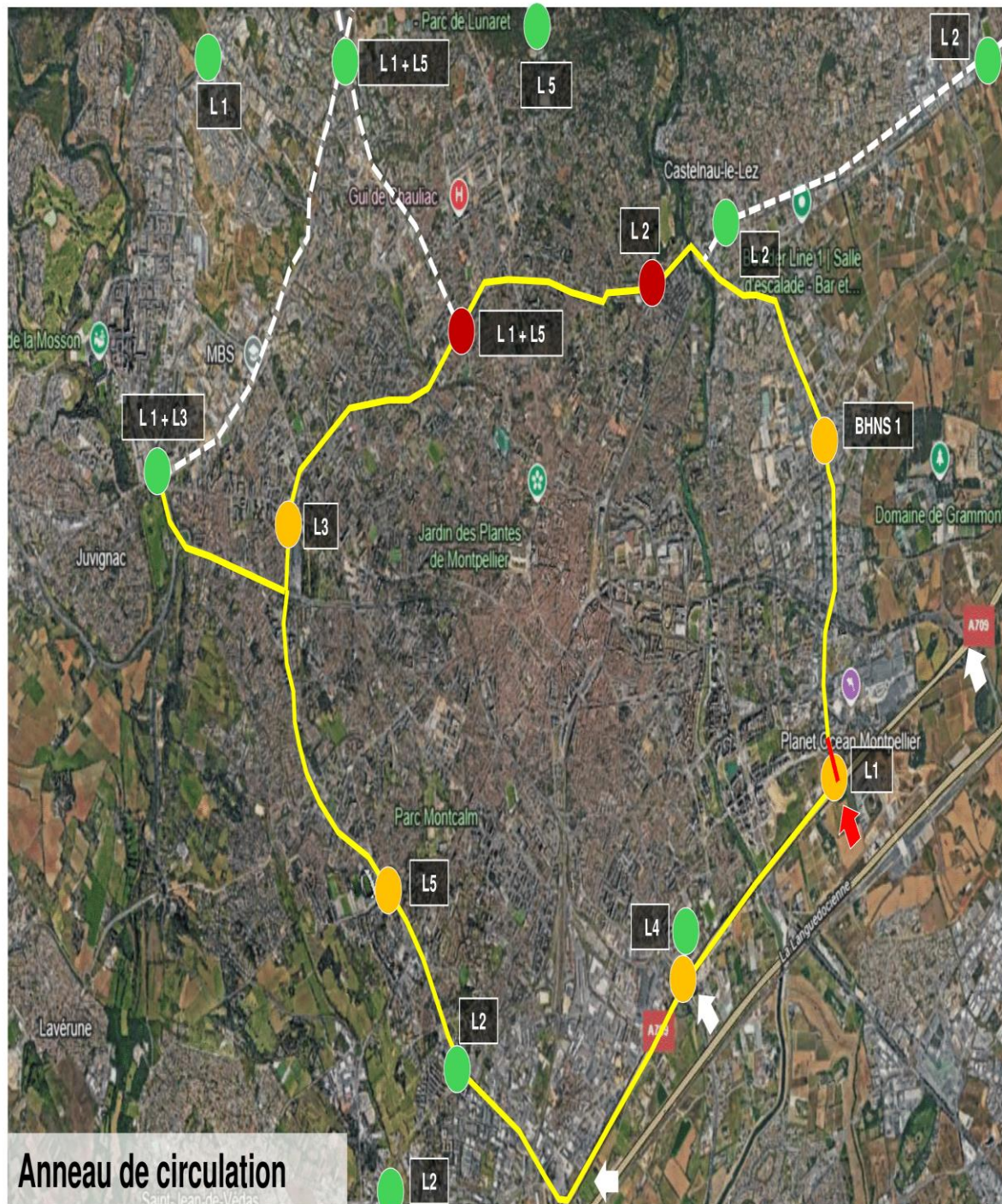
Une politique qui facilite le quotidien au lieu de le compliquer.

Organiser les flux pour apaiser la ville.

Voilà une écologie de résultats.

Isabelle Perrein

Montpellier le mardi 27 janvier 2026



-  Entrée - Sortie A709 / à créer
-  Fonciers à maîtriser / temps long
-  Fonciers maîtrisés / temps court
-  Parkings TAM existants