

Parlons Vélo ! Municipales 2020 Montpellier (34)

Premier tour

– le 11/03/2020 –

Action n°1

Adopter un plan vélo ambitieux, financé et concerté en début de mandat qui inclut un réseau cyclable communal, doté d'un comité vélo et d'une charte de qualité des aménagements cyclables.

Ce plan vélo doit inclure un réseau cyclable communal, doté d'un comité vélo et d'une charte de qualité des aménagements cyclables.

Bien que Montpellier Méditerranée Métropole - 3M ait voté un Schéma Directeur des Mobilités Actives en décembre 2018, celui-ci n'est pas opérationnel pour déployer un véritable système vélo à l'échelle de la métropole. En parallèle de ce SDMA, il est donc nécessaire de définir un véritable plan vélo à l'échelon communal et métropolitain.

Dès le début du mandat, ce plan vélo local ambitieux, financé, totalement concerté, et dimensionné pour le futur devra à minima répondre à l'objectif gouvernemental de tripler la part modale du vélo d'ici 2024 ; part modale à conquérir sur celle de la voiture à la fin du mandat. Ce plan vélo qui inclut notamment un Réseau Express Vélo, un maillage optimal du territoire et induit la construction comme le préconise la FUB d'un véritable système vélo comprenant notamment le savoir-rouler dans toutes les écoles de la métropole.

Il sera accompagné par :

- *Un comité de suivi spécifique se réunissant au moins 6 fois par an (associations, experts extérieurs,...).*
- *Une charte de qualité des aménagements cyclables conforme au guide concerté localement et amendé par ceux de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (ex Guide de Paris en Selle, CROW, CEREMA, Copenhagenhize, Dutch Cycling Embassy).*
- *Un budget cohérent avec l'objectif de part modale, soit 15 à 20M€/an sur la durée du mandat*
- *Une réduction drastique de la place de la voiture.*

Il devra être éclairé par :

- *Un suivi régulier des signalements d'outils d'expertise d'usage (tel que Vigilo) dont il tiendra compte dans son évolution.*
- *Les analyses et la cartographie du Baromètre des Villes Cyclables (éditions biennales).*

Il induira :

- *La structuration d'un vrai « système vélo ».*
- *La diffusion d'une forte culture vélo.*
- *La légitimation du vélo comme mode de déplacement à part entière.*

Coralie Manton (Choisir l'Écologie pour Montpellier)

Nous proposons de mobiliser un budget de 100 M€ sur 6 ans soit plus de 16 M€ par an sur le mandat.

Nous ferons du vélo une priorité absolue. Nous voulons changer de braquet. Faire de Montpellier le paradis du vélo.

Permettre à chacun de se déplacer à vélo en toute sécurité. Quel que soit son âge ou sa condition. Tous les jours, dans tous les quartiers. Pour aller à l'école, au travail, faire ses courses.

Nous mettrons le vélo au cœur de la transition des mobilités.

Les ressources budgétaires de la Métropole sont limitées. Dire que nous pourrions tout financer serait mentir. Nous devons faire des choix.

Pour les écologistes, les choix sont clairs. Nous mobiliserons 100 % du budget mobilité de la Métropole en faveur de solutions écologiques. Nous ne financerons plus de projets d'infrastructures autoroutières qui ont pour effet d'augmenter le trafic automobile et d'aggraver la pollution de l'air.

Concrètement, nous réaffecterons les budgets initialement prévus pour contribuer au financement du Contournement Ouest porté par l'État (part Métropole environ 70 M€) et au Contournement Est porté par le Département (part Métropole environ 30 M€) pour permettre la mise en œuvre d'une véritable politique cyclable.

Ainsi, nous serons en capacité de financer à 100 % le grand plan vélo estimé à 100 M€ sur 6 ans.

Marc Le Tourneur (Clothilde Ollier - Rassemblement des Ecologistes et de la Gauche)

Nous adopterons dès juin 2020 un plan d'urgence Vélo de 100 Millions € sur le mandat, 70 M€ d'investissements cyclables et 5 M€ par an de dépenses supplémentaires de fonctionnement pour financer la mise en place du "système vélo" dont vous parlez : parkings vélos sécurisés, location longue durée de tous types de vélos (VAE, cargos, remorques enfants), éducation code de la rue, formation usage du vélo enfants et adultes, campagne de promotion du vélo... Bien sûr pour les aménagements à réaliser, nous nous appuyerons sur l'expertise citoyenne de Vélocité et sur Vigilo, outil précieux. L'objectif de part modal fixé est ambitieux (Strasbourg avait mis deux mandats complets et une très forte mobilisation de tous pour parvenir aux 10% de part modale, ce qui est votre objectif en un seul mandat) mais nous ferons tout pour l'atteindre. (Nota : une promesse de 20% en 6 ans est absolument irréaliste sauf mesures coercitives fortes type temps de guerre)

Flora Labourier (le coeur et l'action (mohed ALTRAD))

Pas de commentaire

Rémi Gaillard (Remi Gaillard)

Votez pour un vrai clown à vélo, votez n'importe qui

Alenka Doulain (Nous Sommes)

Nous Sommes fera de la mandature 2020-2026 celle de la petite reine, celle du vélo comme outil de développement de notre territoire. Notre plan vélo a été pensé en cohérence avec nos mesures pour renforcer le réseau de transports en commun qui, ensemble, constituent un véritable plan de transformation des mobilités. Notre politique ambitieuse en faveur du vélo et des mobilités actives transformera la ville en profondeur pour lui permettre de répondre à l'urgence climatique et aux enjeux de santé publique.

Notre objectif est qu'un déplacement sur cinq vers le lieu de travail ou d'études soit effectué à vélo. En augmentant la part modale actuelle de 3% à 20%. Notre plan vélo reposera donc sur un financement d'au moins 25€ par an et par habitant.

Nous nous concentrerons sur la mise en place d'un réseau cyclable structurant, continu et sécurisant dans Montpellier et sa Métropole, bénéficiant des équipements adaptés pour faciliter la vie des cyclistes.

Parce que tous les territoires sont différents, il ne suffit pas d'un cahier de recettes avec des éléments à cocher sur une checklist. Nous devons rajouter l'humain et prendre en compte le sentiment d'insécurité à vélo que beaucoup de potentiels cyclistes ressentent et qui les freinent à se mettre en selle. Il faut rendre les usagers acteurs en se servant notamment d'outils mis en place par les associations comme :

- Les résultats du baromètre des villes cyclables publiés par la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette).
- Vigilo

Tous les éléments récoltés devront être priorisés. L'avis des habitants lors de conseils citoyens, associés aux associations et avec la validation des techniciens (en particulier sur la faisabilité financière et temporelle).

Notre plan vélo sur notre plateforme collaborative à laquelle vous pouvez participer :

<https://participez.noussommes.org/processes/construction-programme/f/108/proposals/1358>

Et l'ensemble de notre programme transport ici :

<https://noussommes.org/le-programme/>

Michael Delafosse (La Gauche qui nous rassemble.)

Le plan global des mobilités, principalement actives bien sûr, est au coeur de notre projet politique. La mobilité cyclable sera un des éléments clefs de sa réussite. Pour se faire, les principes de la démocratie participative seront au coeur de l'élaboration en réunissant non seulement des élu(e)s mais également des experts, des citoyens et les associations d'usagers. Un budget d'investissement de 100 M€ sur 6 ans sera engagé pour réussir cette transformation majeure de notre ville et de notre métropole.

Alex Larue (Pour Montpellier, il est temps de changer)

Pas de commentaire

Emma Pianetti (Philippe Saurel - Montpellier la citoyenne)

Pendant des décennies, les aménagements pour le vélo ont été faits fragments par fragments, sans plan d'ensemble.

Dès 2016, Philippe Saurel a lancé des études pour réaliser un Schéma des mobilités actives (SDMA) à l'échelle intercommunale.

L'objectif était de constituer le premier plan cohérent de pistes cyclables de la Métropole mais aussi d'analyser les choix de mobilité des montpelliérains pour faire progresser les mobilités actives. Le SDMA voté à l'unanimité en 2018 réserve une place majeure au vélo et l'intègre dans une nouvelle conception routière de la relation piéton/vélo/auto. 480km de réseau cyclable sont ainsi programmés.

Ce SDMA, conçu pour mettre en place un écosystème vélo complet, prévoit un budget total de 80M€ sur 10 ans.

Investissement important dans une perspective où nous nous engageons à n'augmenter ni les impôts communaux ni la dette pour les 6 ans à venir.

On peut citer la création et la rénovation de pistes cyclables les plus récentes : Avenues de Toulouse, de Lodève, François Delmas et Professeur Léon Vallois rues Doria-Gerhard... Certains aménagements provisoires seront repris après intégration des retours d'expérience des usagers ou l'arrivée de la ligne 5.

La déclinaison opérationnelle du SDMA est engagée avec l'élaboration d'une programmation pluriannuelle des investissements conçue pour traiter des itinéraires de bout en bout, et éviter ainsi la création de nouvelles discontinuités cyclables.

Parallèlement, une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage permettra d'accompagner les équipes techniques de la collectivité pour bâtir, en lien avec les associations d'usagers, un référentiel d'aménagements cyclables intégrant les meilleurs standards européens.

Le plan de circulation automobile sera également réétudié en concertation avec les riverains et les usagers, à l'échelle de la ville afin que la transition des mobilités puisse se faire de manière apaisée tout en réduisant progressivement la place de la voiture.

Jean Louis Roumeas (Écologie pour Tous Rassemblement Citoyen)

Le plan vélo sera une des priorités de notre mandat et sa mise en place immédiate, construire avec les associations et les citoyens. Quartier par quartier pour une vision locale et globale sur l'ensemble de la commune de Montpellier et de la Métropole.

Samuel Cohen-Salmon (Partrick Vignal - Montpellier en Capitale)

Comme nous l'avons brièvement abordé lors de notre intervention au Grand Oral de VéloCité, notre Plan des Mobilités actives, axé sur le développement de la pratique du vélo, est ambitieux, réaliste et finançable. L'idée est de rééquilibrer les différents modes de déplacement en privilégiant les déplacements piétons et cyclistes.

C'est pourquoi, dès le début du mandat, nous souhaitons inviter l'ensemble des usagers de la ville autour de la table pour réfléchir à la manière de parvenir à réaliser ce nouveau Plan des Mobilités actives, accepté par tout le monde.

Action n°2

Mettre en place un comité vélo régulier se réunissant au minimum 6 fois par an.

Un comité de pilotage vélo régulier (experts d'usage associatifs) continuera à se réunir tous les 2 mois, pour traiter toutes les remontées, les signalements opérés par Vigilo entre autres, les solutions et réponses à apporter, les consultations en amont des projets, les réponses aux appels d'offres nationaux, la déclinaison opérationnelle du SDMA.

Le secrétariat du comité sera assuré par une mission vélo composée d'un ingénieur coordinateur des travaux d'aménagement, d'un ingénieur chargé de la mise en place opérationnelle du SDMA, et d'un secrétariat étoffé en charge de la relation avec les administrés pour prendre en compte les besoins et remontées des utilisateurs particulièrement celles issues de Vigilo afin de renvoyer ces requêtes vers les services.

Des techniciens référents aux pôles géographiques de la métropole devront être identifiés.

Coralie Manton (Choisir l'Écologie pour Montpellier)

Nous souhaitons par ailleurs que les grands projets d'aménagement cyclables bénéficient, comme le tramway par exemple, d'une ingénierie opérationnelle dédiée. Nous nous engageons pour cela à mobiliser de ressources humaines formées et disposant d'une technicité de haut niveau dans le domaine de la conduite de projets cyclables.

Marc Le Tourneur (Clothilde Ollier - Rassemblement des Ecologistes et de la Gauche)

La concertation continue sera au cœur de notre méthode : mise en place d'un comité vélo régulier mais aussi mobilisation des structures démocratiques de quartier que nous voulons mettre en place et de Vélocité pour mettre en œuvre avec eux les aménagements concertés en amont de chaque idée, étude et projet. Pour le suivi d'exécution sur le terrain qui est essentiel, nous donnerons un pouvoir de contrôle aux participants à la concertation et en particulier aux militants de Vélocité, en lien avec les services de la collectivité (voir ci-après la Direction des Mobilités Actives).

Flora Labourier (le coeur et l'action (mohed ALTRAD))

Pas de commentaire

Rémi Gaillard (Remi Gaillard)

Votez pour un vrai clown à vélo, votez n'importe qui

Alenka Doulain (Nous Sommes)

Au sein de la mairie et de la Métropole, les grands projets seront guidés par le comité de pilotage existant et qui sera renforcé. Il sera notamment consulté pour tous les projets de voirie d'un montant supérieur à 100 000 euros et informé des autres. De même, une équipe technique entièrement dédiée au vélo composé de 3 à 4 agents appuiera ces travaux et fera le lien avec l'ensemble des services de la Métropole.

Les missions du comité de pilotage au cours du mandat seront les suivantes :

Mission 1 : Intégrer les citoyens

Mission 2 : fournir un réseau cyclable à haut niveau de services

Mission 3 : Travailler collectivement dans le cadre de la Métropole sur de Grands Projets d'aménagement de la ville

Michael Delafosse (La Gauche qui nous rassemble.)

En plus d'un comité (ou conseil participatif) spécifique, nous conventionnerons les associations d'usagers afin de réaliser des missions d'expertises citoyennes (retours d'expériences, générations et traitements de données, tests d'applications, etc)

Alex Larue (Pour Montpellier, il est temps de changer)

Pas de commentaire

Emma Pianetti (Philippe Saurel - Montpellier la citoyenne)

7 comités de pilotage « vélo » ont été réunis, associant l'ensemble des associations d'usagers et personnellement présidés par Philippe Saurel. Ce mode de gouvernance, complété par des réunions techniques pour co-concevoir les aménagements cyclables, a prouvé sa pertinence et sera donc poursuivi et renforcé pour se réunir chaque mois.

Pour animer cette dynamique, un "Monsieur Vélo" a été nommé à plein temps : il s'appuie sur un réseau d'experts internes en mobilités, voirie, espaces publics et urbanisme, réunis au sein d'un comité technique vélo, qui ont pour objectif la mise en œuvre concrète du plan vélos. Ce sont ainsi plus de 10 professionnels qui sont quotidiennement mobilisés sur la question du vélo et qui constituent la « mission vélo ».

Le pôle mobilité sera encore renforcé.

Les cellules ingénierie des pôles techniques territoriaux de la Métropole seront par ailleurs systématiquement associés aux travaux et réflexions de la mission vélo : formés aux meilleurs référentiels vélos, ils auront pour mission de conseiller et d'accompagner les 31 maires de la Métropole pour réaliser au cœur des villes et villages des aménagements cyclables sûrs, cohérents et efficaces.

Enfin, les guichets uniques mairies/métropole seront mobilisés pour traiter les remontées des usagers. Avec l'autorisation de l'association propriétaire, l'outil VIGILO sera l'un des supports d'étude, de diagnostic et de retours d'expériences à la gestion quotidienne des mobilités actives à Montpellier avec une intégration des PMR et des piétons. Une interface informatique sera d'ailleurs développée entre VIGILO et les e-services pour un traitement plus efficace des demandes.

Jean Louis Roumegas (Écologie pour Tous Rassemblement Citoyen)

Comité vélo avec les associations et les citoyens usagers

Samuel Cohen-Salmon (Partrick Vignal - Montpellier en Capitale)

Pas de commentaire

Action n°3

Former l'ensemble des technicien-ne-s en lien avec le vélo aux spécificités de ce mode de déplacement.

S'assurer de la compétence vélo des référents de pôle et former l'ensemble des techniciens en lien avec le vélo aux spécificités de ce mode de déplacement. Inciter ces référents à se déplacer à vélo et à accepter des sorties techniques régulières avec Vélocité. Avoir plus d'exigences avec les référents vélo des pôles afin d'apporter des réponses équivalentes sur l'ensemble du territoire, exiger le respect des cahiers des charges et de la charte de qualité des aménagements selon les référentiels les plus exigeants.

Coralie Manton (Choisir l'Écologie pour Montpellier)

Nous établirons le plus vite possible, sous 6 mois au plus tard, un guide des aménagements cyclables de la métropole afin d'aider à la conception des projets sur l'ensemble du territoire en veillant à l'harmonisation des solutions techniques et du design mis en œuvre.

Marc Le Tourneur (Clothilde Ollier - Rassemblement des Ecologistes et de la Gauche)

La question de l'organisation et de la formation des techniciens de la collectivité sera au centre de l'action la plus urgente : mise en place dès 2020 d'une Direction des Mobilités Actives, chargée des études et de la réalisation, et gestionnaire des budgets vélos et piétons. Plan de formation des techniciens voirie, espaces publics et modes actifs. Voyages d'étude des "bonnes pratiques" en France (Grenoble, Strasbourg, Nantes, Paris, mais aussi dans des villes modèles (Copenhague, Amsterdam, Oslo, etc...)).

Le choix du nouveau Directeur Général des Services sera lié à un accord fort avec ce projet autour des mobilités actives. Car son engagement personnel est indispensable pour sa réussite.

Flora Labourier (le coeur et l'action (mohed ALTRAD))

Pas de commentaire

Rémi Gaillard (Remi Gaillard)

Votez pour un vrai clown à vélo, votez n'importe qui

Alenka Doulain (Nous Sommes)

Cette formation va de soi, ainsi que les sorties techniques régulières avec tous les acteurs des mobilités actives. Nous allons plus loin en proposant que tous les agents de la métropole bénéficient au moins d'une journée de sensibilisation au "savoir rouler". Nous travaillerons à ce que la culture vélo se développe au sein même de la Mairie de Montpellier et de la Métropole.

Michael Delafosse (La Gauche qui nous rassemble.)

Oui et au delà, nous rentrerons en discussion avec la FUB afin que Montpellier puisse devenir Ville pilote afin d'accueillir ou participer activement à l'Académie Des experts en Mobilités Actives (ADMA) annoncée par la ministre des transports lors du Congrès de la FUB en février dernier. Ainsi, nous souhaitons que Montpellier devienne une ville majeure en matière d'expertises pour les mobilités actives.

Alex Larue (Pour Montpellier, il est temps de changer)

Pas de commentaire

Emma Pianetti (Philippe Saurel - Montpellier la citoyenne)

En septembre dernier, dans le cadre de la semaine de la mobilité, tous les agents de Ville de Montpellier, du CCAS et de la Métropole ont été invités à assister à la projection du film « Why we cycle » en présence de Vélocité et du Président de la FUB, afin de sensibiliser tous les agents, quels que soient leurs métiers, à la question du vélo, et ainsi commencer à partager une culture commune.

Plusieurs techniciens de la Métropole ont participé à un voyage d'acculturation à la pratique du vélo à Copenhague à l'automne dernier.

Nous continuerons les opérations de sensibilisation et de formation à destination des personnels, afin que la culture vélo soit généralisée. Nous renouvellerons les voyages d'études en y associant les représentants d'associations d'usager et les techniciens de la Métropole de Montpellier.

Le futur assistant à maîtrise d'ouvrage, c'est à dire une équipe externe choisie pour accompagner la Métropole, sera par ailleurs missionné pour développer la culture vélo des ingénieurs et techniciens des pôles techniques de la Métropole.

Des actions de formation seront ainsi délivrées aux personnels devant de manière directe ou indirecte intervenir dans le domaine des mobilités actives. Enfin, tous les pôles techniques de la Métropole sont désormais équipés de vélos de service pour permettre les missions de patrouillage actif sur le réseau cyclable.

Il sera demandé aux services de la Métropole en charge de la voirie et de la direction paysage et biodiversité de garantir sur les pistes cyclables un haut niveau de service en matière d'exploitation et d'entretien : état de la chaussée, signalisation horizontale et verticale, entretien de la végétation sur les bas-côtés... Le suivi du réseau cyclable sera assuré par une équipe de patrouillage à vélo qui exploitera en direct les données issues de Vigilo.

Jean Louis Roumegas (Écologie pour Tous Rassemblement Citoyen)

Pas de commentaire

Samuel Cohen-Salmon (Partrick Vignal - Montpellier en Capitale)

En plus de former les agents, nous souhaitons les inciter à davantage utiliser le vélo dans leurs déplacements personnels et professionnels. Il est évident qu'une formation bien spécifique est nécessaire mais cette expertise ne remplacera jamais l'expérience acquise par une pratique régulière voire quotidienne du vélo dans les conditions réelles. Ne serait-ce que pour prendre conscience de l'évolution positive qui résulte des mesures prises.

Action n°4

Créer un réseau express vélo Proposer un réseau cyclable à haut niveau de service, sans coupure et sans perdre la priorité vélo : « Réseau express vélo », permettant de rouler régulièrement à 25 km/h tout en accueillant des différentiels de vitesses notamment avec les nouveaux usagers, débutants, que le REV doit attirer.

Ce réseau devra assurer dans une continuité totale, une circulation prioritaire en 1ère couronne "Tour de ville", 2e couronne incluant l'axe de la "Voie Domitienne" et en périphérie, ainsi que sur des trajectoires pénétrantes vers le centre-ville ou inter-quartiers. Il devra intégrer la création de passerelles de type hollandais en surplomb du trafic en les généralisant progressivement, ces ouvrages d'arts seront garant du principe essentiel de continuité totale, sans rupture de parcours ni déviation du Réseau Express Vélo

Exemples :

- Axes : Fabrègues - Castries, Saint-Gély à la mer, le Lez vert,...

- Passerelles Navitau, route de Lavérune au-dessus de Recambale-Vanières, Lattes, Tunnel de la Comédie,...

Objectifs chiffrés : Livraison fin 2022 d'un minimum de 2 axes, en continuité réelle totale (dont intersections et entrées/sortie de ville). Ces deux axes constitueront la base minimale d'un réseau maillé via une première armature en croix.

*"Tour de ville" : Verdanson, Doria-Gerhart, Saint-Louis, Gambetta, Grand St. Jean, Pont de Sète, Boulevard de Strasbourg, Comté de Mergueil, Consul de Mer, Pirée, Léon Vallois.

Coralie Manton (Choisir l'Écologie pour Montpellier)

Nous mettrons en œuvre un véritable Réseau Express Vélo continu. Sous deux ans, nous réaliserons prioritairement 2 axes majeurs à l'échelle de la Métropole : un axe Nord Sud le long de la vallée du Lez (des sources à la mer) et un axe Est Ouest utilisant le tracé des anciennes voies ferrées de Sommières (par la V70) à Gigean (via Fabrègues).

Pour mettre en œuvre ces grandes liaisons, nous sommes favorables à la création d'une passerelle au-dessus du Lez au niveau du Rocher de Substantion entre Castelnaud et Montpellier. De la même façon, nous sommes favorables à la fermeture du tunnel de la Comédie à la circulation automobile de transit et à sa réutilisation au profit d'une grande piste cyclable.

Marc Le Tourneur (Clothilde Ollier - Rassemblement des Ecologistes et de la Gauche)

Nous créerons, en plus des aménagements cyclables protégés courants, un Réseau Express Vélo métropolitain de 50 km sur le mandat, comprenant au moins deux grands axes en croix. Son tracé sera adopté en début de mandat à partir des données issues du SDMA et en liaison étroite avec Vélocité. Les aménagements s'inspireront en particulier de l'expérience grenobloise et des villes étrangères phares comme Copenhague. Apprendre de l'expérience des autres fut une clé de réussite des projets tramway en France, appliquons-le au REV !

Flora Labourier (le coeur et l'action (mohed ALTRAD))

Pas de commentaire

Rémi Gaillard (Remi Gaillard)

Votez pour un vrai clown à vélo, votez n'importe qui

Alenka Doulain (Nous Sommes)

Pour établir un véritable maillage cyclable de la Métropole avec des espaces dédiés aux vélos, et en finir avec le réseau confettis actuel.

La construction du réseau cyclable est envisagé autour de deux axes de travail :

Apaisement de la circulation et sécurisation des itinéraires cyclables du centre-ville élargi (2e couronne)

Zone 30 et révision du plan de circulation

Expérimentation d'aménagement pour sécuriser les itinéraires cyclables au cours des 2 premières années. Des aménagements définitifs seront créés et connectés progressivement au réseau express reliant le centre à la périphérie en 2e partie de mandat.

Fermeture du transit voiture par le tunnel de la Comédie, avec accès aux parkings et transit pour les transports d'urgence.

Ouverture d'une piste cyclable en double sens sur l'avenue Clémenceau, passant par le tunnel de la Comédie, pour rejoindre le Corum dans le prolongement de l'axe reliant Lavérune au centre-ville.

Des itinéraires vélos universitaires reliant les principaux campus, les résidences étudiantes et le centre-ville aux universités.

Nous prévoyons un budget d'au moins 20 millions d'€ au cours du mandat sur cet axe.

Voies express connectant le centre-ville à la périphérie :

La priorité sera mise au développement du réseau express vélo permettant de relier l'ouest de la Métro au centre-ville en lieu et place du COM. Avec des passerelles dédiées et voies express reliant Juvignac, Lavérune (passerelle au-dessus de Gennevaux), Villeneuve-les-M. et St-Jean de Védas (passerelles au-dessus de Rieucoulon et de la Mosson) et une circulante en 2e couronne (Voie Domitienne et avenue de la Justice de Castelnaud) soit 50 km de pistes au cours des 2 premières années. En 2e partie de mandat, nous développerons 50 km de pistes au nord et à l'est de Montpellier pour terminer par le sud.

Sur l'ensemble du mandat nous programmons donc la création d'au moins 100km de réseau express vélo reliant le centre à la périphérie pour un budget estimé à 20 millions d'€.

Michael Delafosse (La Gauche qui nous rassemble.)

Le REV sera l'armature principale de la cyclabilité de la Ville et, au delà, de la Métropole. Nous souhaitons que ces pistes cyclables soient de haute qualité (confortables, sécurisées, teintées dans la masse, prioritaires sur le trafic motorisé). Par ailleurs, partout où se sera techniquement possible, nous utiliserons des revêtements drainants permettant de désimperméabiliser des surfaces aujourd'hui perméables. Nous évaluons entre 250.000 et 500.000 m2 les surfaces que nous pourrions ainsi désimperméabiliser.

Alex Larue (Pour Montpellier, il est temps de changer)

Pas de commentaire

Emma Pianetti (Philippe Saurel - Montpellier la citoyenne)

Le Schéma Directeur des Mobilités Actives définit un réseau cyclable magistral qui se compose des principaux axes pénétrants, des circulaires et des liaisons avec les communes. L'objectif de ce réseau magistral est d'assurer un aménagement cyclable sécurisé continu, avec une largeur confortable qui favorise les dépassements et aura comme objectif de permettre un roulage à 25km/h en toute sécurité.

Ce réseau magistral sera complété par un réseau secondaire puis de liaison, intégré à la systématisation des Zones 30.

De nombreux tronçons de ce réseau sont réalisés (parfois de manière provisoire, notamment dans l'attente de l'arrivée de la ligne 5) : avenue de Lodève, avenue de Toulouse, avenue François Delmas, boulevard Philippe Lamour, RM5 entre Cournonsec et Gennevaux, route de la Mer...

D'autres seront prioritaires dès le début du mandat : rue du Faubourg Figuerolles, rue du Faubourg Boutonnet, RM986 entre Saint Gély du Fesc et la carrefour de la Lyre, rue François-Joseph Gossec, route de Mende, route de Ganges, route de Lavérune, avenue de Palavas, avenue de la Justice de Castelnaud...

Les continuités cyclables et les performances des aménagements en matière de sécurité et de vitesse seront assurées jusqu'en cœur de ville, aux entrées de l'aire piétonne.

Les points noirs en termes de discontinuités liées à des contraintes techniques seront traités de manière ambitieuse avec des projets d'infrastructures réservées aux vélos. Ainsi, plusieurs passerelles vélos seront réalisées, notamment sur le Lez pour faire la jonction entre Montpellier (avenue Delmas) et Castelnaud (place Charles de Gaulle), sur la canal du Rhône à Sète pour assurer la continuité cyclable entre Pérols et Carnon ou encore sur la route de Lavérune pour franchir le carrefour avec les avenues Recambale/Vanières. Pour la réalisation de ces ouvrages, des co-financements seront sollicités auprès de l'Etat. Une signalisation directionnelle sera implantée sur ce réseau pour permettre de s'orienter facilement.

Jean Louis Roumegas (Écologie pour Tous Rassemblement Citoyen)

Permettre à toutes et tous de circuler sur l'ensemble de la Métropole par la création d'"autoroute" à vélo mais dynamiser également le vélo loisirs et créer un réseau cyclable pour découvrir notre région. Mettre l'ensemble des acteurs autour de la table, métropole, département région citoyens associations pour promouvoir et développer les réseaux cyclables touristiques et urbains.

Samuel Cohen-Salmon (Partrick Vignal - Montpellier en Capitale)

Le Plan des Mobilités actives que nous proposons aux Montpelliérain.e.s comprend une première trame dite "dure" qui correspond à un réseau de 120km de pistes cyclables en site propre et en continuité, sur le seul territoire de la commune de Montpellier. Il apparaît en fuchsia sur le plan/programme que nous distribuons à l'occasion de la campagne.

Comme vous pouvez le constater sur ce plan, nous anticipons de relier le réseau communal de Montpellier aux réseaux de l'ensemble des communes limitrophes pour permettre aux vélotafeurs de pouvoir se déplacer en toute sécurité.

Cependant, après les 6 années de gouvernance conflictuelle à la Métropole, nous ne souhaitons pas anticiper seul le tracer d'un futur REV à l'échelle de la Métropole. Dès que les élus de la Métropole commenceront à siéger, nous ferons comme au niveau communal, en réunissant autour de la table l'ensemble des usagers de la Métropole pour faire émerger, en concertation, un Réseau Express Vélo accepté par tout le monde.

Action n°5

Créer des connexions entre le réseau cyclable local et celui des communes voisines Ce plan vélo devra être réalisé en cohérence avec un plan vélo à l'échelle métropolitaine et devra plus largement inclure l'ensemble du territoire (département, intercommunalités voisines, eurovélo et réseau national des voies vertes).

Ce plan vélo sera cohérent avec celui des transports en commun ; ceux-ci (tramways et bus) seront accessibles aux vélos sans restriction dans leurs extrémités afin d'augmenter leur attractivité mais aussi d'offrir à la population métropolitaine la plus excentrée les mêmes facilités de déplacement que dans la ville-centre.

Coralie Manton (Choisir l'Écologie pour Montpellier)

Nous travaillerons en étroite collaboration avec les intercommunalités voisines pour assurer une mise en continuité des réseaux cyclables. En particulier, nous veillerons à la continuité des itinéraires cyclables qui relient Montpellier à ses plages vers Caron et Palavas.

Marc Le Tourneur (Clothilde Ollier - Rassemblement des Ecologistes et de la Gauche)

La mise en place dans le mandat d'un réseau de pénétrantes cyclables, qui ne se limiteront pas aux deux axes du REV, entre les communes et la ville centre est un engagement évident car c'est un moyen essentiel pour diminuer la circulation automobile aux entrées de Montpellier.

L'accès libre des vélos dans les extrémités des lignes de tramway devra être étudié en lien avec les techniciens de TAM et le comité d'usagers de TAM que nous voulons mettre en place. Il ne pourra pas se faire au détriment des usagers ordinaires, et en particulier des poussettes, des fauteuils roulants et des personnes âgées. Le cycliste peut se déplacer presque à la même vitesse que le tram, ce qui n'est pas le cas des autres usagers. C'est comme pour les aménagements dans la rue qui doivent permettre une cohabitation sûre et apaisée des cyclistes et des piétons de tous types, âgés ou pas, handicapés ou pas.

Flora Labourier (le coeur et l'action (mohed ALTRAD))

Pas de commentaire

Rémi Gaillard (Remi Gaillard)

Votez pour un vrai clown à vélo, votez n'importe qui

Alenka Doulain (Nous Sommes)

Nous nous concentrerons sur la mise en place d'un réseau cyclable structurant, continu et sécurisant dans Montpellier et sa

Métropole, bénéficiant des équipements adaptés pour faciliter la vie des cyclistes. Nous pensons ce réseau à l'échelle de la Métropole. Comme évoqué précédemment (Action 4), nous développerons en priorité le réseau express vélo pour relier les villes de l'ouest de la Métropole. Dans un second temps, nous développerons les connexions avec les villes du nord et de l'est pour finir par les villes du sud de l'agglomération.

Sur l'intermodalité nous proposons :

Ajouter des racks à vélo sur tous les bus de la ville.

Adapter les nouvelles rames de tramways et nouveaux bus à haut niveau de services au transport des vélos, en ajoutant des espaces dédiés.

Assurer l'intermodalité avec le RER/TER grâce à des vélo stations automatiques et surveillées dans chaque gare de la Métropole.

Cette action est complémentaire de notre projet d'amélioration du maillage périphérique du réseau de bus : pour un réseau plus dense et élargi, devant permettre des transports, de quartier en quartier de la Métropole, sans avoir à passer par le centre-ville.

Résumé de notre mesure pour le renforcement du réseau de bus : <https://participez.noussommes.org/processes/construction-programme/f/108/proposals/1369>

Michael Delafosse (La Gauche qui nous rassemble.)

De plus, nous travaillerons à l'échelle de l'aire urbaine, avec toutes les collectivités territoriales (Département, Région et autres communautés de communes) afin de connecter notre réseau cyclable aux réseaux voisins.

Alex Larue (Pour Montpellier, il est temps de changer)

Pas de commentaire

Emma Pianetti (Philippe Saurel - Montpellier la citoyenne)

Le plan vélo inscrit dans le SDMA prévoit une cohérence et la continuité des pistes cyclables entre les communes, formalisé dans le réseau magistral du SDMA.

3 projets ont été retenus dans l'appel à projets national et feront l'objet d'un soutien financier de l'Etat : aménagements cyclables à Montferrier pour assurer la continuité avec Prades-le-Lez, aménagements rue Gossec pour assurer la continuité de la piste cyclable jusqu'à Saint-Jean-de-Védas, création d'une passerelle à Villeneuve-lès-Maguelones.

A titre d'exemple, la liaison cyclable entre Montferrier et la route de Prades le Lez sera aménagée avant la fin de l'année 2020 avec notamment l'aménagement d'une passerelle en encorbellement au-dessus du Lez.

Les connexions avec les territoires voisins sont pleinement prises en compte avec de nombreux projets qui seront réalisés dès le début du mandat : continuité cyclable sur la RM5 entre la déviation de Montbazin et Cournonsec, aménagement modes actifs sur la RM172 de Pérols jusqu'à l'aéroport, nouvelle liaison cyclable entre Saint Geniès des Mourgues et Boisseron au titre de la Véloroute nationale 70, ou encore la liaison entre Saint Gély du Fesc et Montpellier. La liaison intercommunale de Montpellier jusqu'à Castries est également programmée : la première étape, réalisée, ayant été l'acquisition de foncier.

Nous poursuivrons le travail en commun avec les territoires voisins afin d'assurer la continuité des pistes cyclables, notamment avec la communauté de communes du Grand-Pic-Saint-loup et de Sète Agglopolé Méditerranée ou encore l'axe Eurovélo 8.

En matière d'intermodalité, l'offre de stationnement-vélo sécurisé dans les parkings-relais avec le tramway sera renforcée et l'autorisation d'entrer avec son vélo dans les tramways en dehors des heures de pointe sera maintenue.

Jean Louis Roumegas (Écologie pour Tous Rassemblement Citoyen)

Notre priorité sera de créer un maillage sur l'ensemble de la Métropole pour permettre à toutes et tous de se rendre au travail, en ville, balader... En vélo.

Samuel Cohen-Salmon (Partrick Vignal - Montpellier en Capitale)

voir réponse précédente

Action n°6

Repenser le plan de circulation pour supprimer le trafic de transit dans les quartiers résidentiels et le concentrer sur les grands axes. Abaisser le trafic à moins de 1 500 véhicules/jour dans les quartiers résidentiels et le concentrer sur les grands axes en s'inspirant des guides d'aménagements cyclables validés par la FUB (voies hiérarchisées, piétonisation ponctuelle, mise en sens uniques tête-bêche, mise en semi-impasse perméables aux piétons et vélos).

Créer des vélorues, multiplier les ZTL - Zone à Trafic Limité et les faire respecter. Il est important de garantir leur contrôle et d'y appliquer des consignes strictes aux usagers autorisés.

Le processus de hiérarchisation du réseau viaire a pour objectif à terme de ne conserver du transit motorisé que sur les axes susceptibles d'accueillir des pistes de qualité. On augmente ainsi le linéaire de rues apaisées.

Cette mesure est totalement indissociable de la mesure "Ville 30", l'une ne pouvant pas fonctionner sans l'autre. La métropole de Montpellier pourra utilement s'appuyer sur l'expérience développée par d'autres villes l'ayant mis en place.

Différents exemples : Gand, Louvain et très récemment Birmingham et Auckland ont montré l'efficacité de cette mesure dont le coût est dérisoire (4M€ pour Gand) comparé à l'impact et aux bénéfices sur la ville : diminution de l'usage de la voiture, forte diminution de la pollution urbaine, augmentation de la pratique du vélo et de la marche à pied.

Objectif chiffré : Début juillet 2022 - mise en place opérationnelle du plan de circulation anti-transit pour une zone concernant minimalement tout l'intérieur de la première couronne (un an d'études + un an de réalisation)

Coralie Manton (Choisir l'Écologie pour Montpellier)

Nous nous sommes engagés à généraliser le 30 km/h au 1er janvier 2021. Cette mesure s'accompagnera d'une refonte complète du plan de circulation par étapes. Notre objectif est clairement de supprimer la circulation de transit par l'organisation d'un plan de circulation en pétales. La fermeture du tunnel de la Comédie à la circulation de transit participera de cette politique à l'échelle du centre-ville. De la même façon nous soumettrons à la concertation, pour chaque quartier, un plan de circulation en alvéole afin de limiter la circulation à la desserte riveraine et donner l'avantage aux mobilités actives pour aller d'un quartier à un autre. Notre objectif : faire en sorte qu'il soit beaucoup plus rapide de traverser la ville à vélo qu'en voiture !

Marc Le Tourneur (Clothilde Ollier - Rassemblement des Ecologistes et de la Gauche)

Mise en place de la ville 30 et révision du plan de circulation vont de pair. Nous lancerons dès notre élection le processus permettant comme à Grenoble d'adopter la règle du 30 avec exceptions à 50, au niveau de l'ensemble de la ville de Montpellier et si possible au niveau d'un maximum de communes de la métropole. La révision du plan de circulation ira de pair avec la définition des axes de transit à 50. La proposition faite par Vélocité de ne retenir comme axes de transit que ceux qui peuvent être aménagés avec des pistes de qualité de type validé par la FUB sera mise en œuvre.

Flora Labourier (le coeur et l'action (mohed ALTRAD))

Pas de commentaire

Rémi Gaillard (Remi Gaillard)

Votez pour un vrai clown à vélo, votez n'importe qui

Alenka Doulain (Nous Sommes)

Nous Sommes a pour ambition de construire une ville meilleure pour le plus grand nombre. Et cet objectif ne sera atteint qu'en transformant en profondeur nos modes de déplacement autour et à travers la ville et la Métropole. Nous partageons donc l'objectif d'apaiser la ville pour la rendre plus agréable à vivre. Dans ce but nous actionnerons plusieurs leviers : Au cours des deux premières années du mandat nous nous concentrerons sur l'espace compris au sein de la deuxième couronne de Montpellier :

Passage en zone 30.

Révision du plan de circulation pour mettre fin au transit dans les zones résidentielles.

Mise en place d'une zone à faible émission.

Expérimentation de nouveaux aménagement cyclables.

Au cours de la seconde partie de mandat :

Nous élargirons ces mesures à l'ensemble de la ville et à l'échelle de la métropole avec les communes qui souhaiteront s'engager dans cette démarche.

Sur la base de l'expérimentation, nous mettrons en place des aménagements cyclables définitifs et connectés au réseau express vélo développé en parallèle (Action 4).

Enfin, les mobilités et les modes de transports doivent être réfléchis de manière inclusive, chacun et chacune doit pouvoir se déplacer librement et en sécurité. C'est pourquoi la question de la mobilité des femmes fait partie intégrante de notre programme, afin de s'assurer qu'elles puissent prendre possession de l'espace public. En outre, tout nouvel aménagement se doit de prendre en compte l'accessibilité aux personnes en situation de handicap et s'assurer que les modes de transport participent de leur autonomisation.

Michael Delafosse (La Gauche qui nous rassemble.)

L'abaissement de la vitesse de circulation sans diminuer le nombre de véhicules n'aura aucun résultat. C'est pour cela que nous redéfinirons le plan de circulation de Montpellier afin de hiérarchiser le trafic et ainsi évacuer le maximum de véhicules des rues 30 km/h que nous généraliserons (hormis quelques grands axes). Nous évaluerons les meilleures solutions pour y parvenir; mises en tête-bêches, semi-impasses, chicanes, plateau-surélevés, etc.

Alex Larue (Pour Montpellier, il est temps de changer)

S'agissant de la ville 30 je souhaite que cette mesure s'applique dans certains quartiers seulement ou certains axes

stratégiques. Je suis ouvert au dialogue à ce sujet en souhaitant que cela ne concerne pas toute la ville.

Emma Pianetti (Philippe Saurel - Montpellier la citoyenne)

Pour réduire la circulation de transit et favoriser les transports en commun, le vélo et la marche, c'est un panel complet de nouvelles solutions de mobilité qu'il faut mettre en place : écosystème vélo (réseau, stationnement, ...), extension de la zone piétonne, parkings-relais aux portes de la ville, mise en place de la tarification solidaire, renforcement des fréquences et de l'offre de transports en commun (tramway L5, extension L1 jusqu'au Zénith, L6 pour relier les gares, 10 nouveaux bus électriques, 51 bus à hydrogène, lignes métro-nomes, bus en site propre etc.).

En complément de la mise en place d'une offre de transport alternative, la réduction du trafic et de la place de la voiture en ville comprend l'étude d'un nouveau plan de circulation, la multiplication des zones 30 et, enfin, la mise en place de la Zone à Faible Emission pour laquelle Philippe Saurel s'est engagé auprès de l'Etat.

Les études pour sa mise en place sont d'ores et déjà lancées. La ZFE consiste en l'interdiction progressive des véhicules les plus polluants dans l'Écusson puis l'élargissement du périmètre aux faubourgs, avec des moyens de contrôle adaptés.

Nous poursuivons par ailleurs la mise en place de solutions de logistique urbaine avec un service mutualisé de livraison à partir de plateformes de déchargement des marchandises pour les transférer des camions vers des véhicules, triporteurs ou vélo-cargos électriques. Une aide à l'achat de véhicules de livraisons propres et de vélos-cargos pour les professionnels complètera le dispositif, intégrée au Fonds d'Urgence Climatique. Les axes ferroviaires seront réhabilités pour privilégier autant que possible une arrivée des marchandises en train jusque dans la ville : plateforme ferroviaire du Marché d'Intérêt National, parc de Salaison, Vendargues.

Jean Louis Roumegas (Écologie pour Tous Rassemblement Citoyen)

Reprendre le plan de circulation, diminuer la place de la voiture en ville et stopper le transit en ville...

Samuel Cohen-Salmon (Partrick Vignal - Montpellier en Capitale)

En parallèle de la trame "dure" que nous évoquions précédemment, nous avons l'ambition d'étendre sur toute la ville une trame dite "douce" représentée par du marquage au sol uniquement. Cette trame pose comme objectifs, partout où cela est possible, en concertation avec l'ensemble des usagers:

- 1- Généralisation du 30km voiture
- 2- Généralisation du double-sens cyclable
- 3- Généralisation du cédez-le-passage au feu cycliste

Dans certains quartiers (par exemple Vieux Celleneuve, rues de saints à Figuerolles...) généralisation du 10km voiture avec une séparation de la chaussée par un marquage au sol adapté pour les piétons d'un côté et les cyclistes de l'autre (comme c'est le cas par exemple à Versailles)

Action n°7

Arrêter tout projet de construction de grande infrastructure routière destinée aux véhicules motorisés. Inversion des priorités : priorisation des projets piétons, puis vélos, puis transport en commun.

Rétrograder les projets routiers : un report vers les 3 modes de transport ci-dessus va diminuer le besoin en infrastructures routières.

Un véritable plan vélo à l'échelle métropolitaine combiné à un réseau de transport en commun performant permettrait de réduire sensiblement l'autosolisme vers les 3 modes de transport ci-dessus (sous-utilisés actuellement par manque d'efficacité du fait du manque d'investissement sur ces modes) va mécaniquement diminuer le besoin en infrastructures routières.

Coralie Manton (Choisir l'Écologie pour Montpellier)

En matière de mobilités, chaque euro dépensé par la Métropole doit répondre à l'urgence climatique et contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air des Montpelliéraines et des Montpelliérains ! Pour les écologistes le choix est clair. Nous mettrons le paquet sur le vélo !

A l'heure où Montpellier figure parmi les 12 villes françaises les plus polluées, à l'heure où les experts nous annoncent jusqu'à + 7 °C en 2100, il n'est plus question d'écologie des petits pas, il n'est plus question d'écologie du "en même temps". Ce que nous proposons c'est une écologie responsable qui assume des choix clairs.

En matière de mobilités, cela veut dire que 100 % des budgets d'investissements de la Métropole seront consacrés à des projets non polluants. A des solutions écologiques.

Favoriser la marche oui. Développer le vélo oui. Multiplier l'offre de transports publics oui.

Construire de nouvelles autoroutes qui augmenteront le trafic automobile et la pollution c'est non !

Et il faut, ici, tordre le coup à une idée reçue ! Non, construire un périphérique autoroutier n'a jamais eu pour effet de réduire la circulation automobile. C'est exactement l'inverse ! Construire un périphérique autoroutier a pour effet d'augmenter la circulation et d'accélérer l'étalement urbain. Cela conduit à attirer toujours plus de voitures, sur des trajets toujours plus longs et, in fine, à aggraver toujours plus la pollution de l'air.

Construire un périphérique autoroutier en 2020 est une aberration. C'est une solution du passé. D'un temps où les élus avaient un moteur thermique à la place du cerveau !

Nous ne sommes plus en 1960. Nous savons le lien qu'il y a entre la multiplication des infrastructures autoroutières et l'aggravation de la pollution de l'air. Sachons en tirer les leçons. (...)

(commentaire incomplet car la taille du champ de réponse ne le permet pas)

Marc Le Tourneur (Clothilde Ollier - Rassemblement des Ecologistes et de la Gauche)

Oui, pour nous les choses sont claires. Par exemple, nous remplacerons le "viaduc autoroutier" de Genneveaux payé avec l'argent du tram (!) par la création d'un grand carrefour à feux à niveau sur l'emprise du rond-point existant. Nous économiserons ainsi 28 M€ sur les 33 prévus que nous affecterons au plan d'urgence vélo-piéton. Fini les nouvelles

autoroutes ou voies rapides urbaines, place à une autre façon de se déplacer conforme aux exigences de l'urgence climatique et de l'amélioration de la qualité de l'air.

Flora Labourier (le coeur et l'action (mohed ALTRAD))

oui et non car nous sommes pour le COM sans échangeur et non financé par la ville et métro. le reste de la proposition, nous sommes évidemment pour , plus que jamais !!

Rémi Gaillard (Remi Gaillard)

Votez pour un vrai clown à vélo, votez n'importe qui

Alenka Doulain (Nous Sommes)

Plusieurs projets d'infrastructures routières prétendent répondre aux difficultés réelles rencontrées pour se déplacer sur certains secteurs : prolongements du LIEN au niveau de Vendargues (10 millions d'euros) et Grabels (entre 85 à 145 millions d'euros), déviation Est de Montpellier (70 millions d'euros) et, le plus important, le projet du COM (230 à 270 millions d'euros).

Favoriser l'augmentation de ce trafic n'est pas la solution pour résoudre le réel problème de déplacement des Montpelliérains. Le projet de COM prévoit pourtant de passer de 37 000 trajets par jour à 90 000. Il répond essentiellement aux besoins de transit entre l'A709 et l'A9 qui concerne surtout le transport de marchandises et les déplacements touristiques.

Ces projets constituent de véritables coupures dans les territoires difficilement franchissables en particulier pour les modes actifs. Ils sont sources de nuisances sonores et ont un impact néfaste sur l'environnement, la qualité de l'air et la santé. Montpellier a besoin de substituer ce projet de contournement routier par un système multimodal multipliant les possibilités d'entrées dans la ville par les modes actifs et les transports en commun et, ainsi, repenser le rapport entre la ville centre et sa périphérie.

Nous Sommes propose donc :

- de renoncer au projet de COM
- d'interdire le transit des transports de marchandise entre l'A709 et l'A75 (hors desserte locale). Ce transit peut s'opérer actuellement via Béziers.
- de développer en priorité le réseau express vélo et les transports en commun sur l'ouest de la Métropole.

Nous proposons donc de faire de l'abandon du COM un cas d'école de transformation des mobilités en mettant fin au problème de congestion automobile par un report des déplacements vers les modes actifs et les transports en commun.

Plus généralement, nous souhaitons un abandon total de tout autre grand projet d'infrastructures routières et autoroutières sur l'espace métropolitain.

Michael Delafosse (La Gauche qui nous rassemble.)

Pour la réussite de la modification profonde du plan de circulation, Montpellier doit assumer le report des flux de transit vers son contournement. Voilà pourquoi Montpellier, comme toutes les grandes villes cyclables d'Europe (Copenhague, Amsterdam, Gent, Houten, Malmö, Séville, Rotterdam...), doit bénéficier d'un contournement routier efficace. Cependant, nous devons également lutter contre le trafic induit sur ces nouveaux équipements. Pour cela, au terme de la modification du plan de circulation de la Ville et en accord avec les partenaires territoriaux, nous dédirons les nouvelles voies créées sur ces axes aux transports en communs afin qu'une alternative vertueuse et efficace du contournement de Montpellier puisse exister.

Alex Larue (Pour Montpellier, il est temps de changer)

Comme déjà indiqué je suis pour le bouclage du contournement global de Montpellier. Par ailleurs nous étudierons un projet de tunnel urbain qui sera soumis au débat en conseil de métropole et aussi avec les différentes associations concernées avant prise de décision définitive sur ce sujet.

Emma Pianetti (Philippe Saurel - Montpellier la citoyenne)

Le Contournement ouest de Montpellier et la Déviation est de Montpellier, attendus depuis de nombreuses années par les Montpelliérains et habitants de la Métropole et au-delà, sont essentiels pour la décongestion de notre ville mais surtout pour limiter le trafic de transit au cœur de Montpellier. Ces structures routières permettent d'éviter la traversée de Montpellier d'est en ouest et du nord au sud.

En outre, pour relier les autoroutes et éviter les axes principaux congestionnés, les camions et véhicules empruntent aujourd'hui les axes secondaires résidentiels des villages, ce qui est inacceptable.

Ces infrastructures sont la condition sine qua none d'un trafic automobile apaisé en cœur de ville, rendant ainsi crédible la mise en place de zones 30 respectées et permettant au final de redonner de la place au vélo dans l'espace public.

Mais le projet ne se limite pas aux contournements routiers à vitesse limitée, il consiste surtout en l'arrivée du tramway, avec une piste cyclable tout au long de la ligne 5 et au-delà pour assurer la continuité entre les pistes cyclables de l'ouest de la Métropole et celles de Montpellier.

L'aménagement de pôles d'échanges multimodaux performants le long du COM, connectés au réseau de transport en commun et avec des parking-relais accompagnés de stationnements vélos sécurisés permettra d'inciter les automobilistes à laisser leurs véhicules aux portes de Montpellier, comme nous le prévoyons aux terminus de la ligne 5.

De manière générale, le trafic de transit est aussi réduit par l'aménagement de la ville qui redistribue le partage de l'espace public grâce au tramway, à la mise en place de bus en site propre et bien sûr à la mise en oeuvre du SDMA. C'est par exemple, le SDMA, la réalisation de la ligne 5 de tramway, l'extension de la ligne 1 jusqu'à Grammont, la réalisation de la ligne 6 pour relier les deux gares et les nouvelles lignes de bus en site propre.

Jean Louis Roumegas (Écologie pour Tous Rassemblement Citoyen)

Aménagement des grands rond-points " Rieucoulon..." Stop à l'aménagement de type autoroutier du contournement ouest et est... Mise en place des modes doux

Samuel Cohen-Salmon (Partrick Vignal - Montpellier en Capitale)

Nous n'envisageons pas de lancer de nouveaux grands projets d'infrastructures routières durant la prochaine mandature. Cependant nous assumons de finir le bouclage du Périphérique urbain dont l'achèvement n'a que trop longtemps duré. C'est un élément de la réponse globale pour désengorger la ville de Montpellier des voitures en transit qui ne font que la traverser.

Dans l'état actuel du réseau routier, il est plus pratique pour un automobiliste de traverser la ville que de la contourner pour aller d'un bout à l'autre de Montpellier. Et c'est logique, car nous passons notre temps à mathématiser nos déplacements dans l'optique d'optimiser notre temps de déplacement.

C'est pourquoi, en bouclant le Périphérique urbain, nous réorganiserons le réseau routier de façon à ce qu'il tende davantage vers un équilibre de Nash. Cet équilibre est théorique, nous en sommes bien conscients, mais plus le réseau routier tendra vers un tel équilibre de Nash, qui incite naturellement les automobilistes à optimiser leur temps de déplacement en favorisant l'usage du Périphérique urbain, plus nous aurons de marge de manoeuvre à l'intérieur de la ville pour mettre en application le paradoxe de Braess, auquel les adhérent.e.s de VéloCité sont sensibles.

Pour les personnes qui malgré tout voudront s'engager dans la ville pour leur travail, leurs achats, leurs loisirs... nous construirons des parking relais, en lien direct avec le Réseau des Mobilités actives et le réseau des transports en commun, pour inciter à abandonner sa voiture pour entrer dans Montpellier.

Action n°8

Généraliser la vitesse de circulation à 30 km/h en modifiant l'aménagement des rues pour rendre cette limitation effective (réduction de la largeur de la chaussée, chicanes, ralentisseurs) et développer des zones de rencontre là où le trafic est très limité. Généraliser la vitesse de circulation à 30 km/h en modifiant l'aménagement des rues pour rendre cette limitation effective (réduction de la largeur de la chaussée, chicanes, ralentisseurs) et développer des zones de rencontre là où le trafic est très limité. Généraliser la vitesse de circulation à 30 km/h (50km/h par exception pour les grands axes) en modifiant l'aménagement des rues pour rendre cette limitation effective (réduction de la largeur de la chaussée, chicanes, bypass) et développer des zones de rencontre là où le trafic est très faible.

Cette mesure est totalement indissociable de la mise en place d'un plan de circulation anti-transit. En effet seule la combinaison des faibles vitesses effectives ET du faible trafic permet de rendre les rues résidentielles cyclables sans aménagement.

Objectif chiffré : « ville 30 » début juillet 2022 (même horizon temporel que la mise en œuvre du plan de circulation anti-transit).

Comme le préconise le chercheur en mobilités Frédéric Héran et comme Lille l'a mis en place l'année dernière, la ville 30 crée un climat favorable à la pratique de la marche à pied et du vélo. Ce nouvel environnement permettra à des personnes précédemment peu rassurées à l'idée de faire du vélo dans la métropole de se mettre en selle.

Coralie Manton (Choisir l'Écologie pour Montpellier)

Pas de commentaire

Marc Le Tourneur (Clothilde Ollier - Rassemblement des Ecologistes et de la Gauche)

Oui évidemment, comme énoncé précédemment, Ville 30 et plan anti-transit sont les deux faces de la même action globale. Seule réserve, mais de taille, si les zones de rencontre sont à développer, est-il bien nécessaire de multiplier les chicanes et ralentisseurs dans les rues à 30 km/h ? Les Grenoblois ne l'ont pas fait, et la vitesse a diminué lentement mais sûrement. Acceptons ce temps nécessaire aux évolutions de comportement parce qu'un espace public libéré des obstacles est plus favorable à terme à la convivialité urbaine ainsi qu'au bien-être des cyclistes, des piétons, et des riverains (diminution du bruit lié aux dispositifs anti-vitesse). Dans cet esprit, la suppression des feux dans les carrefours entre rues à 30 km/h sera un objectif de moyen/long terme. Ce sera à nous, élus et habitants, avec nos moyens d'éducation, de formation, de promotion mais aussi de sanction, de faire respecter la limite de 30 ! Et ce ne sera pas si difficile tant les mentalités ont évolué. En revanche redonner de l'espace à la vie urbaine par la diminution du stationnement est évident et indispensable.

Flora Labourier (le coeur et l'action (mohed ALTRAD))

sauf quelques exceptions à définir après études et concertation mais très limitées

Rémi Gaillard (Remi Gaillard)

Votez pour un vrai clown à vélo, votez n'importe qui

Alenka Doulain (Nous Sommes)

Un code de la rue adapté à notre territoire sera rédigé dès les premiers mois du mandat pour réglementer les circulations urbaines et sécuriser les déplacements des piétons et cyclistes. A la suite d'études de terrain, plusieurs aménagements seront nécessaires à sa mise en application. A court terme, nous serons amenés à expérimenter des infrastructures en utilisant des aménagements temporaires. Remplacés ensuite de façon permanente dès lors qu'ils seront validés par les usagers. Ces expérimentations ne pourront pas dépasser un mois.

Notre objectif est de parvenir à une circulation apaisée partout et la possibilité pour les piétons, les cyclistes et autres mobilités actives de se déplacer en toute sécurité. Ce code de la rue impliquera notamment :

Une aire piétonne dont le périmètre sera revu, mieux délimité et mieux signalé. Les voitures et les deux-roues motorisés (hors riverains et livreurs) y seront interdites, et les cyclistes devront y rouler au pas ou descendre de leur vélo en cas de forte affluence.

Une majorité de zones 20 (zones de rencontre) et de zones à 30 km/h. Le 50 km/h sera autorisé uniquement sur les grands axes. Les aménagements nécessaires pour ralentir la vitesse efficacement seront installés.

Une signalétique homogène et des aménagements facilitant et sécurisant les cyclistes : généralisation du double sens dans les

rues à 30km/h, des sas vélo aux feux tricolores, le cédez-le-passage cycliste au feu rouge (voir notre plan vélo plus bas). Davantage de contrôle et de verbalisation de la vitesse et des infractions (ex : stationnements sur les trottoirs et pistes cyclables) de deux roues motorisées et des voitures.

Nous interdirons progressivement l'accès à l'hyper-centre aux deux-roues motorisés (hors riverains et livreurs). Des dimanches sans voiture.

<https://participez.noussommes.org/processes/construction-programme/f/108/proposals/1662>

Michael Delafosse (La Gauche qui nous rassemble.)

Montpellier sera une ville 30 km/h, je vous renvoie à l'action N°6 pour la cohérence.

Alex Larue (Pour Montpellier, il est temps de changer)

Cf mon commentaire ci-dessus sur la ville 30

Emma Pianetti (Philippe Saurel - Montpellier la citoyenne)

En termes de mobilités, l'ambition majeure du prochain mandat est de faire de Montpellier une ville 30.

Pour ce faire, les nouveaux plans de circulation (mise à sens unique, voies en impasse) et les aménagements de voirie (plateaux traversants, chicanes, signalisation) devront être concertés avec la population dans chaque quartier, afin que les zones 30 soient comprises et respectées.

Dès 2020, la zone 30 sera concertée et mise en œuvre sur le périmètre de Grand Cœur avec une 1ère phase expérimentale sur les quartiers Boutonnet et Beaux-Arts.

Parallèlement, suite à la phase d'expérimentation réussie sur le quartier Port Marianne, nous généraliserons les sas et les cédez-le-passage cyclistes aux feux tricolores pour une meilleure insertion des cyclistes dans le trafic.

Jean Louis Roumegas (Écologie pour Tous Rassemblement Citoyen)

Pas de commentaire

Samuel Cohen-Salmon (Partrick Vignal - Montpellier en Capitale)

voir réponses 6 et 7

Action n°9

Restreindre ou supprimer la circulation devant les écoles aux heures d'entrée et de sortie des classes. Restreindre ou supprimer la circulation devant les écoles aux heures d'entrée et de sortie des classes. Généraliser le dispositif d'écomobilité scolaire en développant des aménagements cyclables sécurisés dans un rayon minimum de 1 km autour de l'école permettant aux enfants de se rendre à l'école à pied, en skate, à vélo ou en trottinette et ainsi d'assurer un minimum d'activité physique quotidienne tout en améliorant la qualité de l'air qui est souvent dégradée par l'accumulation de voitures devant les écoles. Objectifs chiffrés : rentrée 2020/2021 - mise en place d'un dispositif de diminution/suppression de la circulation autour de 20 groupes scolaires pilotes répartis sur tout le territoire
Déploiement du dispositif sur tous les groupes scolaires sur toute la durée du mandat en incluant 20 groupes scolaires supplémentaires par an à chaque nouvelle rentrée.

Coralie Manton (Choisir l'Écologie pour Montpellier)

En généralisant le 30 km/h et en écartant le trafic de transit, nous voulons encourager la marche, favoriser le commerce de proximité et la vie de quartier.

Moins de circulation, moins de voitures, c'est l'occasion de repenser, quartier par quartier, avec les habitants, des aménagements qui permettent un meilleur partage de l'espace public.

Nous voulons élargir les trottoirs, planter des arbres, embellir nos places et nos rues pour qu'elles deviennent plus apaisées et plus conviviales. Des aménagements qui seront co-construits avec les habitants et les commerçants en fonction des besoins de chaque quartier. Notre objectif : des quartiers plus verts, plus vivants, plus conviviaux !

Piétonner les abords des écoles :

Nous proposerons aux parents d'élèves qui le souhaitent de piétonner les abords des écoles. Soit de façon temporaire soit de façon permanente. Ces aménagements piétonniers pourront être étendus aux rues et aux places voisines en fonction du contexte et des attentes.

Notre intention est de proposer aux habitants une palette de solutions. Pas de les imposer ! Dans le cadre du budget participatif, nous organiserons un appel à idées et chaque quartier pourra faire remonter ses propositions et ses priorités. Pour permettre leur mise en œuvre, nous consacrerons au budget participatif au moins 5 % du budget municipal d'investissement.

Marc Le Tourneur (Clothilde Ollier - Rassemblement des Ecologistes et de la Gauche)

Oui, en concertation avec les parents d'élèves et les comités de quartier des écoles concernées. La suppression ou les restrictions de la circulation aux entrées-sorties d'école fait partie de notre programme. Les aménagements vélos-piétons en tiendront compte dans l'objectif essentiel pour nous de voir enfants et adultes accompagnant se rendre à l'école à pied ou en vélo, trottinettes et autres planches à roulettes. Nous y rajouterons les collèges, lycées, et universités qui doivent pouvoir permettre à leurs élèves de venir aussi à vélo en sécurité par le tracé des aménagements cyclables comme au collège de Jacou, avec des parkings sécurisés pour les vélos et autres trottinettes. La définition des groupes scolaires pilotes sera liée aux résultats de la co-construction avec écoles et parents d'élèves

Flora Labourier (le coeur et l'action (mohed ALTRAD))

oui avec le plan "vélo mon ami, dotation de vélo pour tous les CM1 et CM2 " de la ville !!

Rémi Gaillard (Remi Gaillard)

Votez pour un vrai clown à vélo, votez n'importe qui

Alenka Doulain (Nous Sommes)

Dans notre plan de transformation des mobilités, nous proposons :
Aménager les chemins des écoles avec un réseau de pistes cyclables.
Créer des itinéraires vélos universitaires reliant les principaux campus et sites, les résidences étudiantes et le centre-ville aux universités
Nous complétons donc notre programme en intégrant le dispositif d'écobilité scolaire que vous proposez. Une fiche mesure a été créé sur notre plateforme programmatique en ce sens :
<https://participez.noussommes.org/processes/construction-programme/f/108/proposals/1840>

Michael Delafosse (La Gauche qui nous rassemble.)

La sécurisation des écoles sera notre priorité. Nous ne pouvons pas enseigner les mobilités actives aux enfants sans leur donner des moyens concrets pour appliquer ces enseignements. Tous les acteurs seront réunis afin de trouver les meilleures solutions pour chaque groupe scolaire.☒

Pour parfaire le dispositif en terme de sécurité pour les vélos et les piétons, si la loi me le permet, j'interdirai l'accès aux camions non équipés de radars angle-morts dans le périmètre des établissements scolaires aux heures d'entrées et de sorties des élèves.

Alex Larue (Pour Montpellier, il est temps de changer)

Pas de commentaire

Emma Pianetti (Philippe Saurel - Montpellier la citoyenne)

Nous poursuivrons le travail de sécurisation des écoles déjà engagé.

La mise en œuvre de la zone 30 sera l'occasion de réfléchir à la façon de réduire la circulation et les vitesses en approche des pôles générateurs de trafic, comme les écoles, mais aussi les équipements culturels, sportifs ou les centralités commerciales. Nous mènerons une politique volontariste autour des projets d'aménagements, notamment en incluant du stationnement sécurisé pour les vélos du personnel et des enfants.

Nous poursuivrons les initiatives de "carapattes" (ramassage scolaire à pied ou à vélo) et encouragerons leur développement dans les écoles, notamment grâce à la création d'une plateforme d'entraide entre parents.

Jean Louis Roumegas (Écologie pour Tous Rassemblement Citoyen)

Mise en place de cyclobus et parking à vélo sécurisé devant les écoles

Samuel Cohen-Salmon (Partrick Vignal - Montpellier en Capitale)

C'est l'association Greenpeace qui a porté à notre connaissance l'existence du principe de "rue scolaire". Dans la réponse que nous leur avons adressé, nous nous sommes déjà engagés à mettre en place une expérimentation dès la rentrée scolaire 2020, pour les écoles les plus concernées par cette problématique.

Action n°10

Offrir du stationnement vélo sécurisé Offrir du stationnement vélo sécurisé en gares, aux stations de transport en commun et sur les zones de co-voiturage, en profitant du programme Alvéole de la FUB.

Coralie Manton (Choisir l'Écologie pour Montpellier)

Adapter la ville au vélo c'est aussi répondre à l'enjeu du stationnement sécurisé des vélos.

Le risque de vol est l'un des freins majeurs au développement du vélo en ville.

Or nos immeubles d'habitations et de bureaux ne sont que trop rarement équipés de locaux adaptés pour stationner des vélos en toute sécurité.

Il y a là un levier crucial pour faire décoller l'usage du vélo.

C'est pourquoi, nous obligerons, dans le plan local d'urbanisme, les constructions neuves à prévoir de grands locaux équipés, répondant au besoin de stationnement de plusieurs vélos par famille ; y compris des vélos cargos.

Nous créerons 1 000 places de stationnement sécurisées pour les vélos en centre-ville

Si elle est indispensable, cette politique d'équipement des constructions neuves ne répondra pas aux besoins des quartiers anciens ; notamment dans le centre historique où se concentrent à la fois les plus fortes demandes pour l'usage du vélo et les plus grandes difficultés pour stationner son vélo en sécurité.

Pour répondre au besoin du plus grand nombre, nous développerons massivement l'offre d'arceaux à vélos en libre accès, en surface, au plus près des commerces et des lieux de destination du cœur de ville.

En complément, nous proposons d'équiper le centre-ville de 1 000 places de stationnement sécurisées destinées à celles et ceux qui y habitent ou qui y travaillent.

1 000 places sécurisées, abritées et dont la disponibilité sera garantie en contrepartie d'un abonnement de moins de 3 euros par vélo et par mois.

Pour aménager ces 1 000 places sécurisées, nous réaffecterons 125 places de stationnement automobiles dans les parkings du centre-ville (la surface d'une place de stationnement automobile permet le stationnement 8 vélos). Soit moins de 2% des 7 000 places de parkings du centre-ville.

Nous interviendrons en priorité sur le parking public le plus central de l'Écusson : le parking Foch-Préfecture.

Le parking Foch-Préfecture est un équipement municipal.

(commentaire incomplet...)

Marc Le Tourneur (Clothilde Ollier - Rassemblement des Ecologistes et de la Gauche)

Des parkings vélos sécurisés doivent être mis en place à la gare St Roch comme dans les centres commerciaux, les grands équipements, les pôles d'échange et l'Écusson. Pour l'Écusson et les faubourgs où les vélos ne trouvent pas de place dans les immeubles, nous mettrons en place des garages à vélos dans d'anciens locaux d'activité en RDC. Ce service fera partie du système vélo tel que défini plus haut.

Flora Labourier (le coeur et l'action (mohed ALTRAD))

Pas de commentaire

Rémi Gaillard (Remi Gaillard)

Votez pour un vrai clown à vélo, votez n'importe qui

Alenka Doulain (Nous Sommes)

L'offre de stationnement vélo sécurisé fait partie des dépenses d'investissement en infrastructures que nous avons budgété. Elles sont une composante essentielle de notre projet qui vise à développer l'intermodalité notamment avec le développement de pôles d'échanges multimodaux aux entrées de ville et en amont des points actuels de congestion.

Michael Delafosse (La Gauche qui nous rassemble.)

La Gare Saint Roch aura un parking vélo sécurisé de grande capacité, de même que toutes les plateformes inter-modales de la Métropole. Nous accompagnerons les entreprises et les syndic de co-propriétés pour la mise en place de locaux ou d'abris vélo sécurisés. Pour cela le programme Alvéole sera bien sûr sollicité. De plus, tous les nouveaux projets immobiliers devront intégrer une place correctement proportionnée d'emplacements pour garer son vélo de manière sécurisé.

Alex Larue (Pour Montpellier, il est temps de changer)

Pas de commentaire

Emma Pianetti (Philippe Saurel - Montpellier la citoyenne)

Nous prévoyons un garage à vélo sécurisé autour de la gare Saint Roch d'une capacité d'accueil de 360 vélos, livré en 2021, en complément des 200 arceaux vélo en extérieur soit 400 places supplémentaires. Nous ferons également un travail spécifique pour mieux signaler et rendre plus accessibles les stationnements 2 roues dans les parkings souterrains. Plus généralement, nous augmenterons le stationnement-vélo sur l'espace public notamment dans des lieux stratégiques tels que les stations de transport en commun avec l'installation de parcs sécurisés avec des box fermés accueillant les utilisateurs quotidiens des trajets domicile/transport en commun/travail.

Sur l'ensemble de l'espace public, la pose d'arceaux vélo est systématisée (500 arceaux posés en 2019).

Les lieux culturels théâtres, cinémas, etc.. seront équipés en priorité afin de sécuriser leurs stationnements.

La mise en place de stationnement vélo éphémère pour des événements sera également soutenue et encouragée.

Enfin, nous expérimenterons des « boîtes à vélos » sécurisées sur l'espace public pour le stationnement 2 roues résidentiel lorsqu'il n'y a pas de local vélos dans les immeubles.

Jean Louis Roumeas (Écologie pour Tous Rassemblement Citoyen)

Mise en place d'un abonnement unique vélo, tram, bus, vélo électrique, covoiturage... Des le début du mandat.

Samuel Cohen-Salmon (Partrick Vignal - Montpellier en Capitale)

La question de la sécurité associée au vélo n'est pas qu'en lien avec la sécurisation des déplacements. Il faut aussi répondre à la crainte, très répandue à Montpellier, de se faire voler son vélo. La sécurisation du stationnement doit répondre à une double attente:

- stationnement de courte durée: par des arceaux en petits groupes au plus près des commerces, des lieux de travail et de loisir. Nous pensons qu'il vaut mieux multiplier ces petits ensembles partout dans la ville plutôt que de grands alignements à seulement quelques endroits précis

- stationnement longue durée: nous estimons qu'il doivent être fermés avec un accès sécurisé. Les lieux d'implantations de telles structures vont être difficile à trouver mais nous sommes déterminés à en répandre l'usage.

Par exemple, en ce qui concerne l'Ecusson, nous nous sommes demandés combien de surface/places de stationnement vélo il faudrait aménager pour s'aligner sur les normes actuelles du Code de l'Habitat et de la Construction. Nous sommes arrivés à une estimation d'au moins 6000m² pour environ 8000 places.

Action n°11

Implanter des arceaux vélos normatifs (proscrire les "arrache roue") dans toute la commune pour pouvoir accrocher son vélo facilement, notamment près des commerces. Choisir des formes symétriques qui maximisent la capacité des racks à vélo. Généraliser l'usage des 5 mètres en amont des passages piétons et en profiter pour y implanter du stationnement vélo.

Coralie Mantion (Choisir l'Écologie pour Montpellier)

Pas de commentaire

Marc Le Tourneur (Clothilde Ollier - Rassemblement des Ecologistes et de la Gauche)

L'arceau à vélo biscornu et coûteux, modèle Montpellier, sera avantageusement remplacé par des arceaux classiques moins encombrant et permettant au vélo à panier de s'attacher paisiblement. Les arceaux seront multipliés par petites poches sur d'anciennes places de stationnement voiture, plutôt que sur les trottoirs !

Flora Labourier (le coeur et l'action (mohed ALTRAD))

Pas de commentaire

Rémi Gaillard (Remi Gaillard)

Pas de commentaire

Alenka Doulain (Nous Sommes)

L'offre de stationnement vélo fait partie des dépenses d'investissement en infrastructures que nous avons budgété. Les arceaux vélos retenus et les aménagements associés seront conformes à la charte de qualité des aménagement cyclables (Action1).

Michael Delafosse (La Gauche qui nous rassemble.)

Oui, bien entendu.

Alex Larue (Pour Montpellier, il est temps de changer)

Pas de commentaire

Emma Pianetti (Philippe Saurel - Montpellier la citoyenne)

Les arceaux à vélos seront complétés par des box fermés accueillant en toute sécurité les utilisateurs réguliers d'axes prioritaires et des transports en commun.

Nous généraliserons les sas aux feux tricolores pour une meilleure protection des vélos et des piétons.

Jean Louis Roumegas (Écologie pour Tous Rassemblement Citoyen)

Pas de commentaire

Samuel Cohen-Salmon (Partrick Vignal - Montpellier en Capitale)

voir réponse précédente

Action n°12

Créer des locaux vélos/trottinettes dans les écoles et les équipements publics.

S'appuyer sur le programme FUB de cofinancement du stationnement vélo : Alvéole

Coralie Manton (Choisir l'Écologie pour Montpellier)

Pas de commentaire

Marc Le Tourneur (Clothilde Ollier - Rassemblement des Ecologistes et de la Gauche)

Le programme Alvéole est bien venu pour nous permettre de financer ces équipements indispensables comme décrits plus haut

Flora Labourier (le coeur et l'action (mohed ALTRAD))

Pas de commentaire

Rémi Gaillard (Remi Gaillard)

Votez pour un vrai clown à vélo, votez n'importe qui

Alenka Doulain (Nous Sommes)

Le risque de vol est un frein pour son développement, et trop rares sont les immeubles dotés d'un local dédié. Les abris vélos sécurisés doivent être très vite déployés dans tous les quartiers.

Tous les établissements accueillant du public doivent disposer de stationnement vélo. Dans les écoles, les lieux sportifs et culturels, les services publics (mairie, tribunal, agence pôle emploi, poste...), des stationnements vélo seront créés à proximité immédiate. En complément, des mécanismes incitatifs seront mis en place afin d'encourager employeurs, copropriétés et bailleurs à créer du stationnement vélo à la maison comme au bureau.

Nous nous appuyerons sur le programme Alvéole pour les équipements publics.

Michael Delafosse (La Gauche qui nous rassemble.)

Au même titre que pour l'action 10, les écoles, collèges, lycées ainsi que tous les équipements publics seront équipés de parkings vélo sécurisés.

Alex Larue (Pour Montpellier, il est temps de changer)

Pas de commentaire

Emma Pianetti (Philippe Saurel - Montpellier la citoyenne)

Nous nous appuyerons sur le programme ALVEOLE qui finance une partie du stationnement vélo.

Une action spécifique sera menée à destination du logement social.

Jean Louis Roumegas (Écologie pour Tous Rassemblement Citoyen)

Pas de commentaire

Samuel Cohen-Salmon (Partrick Vignal - Montpellier en Capitale)

Pas de commentaire

Action n°13

Aménager des aires logistiques de livraison pour faciliter les livraisons en ville par vélo cargo.

C'est un moyen pour dynamiser les commerces du centre-ville.

Coralie Manton (Choisir l'Écologie pour Montpellier)

Pas de commentaire

Marc Le Tourneur (Clothilde Ollier - Rassemblement des Ecologistes et de la Gauche)

Avec la CCI et les commerçants du centre ville, nous étudierons l'emplacement d'aires logistiques pour tous les petits véhicules non thermiques de livraison. Les vélos cargo y seront encouragés. Cette action fera partie intégrante de la priorité accordée à la revitalisation commerciale du centre ville, et au développement des commerces de proximité.

Flora Labourier (le coeur et l'action (mohed ALTRAD))

Pas de commentaire

Rémi Gaillard (Remi Gaillard)

Votez pour un vrai clown à vélo, votez n'importe qui

Alenka Doulain (Nous Sommes)

Concernant le transport de marchandise : nous poursuivons et amplifions le travail engagé pour appuyer le transport propre autour du dernier kilomètre grâce à des plateformes de dépôt et la mise à disposition d'une flotte de vélo cargo et de

petits utilitaires électriques, en particulier sur les trajets à provenance du Marché d'intérêt national (MIN).

Michael Delafosse (La Gauche qui nous rassemble.)

Pas de commentaire

Alex Larue (Pour Montpellier, il est temps de changer)

Pas de commentaire

Emma Pianetti (Philippe Saurel - Montpellier la citoyenne)

Cette action s'inscrit dans la continuité du schéma directeur de la logistique urbaine et du transport de marchandise voté à l'unanimité à la Métropole début 2020.

Les plateformes de déchargement des marchandises seront adaptées pour favoriser l'usage des vélos-cargos avec un système de gestion intelligente pour optimiser leur utilisation, prévu dans le cadre du programme de la Cité intelligente.

Jean Louis Roumegas (Écologie pour Tous Rassemblement Citoyen)

Pas de commentaire

Samuel Cohen-Salmon (Partrick Vignal - Montpellier en Capitale)

Nous avons la ferme intention d'implanter un Centre de Distribution Urbain pour optimiser la livraison du dernier kilomètre à Montpellier et qui offrira également un service de logistique inversée.

Lors du Congrès annuel de la FUB qui s'est tenu les 6 et 7 février dernier à Bordeaux, la Ministre de la Transition écologique Elisabeth Borne, membre de la majorité LREM, a apporté le soutien financier du gouvernement au projet Colis Activ'. Nous souhaitons que ce projet, extrêmement bien pensée, se déploie en priorité à Montpellier.

Action n°14

Créer une aide à l'achat d'un vélo pour les particuliers et pour les entrepreneurs locaux (achat de remorque, vélo-cargo, triporteur, VAE, vélos pliants).

Les aides doivent permettre l'acquisition de tout type de vélos et ne pas porter uniquement sur des vélos coûteux à assistance électrique.

Il pourrait y avoir également des prêts longues durées, et des aides à la mise en place de bourses aux vélos, en particulier pour les étudiants.

Coralie Manton (Choisir l'Écologie pour Montpellier)

En 2020, nous proposons, sur une année uniquement, de financer l'achat de 1 000 VAE à hauteur de 500 euros par vélo.

Marc Le Tourneur (Clothilde Ollier - Rassemblement des Ecologistes et de la Gauche)

Les 5 M€ de dépenses de fonctionnement supplémentaires aux autres dépenses de mobilité nous permettront de mettre en place un véritable système vélo complet depuis les aménagements de voirie jusqu'au personnel du service de location longue durée ou de la grande maison du vélo et de toutes ses activités annexes, cf. ci-après.

Nous créerons dès notre élection un grand service de location longue durée de tous types de vélos. Il aura deux objectifs :
- Permettre, à travers une tarification liée aux revenus comme pour les transports, de disposer de vélos pour se déplacer, en particulier pour les étudiants.

- Prévoir l'essai de longue durée avec option d'achat à tarif préférentiel de tous les types de vélos et d'équipements différents des vélos classiques (VAE, remorques enfants, vélo-cargo, triporteur, etc...). L'option d'achat à tarif préférentiel sera évidemment étendue aux vélos classiques et bénéficiera également de la tarification liée aux revenus.

Flora Labourier (le coeur et l'action (mohed ALTRAD))

A voir, pas fermé mais à étudier avant de prendre un engagement ferme

Rémi Gaillard (Remi Gaillard)

C'est pas très ambitieux, non ?

Nous proposons 200 000 vélos sponsorisés par une grande marque. Merci de lire notre programme ;)

Votez pour un vrai clown à vélo, votez n'importe qui

Alenka Doulain (Nous Sommes)

Le projet Un vélo pour tous vise à permettre à chaque habitant de Montpellier de pouvoir disposer d'un vélo de qualité. La ville s'engage à apporter de l'aide à l'achat de vélos neufs ou d'occasion pour ceux qui en ont besoin. En particulier, la réutilisation et la réparation seront valorisées. 1 500 000 vélos sont jetés par an en France et 3 000 000 vélos neufs sont vendus chaque année. Le nombre de vélos jetés augmente car la qualité des vélos diminue. Or, aujourd'hui, seuls 57 500 vélos sont récupérés par les 250 ateliers d'auto-réparation en France.

Il faut donc s'emparer du sujet grâce, notamment, au savoir-faire des associations locales.

Inciter à l'utilisation de pièces détachées d'occasion lorsque cela est possible.

La maison du vélo sera clé pour l'accompagnement des cyclistes avec :

- * un atelier d'auto-réparation
- * conseil pour bénéficier des aides à l'acquisition
- * conseil pour l'achat de vélo (en fonction de la taille ou de l'usage)
- * vente de vélos d'occasion
- * location de vélos pour découvrir et appréhender
- * location de vélos longue durée pour les étudiants notamment

Nous prévoyons de consacrer au moins 10 millions d'euros sur le mandat pour l'aide à l'acquisition de vélo y compris les vélos à assistances électriques (VAE).

Cette aide sera déployée en priorité dans une optique de démotorisation et de transformation des mobilités pour les personnes et aux entreprises se séparant de leur voiture, en particulier les véhicules les plus polluants (diesel et véhicule

ancien). Cette aide constitue ainsi une mesure d'accompagnement à la mise en place d'une zone à faible émission.

Michael Delafosse (La Gauche qui nous rassemble.)

Nous axerons principalement nos dispositions sur la location longue durée, avec possibilité d'achat, de vélos à assistance électrique. De plus, nous travaillerons avec le Département et la Région afin d'aider les entrepreneurs locaux qui souhaitent s'équiper de vélos cargo (ou assimilés) pour leurs activités quotidiennes.

Alex Larue (Pour Montpellier, il est temps de changer)

Pas de commentaire

Emma Pianetti (Philippe Saurel - Montpellier la citoyenne)

La modernisation du réseau VéloMagg est lancée avec pour objectif de mettre notamment en place des offres de location longue durée de vélos à assistance électrique (sur la base d'une tarification sociale), pour permettre aux habitants de tester le VAE avant de faire un choix d'investissement, encore onéreux.

Dans le cadre du Fonds d'Urgence Climatique, les professionnels pourront accéder à une aide à l'achat de vélos-cargos et remorques.

Jean Louis Roumegas (Écologie pour Tous Rassemblement Citoyen)

Mise en place des ambassadeurs mobilités pour aller dans les entreprises et promouvoir les déplacements doux. Favoriser l'achat et l'aide à l'achat d'un vélo et ou vélo électrique plutôt que la mise en place de place de parking dans les entreprises. Aide de la Mairie et des entreprises.

Samuel Cohen-Salmon (Partrick Vignal - Montpellier en Capitale)

Pas de commentaire

Action n°15

Créer une maison du vélo accueillant les acteurs associatifs vélo et donnant une visibilité à la politique cyclable de la ville.

La maison du vélo et des mobilités actives permettra de regrouper en un même lieu l'ensemble des acteurs : associations piétons, vélos, atelier de réparation, mais aussi de cartographier les services offerts aux cyclistes sur la ville.

Ce lieu permettra également de rendre visible au quotidien le vélo sur la ville. Au-delà de cette maison des mobilités actives, les différents acteurs pourront également organiser ponctuellement des bourses de vélos, et ainsi rendre accessible à moindre coût ce moyen de mobilité.

Centre de ressource documentaire en lien avec les points info vélo de la métropole, services vélo.

Installer des points relais info vélo dans les mairies annexes/maisons de quartier/maison des associations.

Coralie Manton (Choisir l'Écologie pour Montpellier)

Pas de commentaire

Marc Le Tourneur (Clothilde Ollier - Rassemblement des Ecologistes et de la Gauche)

Nous créerons une grande maison du vélo et du piéton qui fera partie intégrante de l'écosystème vélo à mettre en place à Montpellier. Cette maison des modes actifs abritera le service de location longue durée, les acteurs associatifs, un atelier de réparation et un centre d'information et de formation à l'usage du vélo urbain. Le personnel indispensable au service de location sera chargé également de l'information, des services liés au vélo, y compris comme vous le citez de l'organisation de bourses de vélos, du recueil des demandes des habitants et de la formation. Cela permettra une grande amplitude d'ouverture par le foisonnement des fonctions.

Flora Labourier (le coeur et l'action (mohed ALTRAD))

nous allons créer une maison des associations et des solidarités : la maison du vélo pourrait y être accueillie dans ce cadre là

Rémi Gaillard (Remi Gaillard)

Pas de commentaire

Alenka Doulain (Nous Sommes)

Dès le début du mandat nous rassemblerons les acteurs, associations et organismes travaillant sur les mobilités actives afin d'ouvrir au plus vite la Maison du vélo et des mobilités actives dans le centre de Montpellier. Dans ce lieu nous pourrions retrouver :

de la vélo-école pour enfants et adultes

de la documentation

un atelier d'auto-réparation

conseil pour bénéficier des aides à l'acquisition

conseil pour l'achat de vélo (en fonction de la taille ou de l'usage)

vente de vélos d'occasion

location de vélos pour découvrir appréhender

location de vélos longue durée pour les étudiants notamment

une carte du réseau cyclable dans la Métropole

de l'accompagnement à la sécurisation du vélo (gravage, antivols, conseils, etc.)

conseil pour les équipements réglementaires (lumières, etc.)

des balades et conseils sur les trajets quotidiens

la promotion du cyclotourisme et l'accueil des touristes à vélo

La Maison sera un lieu central dont l'action sera démultipliée par la création d'au moins une dizaine d'espaces vélo disséminés dans toute la Métropole assurant les mêmes missions en proximité.

Un budget d'au moins 5 millions d'euros sur l'ensemble du mandat sera dédié à la création de la maison du vélo, à la dissémination de ses agences locales pour mener à bien l'ensemble des missions détaillées ci-dessus.

Cette mesure figure sur notre plateforme programmatique en ligne :

<https://participez.noussommes.org/processes/construction-programme/f/108/proposals/1765>

Michael Delafosse (La Gauche qui nous rassemble.)

Nous trouverons le lieu idéal qui pourra accueillir la maison du vélo.

Alex Larue (Pour Montpellier, il est temps de changer)

Pas de commentaire

Emma Pianetti (Philippe Saurel - Montpellier la citoyenne)

Une Maison du Vélo et des mobilités actives sera mise en place pour accueillir un atelier de réparation et les associations ou encore pour informer les habitants de l'offre de l'écosystème vélo.

Les agences commerciales de la TAM ainsi que le futur véloparc Saint Roch seront également des lieux ressources pour délivrer de l'information et offrir des services tels qu'un atelier de réparation.

Jean Louis Roumegas (Écologie pour Tous Rassemblement Citoyen)

Pas de commentaire

Samuel Cohen-Salmon (Partrick Vignal - Montpellier en Capitale)

Notre programme prévoit déjà la création d'une Agence de l'Urbanisme et de l'Environnement. La réflexion sur le vélo y tiendra une place importante mais nous souhaitons la maintenir dans une réflexion globale car nous estimons que le vélo sera un des axes majeurs de notre volonté de concilier urbanisme et environnement.

Action n°16

Favoriser le déploiement du programme national "savoir rouler à vélo" dans les écoles primaires, en équipant les écoles de stationnement vélo grâce au programme Alvéole. Le stationnement sera ainsi pris en charge à 60% et la sensibilisation à 100%.

Favoriser le déploiement du programme national "Savoir Rouler à Vélo" dans les écoles primaires, en équipant les écoles de stationnement vélo grâce au programme Alvéole de la FUB. Le stationnement sera ainsi pris en charge à 60% et la sensibilisation à 100%. Aider l'ensemble des communes à mettre en place le "Savoir Rouler à Vélo".

Encourager à l'utilisation du vélo par les enfants pour venir à l'école, afin qu'ils apprennent également comment circuler dans le trafic.

Objectif chiffré : rentrée 2020/2021 - 20 groupes scolaires pilotes, puis extension du dispositif à l'ensemble des groupes scolaires au cours du mandat

Coralie Manton (Choisir l'Écologie pour Montpellier)

Pas de commentaire

Marc Le Tourneur (Clothilde Ollier - Rassemblement des Ecologistes et de la Gauche)

Cf nos réponses aux questions précédentes. Les 20 groupes scolaires pilotes seront les mêmes que ceux définis dans l'action n°9

Flora Labourier (le coeur et l'action (mohed ALTRAD))

oui avec le plan "vélo mon ami dans les écoles": c'est primordial

Rémi Gaillard (Remi Gaillard)

Votez pour un vrai clown à vélo, votez n'importe qui

Alenka Doulain (Nous Sommes)

Les infrastructures seules ne suffisent pas, l'accompagnement des cyclistes est primordial. Il faut s'appuyer sur le savoir faire des acteurs locaux, comme par exemple l'association du Vieux Biclou et former d'autres acteurs afin de former nos futurs cyclistes. Des formations pour les équipes pédagogiques et leurs élèves seront proposés à la Maison du vélo notamment.

Nous souhaitons :

Déployer un système de vélo-bus pour se rendre à l'école dans tous les quartiers, afin de créer une habitude du vélo dès le plus jeune âge.

Inciter au pédibus.

Et comme répondu plus haut, tous les établissements accueillant du public doivent disposer de stationnement vélo.

Michael Delafosse (La Gauche qui nous rassemble.)

Bien sûr que la sensibilisation et la formation doivent être à la base de cette nouvelle politique cyclable.

Alex Larue (Pour Montpellier, il est temps de changer)

Pas de commentaire

Emma Pianetti (Philippe Saurel - Montpellier la citoyenne)

Nous mettrons en place l'apprentissage du vélo dans les écoles afin que les enfants puissent disposer d'une culture vélo très jeune. La méthode pédagogique de cet apprentissage pourra être définie avec les associations d'usagers. La Police Municipale propose déjà des actions de sensibilisation des enfants à la sécurité routière à vélo et pourra être associée.

Par ailleurs, tel qu'annoncé d'ores et déjà en comité de pilotage vélos, la Ville déploiera dès la rentrée 2020 le programme Alvéole dans un maximum d'écoles, notamment dans le quartier de la Mosson, dans le cadre du projet de « Cité éducative ». Parallèlement aux actions d'éducation à destination des scolaires, la priorité sera également donnée à l'accompagnement des

entreprises pour la mise en place de leurs plans de mobilité employeurs, dans lesquels nous ferons une place de choix pour le vélo.

Jean Louis Roumegas (Écologie pour Tous Rassemblement Citoyen)

Pas de commentaire

Samuel Cohen-Salmon (Partrick Vignal - Montpellier en Capitale)

Pas de commentaire

Action n°17

Donner l'exemple : en tant que maire et élu-e-s, effectuer un maximum de déplacements à vélo.

Les élus effectuent un maximum de déplacements à vélo, dans un devoir d'exemplarité, notamment ceux de moins de 3 km.

Sensibiliser les agents au strict respect du code de la route et donc des aménagements cyclables et piétons.

Équiper tous les services municipaux d'une flotte de vélos de service et de vélo-cargos pour réaliser une partie des livraisons municipales à vélo (repas à domicile, approvisionnement des écoles, entretien des espaces verts, entretien voirie et toutes formes de déplacement s'y prêtant).

Inciter l'ensemble des communes à proposer le forfait mobilité aux agents municipaux.

Coralie Mantion (Choisir l'Écologie pour Montpellier)

En tant qu'élu-es, nous nous déplacerons à vélo le plus souvent possible (comme nous le faisons au quotidien pour la grande majorité d'entre nous). De la même façon, nous inciterons les agents de la Ville et de la Métropole à utiliser le vélo pour leur déplacements professionnels. Pour cela nous développerons une large flotte de vélos de service, y compris des vélos cargos pour. Enfin, nous triplerons l'indemnité kilométrique vélo afin d'inciter les agents à utiliser le vélo dans leur trajet domicile travail.

Marc Le Tourneur (Clothilde Ollier - Rassemblement des Ecologistes et de la Gauche)

Nous sommes une liste où la plupart d'entre nous se déplacent avec des modes actifs, en particulier notre tête de liste. Nous n'aurons donc aucun mal à effectuer nos déplacements à vélo, à pied, ou en tram. Et les voitures de fonction restantes des élus seront reconverties en véhicules de service.

Le challenge essentiel concernera les services eux-mêmes. Nous avons à combler en ce domaine un retard devenu abyssal si on songe que Strasbourg a équipé ses agents en vélos de service dès les années 90. Il s'agira en dialogue fort avec les agents de la Ville/Métropole et leurs représentants de les convaincre de l'intérêt de cet équipement qui, modernité et efficacité oblige, se fera majoritairement en VAE et autres vélos cargo ou triporteurs électriques. L'exemple de La Poste nous a montré que cela peut aller très vite et être massivement approuvé.

Bien entendu nous inciterons les autres communes à proposer forfait mobilité et vélos de service à leurs propres agents lorsque ce n'est pas encore le cas.

Flora Labourier (le coeur et l'action (mohed ALTRAD))

Pas de commentaire

Rémi Gaillard (Remi Gaillard)

Votez pour un vrai clown à vélo, votez n'importe qui

Alenka Doulain (Nous Sommes)

Nous croyons effectivement en l'exemplarité des élus en ce domaine. Et cela sera très aisé de l'appliquer car chez NousSommes, la part modale du vélo est déjà à 37 %

Les agents de la Métropole bénéficieront d'une initiation au Savoir Rouler. La municipalité actuelle s'est déjà muni d'une flotte de vélos pour ses agents, dormante. Il s'agira désormais de l'utiliser.

Michael Delafosse (La Gauche qui nous rassemble.)

En tant que Maire, je ne changerai pas mes habitudes du quotidien que sont le vélo et les transports en commun. Une politique de sensibilisation à la pratique du vélo sera mise en place auprès de tous les agents municipaux en collaboration avec les associations d'usagers.

Alex Larue (Pour Montpellier, il est temps de changer)

Pas de commentaire

Emma Pianetti (Philippe Saurel - Montpellier la citoyenne)

De nombreux colistiers de la liste Montpellier la Citoyenne se déplacent majoritairement voire exclusivement à vélo.

Les agents de la Ville et de la Métropole de Montpellier bénéficie d'une flotte de vélos et de VAE en libre-service dont ils peuvent disposer librement.

Une attention particulière a été portée à la sensibilisation des agents au respect du Code de la route et des aménagements cyclables.

Nous perfectionnerons le Plan déplacement d'administration afin d'inciter encore plus les agents à l'usage du vélo. Enfin, une campagne de communication interne a déjà été réalisée pour inciter les agents au respect des aménagements cyclables ; elle sera rééditée.

Jean Louis Roumegas (Écologie pour Tous Rassemblement Citoyen)

Pas de commentaire

Samuel Cohen-Salmon (Partrick Vignal - Montpellier en Capitale)

Par soucis d'exemplarité, Patrick Vignal s'est engagé à donner un vrai rôle politique à des Personnes à Mobilité Réduite et il s'est engagé à rendre la ville vraiment accessible à ces personnes jusqu'à maintenant empêchées dans leurs déplacements et trop souvent assignées à résidence. De plus, le Maire de Montpellier et Président de la Métropole est une personnalité

extrêmement sollicitée dont les déplacements à vélo ne sont pas envisageables quotidiennement. Cependant, Patrick Vignal étant un sportif dans l'âme, toujours en bonne santé, vous le verrez régulièrement enfourcher un vélo pour certains déplacements, et pas uniquement lors de l'inauguration de pistes cyclables. Nous tenons également à vous préciser que plusieurs de nos colistiers sont déjà des cyclistes du quotidien, dont certains n'ont même pas de voiture. Notre engagement dans ce domaine n'est donc pas à démontrer.

Nous tenons surtout à développer des espaces de stationnement, associés à des vestiaires adaptés, de façon à inciter les agents et élus à utiliser davantage le vélo pour leurs déplacements.

Action n°18

Créer une "journée sans voiture". Après l'avoir expérimentée le 16 Mars avenue de Toulouse ; l'évènement #TousàVélo du 10 Nov. 2019 qui a réuni 2700 vélos dans les rues de Montpellier, a permis le temps de quelques heures aux Montpelliérains de découvrir la ville sans la voiture.

Cette expérience a marqué les esprits ; comme le font d'autres villes une journée annuelle sans voiture (a minima, car plusieurs journées par an pourraient être organisées), permettrait de faire partager à tous le bonheur de circuler dans une ville dé-motorisée et à convaincre les co-citoyens du bienfait du vélo pour leurs déplacements et leur bien-être. En parallèle, cette expérience pourra avoir des déclinaisons mensuelles à l'échelle des quartiers de la ville.

Coralie Manton (Choisir l'Écologie pour Montpellier)

Chaque dimanche, nous proposons de fermer l'avenue de la Liberté à la circulation motorisée afin d'offrir une respiration hebdomadaire aux milliers de riverains de cette véritable autoroute en ville (45 000 véhicules/jour). Chaque dimanche, entre la Chamberte et l'avenue de Toulouse, l'avenue de la Liberté sera transformée en espace ludique, un grand ruban au dessus de la ville à pratiquer en famille à pied, à vélo ou à roller. Dans le même esprit, nous proposons de multiplier des dimanches sans voiture sur l'ensemble du centre-ville.

Marc Le Tourneur (Clothilde Ollier - Rassemblement des Ecologistes et de la Gauche)

Une « journée sans voiture » annuelle était organisée jusqu'en septembre 2003, c'est-à-dire jusqu'à ce que Frêche quitte son poste de maire (tiens-tiens, comme c'est curieux !). Il faut rétablir et développer cette excellente initiative au niveau de la Ville, de la Métropole et de certaines infrastructures (voie rapide par exemple) ou quartiers entiers. Leur rythme et leur périmètre seront à débattre dans les structures de quartier que nous allons mettre en place pour développer la démocratie participative.

Flora Labourier (le coeur et l'action (mohed ALTRAD))

a voir après concertation: pas de non définitif mais pas d'engagement ferme à ce stade

Rémi Gaillard (Remi Gaillard)

Votez pour un vrai clown à vélo, votez n'importe qui

Alenka Doulain (Nous Sommes)

Des dimanches sans voiture : nous nous engageons à déployer des dimanches sans voiture de manière trimestrielle pour permettre aux habitantes et habitants d'expérimenter et de vivre concrètement les bienfaits d'une ville apaisée. Les transports en commun seront gratuits lors de ces dimanches. Les journées seront co-animées avec l'ensemble du tissu associatif pour y proposer des ateliers sur le vélo, des randonnées urbaines, et plus généralement des actions festives de réappropriation de l'espace public.

Cette mesure a été proposée par une citoyenne sur notre plateforme programmatique en ligne et nous l'avons retenue : <https://participez.noussommes.org/processes/construction-programme/f/108/proposals/1751>

Michael Delafosse (La Gauche qui nous rassemble.)

Nous trouverons les meilleures dates pour mettre en oeuvre cette initiative inspirante et respirante.

Alex Larue (Pour Montpellier, il est temps de changer)

Pas de commentaire

Emma Pianetti (Philippe Saurel - Montpellier la citoyenne)

Ce type d'action est envisageable mais en concertation avec les habitants.

Après l'accueil du Congrès de la FUB en 2021, Montpellier candidatera pour l'organisation d'un congrès VELOCITY.

Jean Louis Roumegas (Écologie pour Tous Rassemblement Citoyen)

En lien avec les citoyens

Samuel Cohen-Salmon (Partrick Vignal - Montpellier en Capitale)

Toute manifestation permettant de promouvoir et d'inciter à la pratique du vélo sera soutenue

Action n°19

Réprimer systématiquement le stationnement illicite sur trottoir et/ou aménagement cyclable S'engager sur une tolérance zéro envers le stationnement illicite récurrent, notamment sur les bandes cyclables et trottoirs, le stationnement longitudinal non respecté, et le débordement dans les bandes cyclables, par tous les moyens appropriés tels que la vidéo-verbalisation, la voiture LAPI, la verbalisation systématique au passage de policiers, l'élargissement des fonctions des ASVP.

Coralie Manton (Choisir l'Écologie pour Montpellier)

Pas de commentaire

Marc Le Tourneur (Clothilde Ollier - Rassemblement des Ecologistes et de la Gauche)

Nous n'accepterons plus que les agents chargés de la verbalisation des incivilités ou du stationnement payant ferment les yeux sur le stationnement gênant pour les piétons et les vélos.

Alors oui, nous agirons fortement, en parallèle avec les actions d'éducation au code de la rue et de promotion des modes actifs, pour systématiser la répression du stationnement sur trottoir, passages piétons et pistes cyclables. Tous les moyens efficaces, vidéo-verbalisation comprise, seront mis en place à l'exception de ces horribles séparateurs hauts de 20 cm ou plus, véritables pièges à malvoyants et personnes âgées qui transforment nos rues en 110 m haie pour les piétons. Les villes espagnoles arrivent à juguler ces comportements antisociaux des homos automobilus, nous devrions en être capables... Dans le même esprit nous imposerons à tout chantier sur voie publique, ravalements inclus, l'obligation de prévoir la continuité sécurisée des cheminements piétons et des pistes cyclables le long de leur chantier, au détriment s'il le faut de la circulation automobile. Le « Piéton, passez en face » sera banni de nos rues !

Nota - De nombreuses villes ont adopté des séparateurs de protection des pistes cyclables transparents pour les traversées piétonnes et les cyclistes des immeubles riverains et adaptés aux malvoyants. Nous ferons de même en concertation avec Vélocité et après examen des bonnes pratiques ailleurs.

Flora Labourier (le coeur et l'action (mohed ALTRAD))

tolérance zéro !!!

Rémi Gaillard (Remi Gaillard)

Pas de commentaire

Alenka Doulain (Nous Sommes)

Comme précisé dans l'action 8, nous mettrons en place un code de la rue et entendons bien le faire respecter. Tous les moyens disponibles seront mobilisés et un temps sera consacré à ces questions à chaque réunion du comité de pilotage.

Michael Delafosse (La Gauche qui nous rassemble.)

La tolérance zéro sera appliquée et tous les moyens efficaces seront mis en oeuvre pour arriver au respect absolu de tous les usagers. Le déploiement d'une police de proximité permettra de mieux identifier les problèmes et les traiter avec efficacité.

Alex Larue (Pour Montpellier, il est temps de changer)

Pas de commentaire

Emma Pianetti (Philippe Saurel - Montpellier la citoyenne)

Après avoir mis en place une communication de sensibilisation, nous renforcerons la verbalisation des infractions sur le réseau cyclable, c'est une priorité. La 1ère voiture de vidéo-verbalisation mobile (voiture LAPI) est déjà en expérimentation depuis début 2020 et cible en priorité les infractions vis-à-vis du respect des aménagements cyclables. La « libération » des pistes cyclables sera une de nos priorités.

Jean Louis Roumegas (Écologie pour Tous Rassemblement Citoyen)

Renforcement de la brigade des incivilités avec des moyens renforcés et mettre en place une brigade cycliste des incivilités

Samuel Cohen-Salmon (Partrick Vignal - Montpellier en Capitale)

Nous mettrons en place des campagnes de prévention pour communiquer sur les bonnes pratiques à respecter pour les voitures.

Cependant, nous n'hésiterons pas à réprimer les comportements, souvent désignés comme de simples incivilités, mais qui en réalité mettent en danger la vie des cyclistes.

Action n°20

Lancer un plan de communication orienté sur le respect mutuel des usagers, sur les nouvelles dispositions du code de la route spécifiques au vélo (double sens cyclable, tourne à droite, sas vélo) et battre en brèche les idées reçues.

Un vaste plan de communication (concerté avec les associations expertes) en faveur des mobilités actives et de la pratique du vélo doit être mis en place afin de :

- favoriser l'usage du vélo et faire connaître ses bienfaits et bénéfices
- éduquer l'ensemble des usagers de la voirie, réduire les conflits entre usagers suite à la généralisation des dispositifs favorisant l'usage du vélo (double sens cyclable, cédez le passage au feu, ...)
- accueillir les nouveaux habitants, et les inciter à monter en selle dès leur arrivée

Coralie Manton (Choisir l'Écologie pour Montpellier)

Pas de commentaire

Marc Le Tourneur (Clothilde Ollier - Rassemblement des Ecologistes et de la Gauche)

En complément à la présente action n° 20 de communication déjà largement développée dans les réponses précédentes, nous légaliserons par peinture au sol et/ou panneau dès l'été 2020 les doubles sens cyclables dans toutes les rues déjà limitée à 30 km/h entièrement ou partiellement, ainsi que les tourne à droite et sas cyclables.

L'extension des doubles sens cyclables à toutes les rues résidentielles à sens unique qui le permettent sans danger (cas le plus fréquent) sera mise en oeuvre avec l'accord des structures de concertation de quartier et de Vélocité avant même l'instauration de la Ville à 30 qui demandera plus de temps de débat.

Flora Labourier (le coeur et l'action (mohed ALTRAD))

Pas de commentaire

Rémi Gaillard (Remi Gaillard)

Votez pour un vrai clown à vélo, votez n'importe qui

Alenka Doulain (Nous Sommes)

Avec l'aide des associations, un vaste plan de communication et de sensibilisation sera mené auprès de l'ensemble de la population :

auprès des agents de la Métropole qui bénéficieront d'une initiation au savoir rouler.

Auprès des entreprises et des administrations pour les aider à mettre en place auprès de leurs salariées et salariés un cadre incitatif de recours au vélo, et à valoriser les vélos de fonction au lieu des voitures de fonction.

Auprès des commerçants du centre-ville pour qu'ils prennent conscience de l'avantage du vélo pour le développement de leur activité (des arceaux à vélo devant votre magasin, c'est la certitude d'attirer une nouvelle clientèle).

Auprès des écoles pour inciter les familles à venir à vélo.

Auprès des auto-écoles pour informer sur le code de la rue, ainsi que d'intégrer dans la formation de l'automobiliste une ou plusieurs séances de circuit à vélo afin qu'il prenne conscience de la vulnérabilité d'un cycliste.

La Maison du vélo et ses annexes seront un outil central dans ce plan de communication concerté lors des Comités Pilotage.

Michael Delafosse (La Gauche qui nous rassemble.)

Nous refusons la confrontation des usagers. Voilà pourquoi nous aspirons à rendre les transports vertueux les plus désirables. C'est de cette manière que nous valoriserons la pratique du vélo au travers d'une communication co-élaborée.

Alex Larue (Pour Montpellier, il est temps de changer)

Pas de commentaire

Emma Pianetti (Philippe Saurel - Montpellier la citoyenne)

Comme cela avait été mis en place avec la campagne de sensibilisation, en concertation avec Vélocité au courant de l'année 2019, nous relancerons ce type d'actions avec des campagnes de communication thématiques : sensibilisation au respect des règles de sécurité routière et de partage de l'espace public, promotion des bienfaits du vélo, etc. Nous nous inspirerons des meilleures campagnes d'autres villes en Europe qui ont eu un impact réel sur les comportements. Les cartes de temps de déplacement installées dans toute la ville permettront de démontrer la rapidité de ce mode de transport actif.

Jean Louis Roumegas (Écologie pour Tous Rassemblement Citoyen)

Harmoniser la ville, qu'elle soit source de bien vivre ensemble et que toutes les mobilités douces aient leur voies de circulation. Refaire le plan de circulation pour limiter la place de la voiture en ville.

Samuel Cohen-Salmon (Partrick Vignal - Montpellier en Capitale)

Cela rejoint et englobe la réponse à la question précédente: 1.Education ; 2.Prévention ; 3.Répression

Commentaires généraux

Coralie Manton (Choisir l'Écologie pour Montpellier)

Pas de commentaire

Marc Le Tourneur (Clothilde Ollier - Rassemblement des Ecologistes et de la Gauche)

Votre plan d'action est si complet et précis que je ne vois pas grand chose à y ajouter, en dehors de mon complément de réponse à l'action n° 20 sur l'instauration immédiate des doubles sens cyclables et autres tourne à droite.

Nous partageons pleinement vos objectifs et propositions qui formeront un des temps forts de notre mandat si nous sommes élus.

Merci à Vélocité !

Flora Labourier (le coeur et l'action (mohed ALTRAD))

Mise en place d'un "plan vélo mon ami": dotation des CM1 ET CM2 EN VÉLO
apprentissage du code de la route dans les écoles avec les parents dans ce cadre

sécuriser les abords des écoles et permettre l'accès en vélo

multiplication par 4 des pistes cyclables

création d'un réseau autonome de pistes cyclables

rames de tram réservé aux vélos

parking à vélo sécurisé

permettre l'intermodalité au maximum quand le tout vélo sur un même trajet n'est pas possible

tolérance zéro pour le stationnement gênant sur les pistes cyclables

arceaux spécifiques pour les vélos dans la ville

"ville 30" sauf quelques axes

apprentissage et utilisation du vélo pour tous, y compris y aider les agents

favoriser la location de vélo

Rémi Gaillard (Remi Gaillard)

Votez pour un vrai clown à vélo, votez n'importe qui

Alenka Doulain (Nous Sommes)

Notre plan vélo a été pensé en cohérence avec les autres modes de transport dans un plan global de transformation des mobilités. Il repose sur un choix politique clair, cohérent et assumé : nous voulons diviser par deux la part de la voiture individuelle dans nos déplacements car c'est un mode trop polluant et trop gourmand en énergie. Pour atteindre cet objectif, nous abandonnerons les projets d'infrastructures routières dédiées à la voiture et concentrerons les moyens sur le

développement des transports en commun et des mobilités actives, tout particulièrement du vélo. Le projet de contournement ouest de Montpellier est à nos yeux la mère de toutes les batailles : nous voulons prouver qu'un plan cohérent de développement des transports en commun et de promotion du vélo est en mesure de répondre aux besoins de mobilités des citoyens et citoyennes de ce secteur aujourd'hui trop mal doté, en lieu et place d'une infrastructure routière d'un autre temps. Bien entendu, nous développerons également cette approche sur l'ensemble du territoire de la commune et de la Métropole.

L'ensemble de nos mesures et les propositions des citoyen.nes se retrouvent sur notre plateforme collaborative <https://participez.noussommes.org>

Michael Delafosse (La Gauche qui nous rassemble.)

Pas de commentaire

Alex Larue (Pour Montpellier, il est temps de changer)

Pas de commentaire

Emma Pianetti (Philippe Saurel - Montpellier la citoyenne)

Pas de commentaire

Jean Louis Roumegas (Écologie pour Tous Rassemblement Citoyen)

Pas de commentaire

Samuel Cohen-Salmon (Patrick Vignal - Montpellier en Capitale)

Patrick Vignal, et la liste Montpellier en Capitale, propose un plan des Mobilités actives ambitieux, cohérent, réaliste et finançable.

Nous souhaitons mettre fin à la logique du "tout voiture" qui régit, encore aujourd'hui, l'essentiel de nos déplacements en ville. Cela ne veut pas dire pour autant que nous souhaitons éliminer la voiture à Montpellier. Nous souhaitons rééquilibrer la part des différents modes de déplacement, sans opposer les usagers. Avec Patrick Vignal et la liste Montpellier en Capitale ce ne sera la voiture contre le vélo, ou inversement. Cependant, nous avons la volonté de donner une place plus grande aux déplacements actifs, avec en priorité:

- 1- les piétons et les Personnes à Mobilité Réduite
- 2- les vélos et les trottinettes
- 3- les transports en commun
- 4- les deux roues motorisés
- 5- les véhicules motorisés à habitable

Avec Patrick Vignal et la liste Montpellier en Capitale, les Montpelliérain.e.s pourront continuer à utiliser leur voiture ; et en plus, avec Patrick Vignal et la liste Montpellier en Capitale, les Montpelliérain.e.s auront accès à des solutions multiples pour pouvoir enfin se déplacer autrement dans Montpellier.