

Le vélo : une demande forte des habitants !

Les avantages du vélo sont désormais connus de tous :

- Plus rapide que la voiture en ville,
- Plus économique que la voiture pour les usagers (achat, entretien) ET pour la collectivité (infrastructures),
- Bon pour la santé et le moral,
- Respectueux de l'environnement.

Au-delà de ces atouts indéniables, il est facile de constater que [Montrond les Bains](#) présente une échelle compatible avec la pratique généralisée du vélo. La ville présente "une zone agglomérée à l'échelle des déplacements cyclables : des pôles d'attraction forts (Iléades, Casino, Thermes), des équipements générateurs de déplacements accessibles en moins de 10 mn à partir de la Mairie.

Pourtant, à [Montrond les Bains](#), on prend sa voiture. Pour aller chercher le pain, faire ses courses ou encore poser ses enfants à l'école, le réflexe est de se glisser derrière son volant. Le potentiel de report modal pour ces petits déplacements est donc énorme.

L'arrivée de la "Véloire" ira de pair avec l'arrivée d'un nombre croissant de touristes à vélo. C'est le moment pour notre ville, qui bénéficie d'un climat favorable et d'un relief surmontable, d'adopter ce mode de transport pratique et rapide pour circuler dans notre ville.

Enfin, dans le contexte actuel d'urgence climatique, et de recherche d'une meilleure qualité de vie, le vélo prend son essor partout en France. [Montrond les Bains](#) a tout à gagner à suivre le mouvement, devenant ainsi une ville plus agréable, plus apaisée et où il fait bon vivre.

[Nous vous proposons ici cinq leviers sur lesquels vous pouvez agir pour rendre notre commune cyclable et accueillante pour les piétons et les cyclistes.](#)

1 - Adopter un plan vélo

"Une ville cyclable se construit pas à pas, mais nécessite une stratégie, un plan d'ensemble. Adopter un plan vélo ambitieux, financé, et concerté dès le début du mandat est le fondement d'une politique cyclable cohérente et d'un affichage politique fort pour l'ensemble du mandat. L'objectif d'un plan vélo est de définir un réseau cyclable communal et les mesures de soutien au développement des déplacements à vélo (stationnement, services aux cyclistes, etc...) et d'y associer des moyens dédiés."

Extrait du Guide des aménagements cyclables, association Paris en Selle.

Un plan vélo doit viser en priorité la mise en place d'un réseau cyclable local, qui permet de rallier les différents pôles d'attractivité et de transport de la commune de manière rapide, sécurisée et confortable. Ce réseau doit être cohérent et sans interruptions. Afin de répondre aux attentes des habitants, il est important de concerter ce plan vélo pour prendre en compte l'ensemble des usages.

Exemples :

- Grâce à un premier plan vélo adopté en 2009, puis [un deuxième en 2016](#), la ville de Sceaux (20 000 habitants), en région parisienne, a été classée première au [baromètre 2017 des villes cyclables de la FUB](#). « *Ce plan vise à renforcer la mixité d'usage des espaces publics et à dynamiser la pratique cycliste à Sceaux, explique Patrice Pattée, adjoint au maire délégué à l'Urbanisme et à la mobilité. Il se traduit par un programme annuel de travaux et d'actions pour poursuivre l'amélioration du confort des cyclistes à Sceaux.* »
- Plus près de nous, la ville d'Avignon est dotée d'un [plan pour les déplacements actifs](#), visant à développer l'usage de la marche et du vélo sur la période 2016-2020.

- **Proposition n°1** : Construire dès le début du mandat un plan vélo financé et concerté, incluant un réseau cyclable communal et avec des objectifs chiffrés (% de part modale, nombre de places de stationnement vélo, ...).

Afin de répondre aux attentes des habitants et des cyclistes, il est essentiel de dialoguer régulièrement, et surtout en amont des projets, avec les représentants des cyclistes. Cette concertation permettra de mieux adapter les projets aux besoins des habitants et des cyclistes et s'assurer de la cohérence des choix techniques au regard des pratiques.

- **Proposition n°2** : Nommer un M. ou une Mme "Vélo" au sein de la mairie, référent(e) sur ce sujet et en lien avec les différents acteurs (associations d'usagers, communes voisines, LFA, CD42...).
- **Proposition n°3** : Mettre en place un comité vélo régulier, dans lequel prendront part les différents acteurs du plan vélo (municipalité, représentants des cyclistes, LFA, etc.).

2 - Développer un réseau cyclable cohérent

L'offre "vélo" s'est globalement étoffée en France, notamment avec l'accroissement des itinéraires cyclables et du réseau structurant (autour des vélo-routes et voies vertes, entre autres) dans toutes les régions.

Cette offre s'est également accompagnée du développement des différents types de vélos : vélos à assistance électrique (VAE) permettant de se jouer des côtes, vélos pliants, ou encore bi et triporteurs, permettant de transporter les enfants ou des marchandises. Cependant, notre association a pu constater que le principal frein au développement du vélo à [Montrond les Bains](#) est aujourd'hui le sentiment d'insécurité.

Plusieurs études, dont celle menée à Portland (USA) en 2011, montrent que le public se fractionne en 4 catégories :

4 TYPES DE PUBLICS

PORTLAND (ÉTATS-UNIS, 2011). SOURCE : DILL ET MCNEIL (2013)

● intrépides ● enthousiastes ● intéressés mais inquiets ● réfractaires



(Source : Guide des aménagements cyclables, association Paris en Selle)

Cette répartition montre bien que tout l'enjeu d'une politique cyclable est de rassurer la portion d'"intéressés mais inquiets" (60 %), en leur apportant la sécurité objective (risque d'accident) et subjective (ressentie) qu'ils recherchent.

En effet, lorsque la circulation automobile est dense, les cyclistes ont besoin de se sentir en sécurité.

C'est la condition pour permettre au plus grand nombre et non à une petite minorité de faire du vélo son moyen de déplacement au quotidien. Un carrefour, un rond-point sans aménagement cyclable peut suffire à dissuader les habitants d'utiliser le vélo comme mode de déplacement. Une succession d'aménagements déconnectés les uns des autres restera souvent inutilisée à l'image d'une route qui serait constamment interrompue par des passages non-carrossables. La continuité du réseau est un critère de sécurité majeur et la condition pour permettre le développement du vélo.

Il est temps pour [Montrond les Bains](#) de proposer un réseau cyclable digne de ce nom, où tout un chacun pourra circuler sereinement à vélo.

Si tout le monde ne peut pas s'improviser aménageur, des cabinets de conseils en mobilité durable peuvent soutenir la ville dans cette démarche et trouver des solutions en prenant compte de l'existant.

- **Proposition n°4** : Mettre en place un véritable "schéma" cyclable structurant et sécurisé avec la création d'aménagements continus et, si nécessaire, en site propre, sur les principaux axes d'entrée, de sortie et de traversée de la ville (voir [Annexe 1](#)) :
Le mouvement a été initié avec, par exemple, [la rue du Huit Mai](#), [les bandes cyclables existantes](#), [la zone 20](#).
- ~~- **Proposition n°5** : Transformer les boulevards qui passeraient à double sens pour les vélos et à sens unique pour les voitures avec un contrôle strict du 50 km/h.~~
- **Proposition n°6** : Mettre en place des itinéraires cyclables sécurisés et jalonnés pour rejoindre et relier entre eux les pôles d'attractivité : écoles maternelles et primaires, collège, MJC, commerces, équipements municipaux (stades, gymnases), équipements culturels (médiathèque), administrations (mairie, office du tourisme).
- **Proposition n°7** : Rendre ce réseau cyclable visible *in situ* aux cyclistes et aux automobilistes à l'aide d'une signalétique adaptée : barrettes itinéraires, marquage au sol, revêtements appropriés pour les vélos, panneaux de vigilance pour les automobilistes et de partage de l'espace...
- **Proposition n°8** : Créer des connexions entre le réseau cyclable local et celui des communes voisines en collaboration avec le département et les EPCI voisins.

3 - Construire une ville agréable à vivre pour tous

Les habitants de **Montrond les Bains** souffrent aujourd'hui des nuisances croissantes de la circulation automobile : bruit, pollution, congestion, insécurité pour les piétons, les personnes à mobilité réduite, les cyclistes... Le cœur de ville est devenu un lieu où la voiture prend plus de place que l'humain.

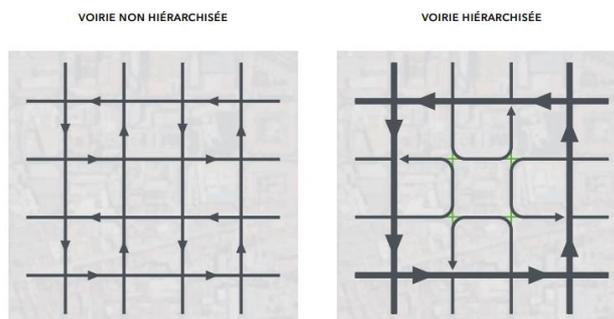
Ce trafic - constitué de véhicules en transit qui traversent notre ville, mais aussi du trafic local - contribue à dégrader fortement la qualité de vie des habitants. Favoriser le vélo c'est aussi construire une ville où l'humain se réapproprie la ville, **où les parents n'ont pas peur de laisser leur enfant jouer dans la rue, ou aller seul à vélo à l'école**, et où les habitants les plus fragiles sont davantage en sécurité.

Une ville pour ses habitants et pour ses visiteurs

Réduire la place des voitures et des deux-roues motorisés permet à moyen terme de fluidifier la circulation, de réduire les embouteillages et donc les nuisances qu'ils produisent en limitant l'usage de la voiture aux déplacements des personnes pour lesquelles la voiture est nécessaire (personnes handicapées ou ayant des difficultés à marcher, déplacement de marchandises lourdes, artisans...).

Pour autant, une offre de stationnement lisible et bien organisée permet de ne pas pénaliser les commerces, bien au contraire : eux aussi vont pouvoir se réapproprier des espaces aujourd'hui dédiés à la voiture (terrasses agrandies).

- **Proposition n°9** : Repenser le plan de circulation en réfléchissant à la place de la voiture dans la ville. Repenser le plan de circulation permet d'augmenter au maximum le linéaire de rues apaisées. **Ce processus de hiérarchisation du réseau viaire a pour objectif, à terme, de ne conserver du transit motorisé que sur des axes susceptibles d'accueillir des pistes cyclables de qualité.**



(Source : Guide des aménagements cyclables, association Paris en Selle)

- **Proposition n°10** : Généraliser la vitesse de circulation à 30km/h en modifiant l'aménagement des rues pour rendre cette limitation effective (réduction de la largeur de la chaussée, chicanes, ralentisseurs).
- **Proposition n°11** : Rendre claire et visible l'offre de stationnement aux portes de la ville, afin de d'y orienter les visiteurs, et d'alléger le trafic en centre-ville. Mettre en place un système de navette permettant de transporter les visiteurs vers l'hypercentre tout en réduisant le nombre de véhicules.

- **Proposition n°12** : Revoir l'accès et le stationnement des cars de tourisme, des camions et des livreurs. De nombreuses villes et professionnels de la logistique ont réfléchi à la question du "dernier kilomètre". Des exemples peuvent ainsi être copiés, notamment l'utilisation de vélos cargos spécialement équipés pour transporter de lourdes charges (palettes, etc.).
- **Proposition n°13** : Consacrer une journée "centre-ville sans voiture" un dimanche par mois, afin que les Montrondais se réapproprient leur ville, ses places, ses parcs, ses commerces.

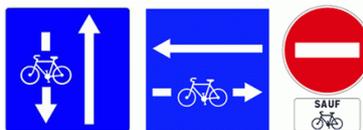
Encourager les moyens de déplacement alternatifs à la voiture

Une ville accueillante est une ville où la voiture ne monopolise pas l'espace public, c'est une ville où il est facile et agréable de se déplacer à pied, en roller, en trottinette ou à vélo. Encourager la marche et le vélo, c'est aussi favoriser les petits commerces et l'animation du centre-ville.

La municipalité actuelle n'a pas encore fait tous les efforts afin de développer les double-sens cyclables (DSC). Même s'ils ne doivent pas constituer l'essentiel du réseau cyclable, ils présentent de nombreux avantages :

- Réduction sensible des distances,
- Meilleure lisibilité des itinéraires,
- Plus grande perméabilité des quartiers,
- Itinéraires plus sûrs permettant d'éviter les grands axes et des manœuvres risquées (tourne à gauche),
- Les autres usagers profitent aussi d'une meilleure sécurité, grâce à la réduction de la vitesse des véhicules motorisés.

Le plan vélo du gouvernement, présenté le 14 septembre 2018, prévoit d'ailleurs de développer des doubles sens cyclables sur l'ensemble de la voirie urbaine en agglomération, jusqu'à une vitesse maximale de 50 km/h.



Panneaux de signalisation des double-sens cyclables

- **Proposition n°14** : Continuer le développement des double-sens cyclables, qui permettent aux vélos de raccourcir leurs trajets en toute sécurité.
- **Proposition n°15** : Supprimer le stationnement gratuit, afin de donner un avantage comparatif au vélo et aux parking périphériques.
- **Proposition n°16** : Le stationnement illicite sur trottoir et/ou bande cyclable, mettant en danger piétons, vélos et PMR, doit être réprimé de façon systématique, y compris lors des évènements festifs (amende pour stationnement très gênant à 135 €).

4 - Actionner tous les leviers complémentaires au développement du vélo

Multiplier le stationnement vélo

Le vol est aujourd'hui l'un des obstacles à la pratique du vélo. Pour y remédier, notre commune doit proposer aux cyclistes du stationnement de qualité et en grand nombre. Cette offre doit viser tous les pôles d'attractivité de la ville : écoles, commerces, administrations, centres associatifs...

Il convient de développer d'avantage cette offre de stationnement, et de la rendre visible. Les arceaux ne doivent plus se contenter des petits "trous" que les contraintes de la ville (stationnement auto, marchés, fête foraine...) veulent bien leur laisser.

Se déplacer à vélo et pouvoir stationner de façon sécurisée doit être facile afin de ne pas décourager les bonnes volontés.

De plus, associer vélo et commerces de proximité, notamment en centre-ville, est une bonne idée pour l'économie locale ! Sur une seule place de stationnement auto, 5 arceaux à vélos peuvent être positionnés, soit 10 vélos. Les cyclistes sont des clients plus réguliers et ils limitent leurs déplacements donc achètent local. Le stationnement aux abords de ces commerces permet de favoriser cette dynamique.

Cette logique vaut également pour les touristes qui se déplacent à vélo dans notre ville, car ceux-ci dépensent plus dans nos commerces que les motorisés (source : étude PNRA).

- **Proposition n°17** : Evaluer l'offre actuelle par rapport à la demande et l'améliorer en implantant des arceaux vélos en grand nombre dans toute la commune, notamment près des commerces et des écoles, en dépassant les contraintes avancées par la municipalité actuelle (marchés, stationnement auto...).

- **Proposition n°18** : Intégrer dans le PLU l'obligation de locaux vélos fonctionnels dans les immeubles d'habitation et tertiaires et subventionner la création de locaux vélos dans les copropriétés et dans l'habitat social en lien avec le plan ALVEOLE II.

Soutenir l'achat de vélos

Même si acheter et entretenir un vélo se révèle bien moins cher qu'une voiture, le prix d'un vélo peut être dissuasif pour certaines familles avec des revenus modestes. Soutenir l'achat de vélos grâce à des aides spécifiques est une mesure simple et efficace que la commune peut mettre en place.

Ce soutien peut prendre la forme d'une aide à l'achat (potentiellement sous conditions de ressources).

- **Proposition n°19** : Créer une aide à l'achat de tout type de vélo pour les particuliers (vélo classique, pliant, VAE, triporteur...) et pour les entrepreneurs locaux (remorque, vélo-cargo...).

Soutenir les associations et les services vélo

Favoriser le vélo c'est aussi permettre le développement de biens et services qui y sont liés : associations (y compris ateliers d'auto-réparation) et aussi entreprises (réparation, vente, conseils, location...). Augmenter les déplacements à vélo c'est créer des emplois non délocalisables, et dynamiser l'économie locale.

- **Proposition n°20** : Créer une maison du vélo accueillant les acteurs associatifs "vélo" et donnant une visibilité à ce mode de déplacement dans notre ville.

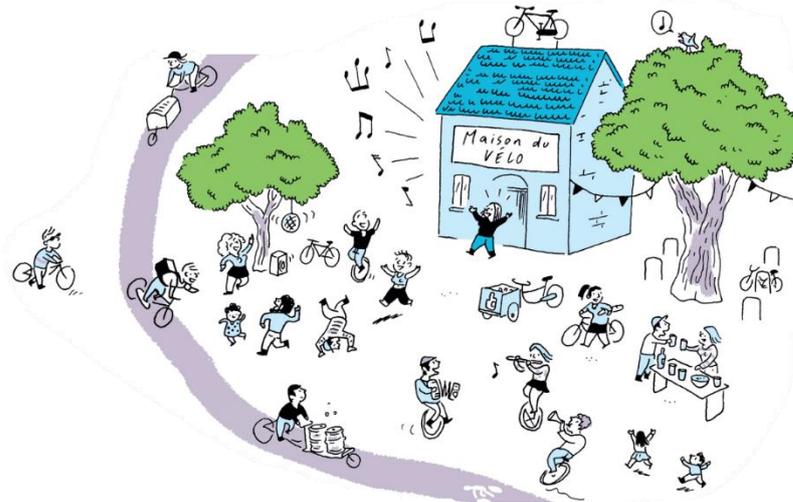


Illustration : Ariane Pinel

5 - Promouvoir une culture vélo à Montbrison

Faire du vélo une évidence dans les déplacements quotidiens implique de travailler sur un changement de culture dès le plus jeune âge, mais également au sein des services municipaux, qui ont un rôle d'exemplarité.

Apprentissage systématique du vélo à l'école primaire

Le manque d'activité physique chez les jeunes (et les moins jeunes), est un problème majeur, puisque 17% des enfants sont en surpoids en France. Favoriser le vélo, et notamment son apprentissage à l'école et dans les centres de loisirs, permet d'encourager une pratique physique régulière et participe à l'épanouissement et à l'autonomisation des jeunes. Le gouvernement a décidé dans son plan vélo de généraliser le « savoir rouler » à l'école (<http://www.sports.gouv.fr/savoirroulervelo/>) : tout enfant entrant en 6^e doit être capable de rouler à vélo, en conditions de circulation. La municipalité de **Montrond les Bains** peut accompagner cette mesure !

Par exemple, la ville de Meudon, pionnière en la matière, a mis en place un circuit d'apprentissage vélo. Accessible sans conditions et gratuitement en journée, il permet à tous, dès 2 ans, de s'initier à la maniabilité sans voitures !



Circuit d'apprentissage de la ville de Meudon

- **Proposition n°21** : Aider les établissements scolaires et centre de loisirs à s'équiper en vélos et à trouver du personnel qualifié pour l'apprentissage à l'école.
- **Proposition n°22** : Créer une piste cyclable d'apprentissage ouverte à tous pour permettre l'apprentissage du vélo.
- **Proposition n°23** : Mettre en place des pédibus et vélobus pour emmener les enfants à l'école, de façon libre ou de façon organisée [type S'Cool Bus](#).

Le vélo pour les services et les agents municipaux

Le vélo peut être une source d'économie et de visibilité pour l'action des services municipaux. Les communes peuvent promouvoir la logistique à vélo, en équipant leurs services de vélo-cargo, pour l'entretien des espaces verts, les services techniques ou la livraison de repas par exemple. Un vélo-cargo est bien moins onéreux qu'une camionnette pour de petites livraisons ou de petits travaux. La police municipale pourra, elle, se contenter de simples vélos ou VAE afin de circuler et de stationner facilement dans la ville, tout en évitant de rajouter du trafic au trafic.

- **Proposition n°24** : Équiper les services municipaux de vélos et/ou de vélo-cargos pour réaliser une partie des activités municipales à vélo : repas à domicile, approvisionnement des écoles, services techniques, police municipale.

Enfin, développer le vélo, c'est montrer l'exemple en proposant aux agents municipaux le forfait mobilité durable (ex-IKV pour indemnité kilométrique vélo). Les résultats de l'expérimentation de l'IKV (depuis 2016) montrent que sa mise en place se traduit par une augmentation d'environ 25% du nombre d'agents utilisant quotidiennement ou quasi-quotidiennement le vélo pour se rendre au travail (source : Cerema).

- **Proposition n°25** : Proposer le forfait mobilité durable aux agents municipaux.

Communiquer sur les bienfaits et les avantages du vélo

Une communication positive et régulière sur les bénéfices et avantages du vélo permet d'instaurer un climat favorable au vélo et de lui donner une visibilité. Le vélo doit être considéré, au même titre que la voiture, comme un moyen de transport crédible pour le quotidien des **Montrondais**.

Aussi, plus les cyclistes seront présents dans les supports de communication de la ville, plus ils gagneront en légitimité par rapport aux autres utilisateurs de la route. Si les automobilistes sont sensibilisés à la cohabitation avec les vélos, les cyclistes pourront rouler plus sereinement. Ce sentiment de sécurité provoquant de nouvelles vocations, le cercle vertueux se met en place.

- **Proposition n°26** : Mettre en œuvre un programme de promotion de la mobilité active, à pied et à vélo, pour les déplacements domicile-travail, domicile-école et les trajets du quotidien en général : page dédiée sur le site internet de la ville, articles réguliers dans le journal municipal, évènements (semaine de la mobilité, du développement durable, ...), etc.
- **Proposition n°27** : Mettre à disposition du public (mairie, office du tourisme, sites internet) de la documentation sur le réseau cyclable **Montrondais** : carte du réseau et des arceaux à vélo, bonnes pratiques pour les double-sens cyclables, etc.
- **Proposition n°28** : Adhérer et participer au Club des villes et territoires cyclables (www.villes-cyclables.org), réseau de collectivités territoriales engagées pour le développement de l'usage du vélo au quotidien et de la mobilité durable.

Conclusion

Nous espérons que vous prendrez la mesure du réalisme de nos 26 propositions, et du bien-être qu'elles pourront apporter à nos concitoyens. Elles ne sont pas toutes faciles à appliquer, certaines demanderont du courage politique, nous en sommes conscients. Cependant, nous n'inventons rien, elles ont déjà été appliquées ailleurs en France, dans des grandes villes comme dans des plus petites. Et, aujourd'hui, il apparaît qu'aucune de ces communes n'a fait de retour en arrière, tant les bienfaits d'une ville apaisée sont appréciés par toutes et tous quelques années plus tard.

Nous sommes certains que les **Montrondais** sauront apprécier le courage d'un candidat qui souhaite faire bouger les lignes afin d'apporter une meilleure qualité de vie à ses administrés.

Annexes

Annexe 1 : Carte des aménagements cyclables souhaités

Enquête **2019**



BAROMÈTRE
DES VILLES
CYCLABLES

Commentaires



FUB
la vélo au quotidien

www.parlons-velo.fr

Montrond-les-Bains

 *Avez-vous des commentaires à ajouter sur la situation de l'usage du vélo dans votre ville ?*

 Etant coureur cycliste, j'ai des réflexes plus importants qu'une personne âgée et plus d'expérience sur ce que les automobilistes sont capables de "nous" faire. Des panneaux rappelant la distance à laisser lorsqu'un cycliste est doublé seraient souhaitables, tant en agglomération qu'en dehors, doubler sur le pont de la Loire à Montrond quand des voitures arrivent en face est très dangereux alors qu'un dépassement sur un pont est interdit je crois. Des messages de partage de route seraient également souhaitables. Dans des régions alpines, de nombreux panneaux rappellent le savoir vivre. Voilà mon commentaire, mais je reste très sceptique sur le futur, les voitures n'aiment pas les cyclistes et les gens aiment de moins en moins les gens !!!!!!! triste réalité pour un pays pourtant en paix.

 il faudrait de vraies pistes cyclables et qui aboutissent

 Encore beaucoup d'effort à faire pour une ville qui serait facilement aménageable pour le vélo.

 Il faut être vraiment courageux pour se déplacer à vélo à Montrond et on risque sa vie dans les principaux carrefours. Quand serons nous pris en compte???

 Je souhaiterais qu'il y ait plus de voies et pistes cyclables car elles sont pratiquement inexistantes chez nous

 Grâce à notre action et à une situation qui, de façon générale, pousse au changement, la situation à Montrond les Bains est en train de lentement évoluer. Toujours trop lentement à notre goût mais, comme à Montbrison, on ne recule pas. On est ici plus dans le ponctuel, pas encore très réfléchi. 2020 donne l'occasion d'enfoncer le clou.

C'est la carte des points noirs et des tronçons prioritaires issue du baromètre 2019 des villes cyclables de la FUB. Cette carte est maintenant consultable sur [Parlons Vélo ! Municipales 2020](#)

Annexe 2 : Pacte pour le vélo à Montrond les Bains

En tant que candidat.e à l'élection municipale de **Montrond les Bains** je m'engage si je suis élu.e à :

Proposition n°		Oui	Non
	1 - Adopter un plan vélo		
1	Construire dès le début du mandat un plan vélo financé et concerté, incluant un réseau cyclable communal et avec des objectifs chiffrés (% de part modale, nombre de places de stationnement vélo, ...).		
2	Nommer un M. ou une Mme "Vélo" au sein de la mairie, référent(e) sur ce sujet et en lien avec les différents acteurs (associations d'usagers, communes voisines, LFA, CD42...).		
3	Mettre en place un comité vélo régulier, dans lequel prendront part les différents acteurs du plan vélo (municipalité, représentants des cyclistes, LFA, etc.).		
	2 - Développer un réseau cyclable cohérent		
4	Mettre en place un véritable "schéma" cyclable structurant et sécurisé avec la création d'aménagements continus et, si nécessaire, en site propre, sur les principaux axes d'entrée, de sortie et de traversée de la ville (voir Annexe 1).		
5	Transformer les boulevards qui passeraient à double sens pour les vélos et à sens unique pour les voitures.		
6	Mettre en place des itinéraires cyclables sécurisés et jalonnés pour rejoindre et relier entre eux les pôles d'attractivité : écoles maternelles et primaires, collège, MJC, commerces, équipements municipaux (skate-park, stades, gymnases), équipements culturels (médiathèque), administrations (mairie, office du tourisme).		
7	Rendre ce réseau cyclable visible in situ aux cyclistes et aux automobilistes à l'aide d'une signalétique adaptée : barrettes itinéraires, marquage au sol,		

	revêtements appropriés pour les vélos, panneaux de vigilance pour les automobilistes et de partage de l'espace...		
8	Créer des connexions entre le réseau cyclable local et celui des communes voisines en collaboration avec les EPCI et le Conseil Départemental.		
3 - Construire une ville agréable à vivre pour tous			
9	Repenser le plan de circulation en réfléchissant à la place de la voiture dans la ville. Repenser le plan de circulation permet d'augmenter au maximum le linéaire de rues apaisées. Ce processus de hiérarchisation du réseau viaire a pour objectif, à terme, de ne conserver du transit motorisé que sur des axes susceptibles d'accueillir des pistes cyclables de qualité.		
10	Généraliser la vitesse de circulation à 30km/h en modifiant l'aménagement des rues pour rendre cette limitation effective (réduction de la largeur de la chaussée, chicanes, ralentisseurs).		
11	Rendre claire et visible l'offre de stationnement aux portes de la ville, afin de d'y orienter les visiteurs, et d'alléger le trafic en centre-ville. Mettre en place un système de navette permettant de transporter les visiteurs vers l'hypercentre tout en réduisant le nombre de véhicules.		
12	Revoir l'accès et le stationnement des cars de tourisme, des camions et des livreurs. De nombreuses villes et professionnels de la logistique ont réfléchi à la question du "dernier kilomètre". Des exemples peuvent ainsi être copiés, notamment l'utilisation de vélos cargos spécialement équipés pour transporter de lourdes charges (palettes, etc.).		
13	Consacrer une journée "centre-ville sans voiture" un dimanche par mois, afin que les habitants se réapproprient leur ville, ses places, ses parcs, ses commerces.		
14	En lien avec la généralisation du 30km/h, continuer le développement des double-sens cyclables, qui permettent aux vélos de raccourcir leurs trajets en toute sécurité.		
15	Supprimer le stationnement gratuit, afin de donner un avantage comparatif aux autres modes de déplacement et aux parking périphériques.		

16	Le stationnement illicite sur trottoir et/ou bande cyclable, mettant en danger piétons, vélos et PMR, doit être réprimé de façon systématique, y compris lors des évènements festifs.		
4 - Actionner tous les leviers complémentaires au développement du vélo			
17	Evaluer l'offre actuelle par rapport à la demande et l'améliorer en implantant des arceaux vélos en grand nombre dans toute la commune, notamment près des commerces et des écoles, en dépassant les contraintes avancées par la municipalité actuelle (marchés, stationnement auto...) et en mettant en avant la contrainte exercée par la peur du vol.		
18	Intégrer dans le PLU l'obligation de locaux vélos fonctionnels dans les immeubles d'habitation et tertiaires et subventionner la création de locaux vélos dans les copropriétés et dans l'habitat social en lien avec le programme ALVEOLE II		
19	Créer une aide à l'achat de tout type de vélo pour les particuliers (vélo classique, pliant, VAE, triporteur...) et pour les entrepreneurs locaux (remorque, vélo-cargo...).		
20	Créer une maison du vélo accueillant les acteurs associatifs "vélo" et donnant une visibilité à ce mode de déplacement dans notre ville.		
5 - Promouvoir une culture vélo à Montrond les Bains			
21	Aider les établissements scolaires et centre de loisirs à s'équiper en vélos et à trouver du personnel qualifié pour l'apprentissage à l'école.		
22	Créer une piste cyclable d'apprentissage ouverte à tous pour permettre l'apprentissage du vélo.		
23	Mettre en place des pédibus et vélobus pour emmener les enfants à l'école.		
24	Équiper les services municipaux de vélos et/ou de vélo-cargos pour réaliser une partie des activités municipales à vélo : repas à domicile, approvisionnement des écoles, services techniques, police municipale.		
25	Proposer le forfait mobilité durable aux agents municipaux.		
26	Mettre en œuvre un programme de promotion de la mobilité active, à pied et à vélo, pour les déplacements domicile-travail, domicile-école et les trajets du		

	quotidien en général : page dédiée sur le site internet de la ville, articles réguliers dans le journal municipal, évènements (semaine de la mobilité, du développement durable, ...), etc.		
27	Mettre à disposition du public (mairie, office du tourisme, sites internet) de la documentation sur le réseau cyclable Montrondais : carte du réseau et des arceaux à vélo, bonnes pratiques pour les double-sens cyclables, etc.		
28	Adhérer et participer au Club des villes et territoires cyclables (www.villes-cyclables.org), réseau de collectivités territoriales engagées pour le développement de l'usage du vélo au quotidien et de la mobilité durable.		

Fait à le

Signature :

Si vous avez encore quelques hésitations avant de signer, rappelez-vous que :

-Trop d'aménagements, même récents, ne sont ni sécurisants, ni efficaces car ils ne parviennent pas à rendre le vélo évident pour ceux qui ne pédalent pas encore. Car, d'après les sources, nous nous adressons à 4 types de public composés à 6% d'intrépides, 9% d'enthousiastes, **60% d'intéressés mais inquiets** et 25% de réfractaires. C'est donc une large majorité de 75% qui est prête à faire du vélo. Et ceci nous amène aux deux principes clés : séparation et efficacité.

-Ayons de l'ambition et inspirons-nous des modèles étrangers (néerlandais et danois pour les citer) qui fonctionnent. **Il n'y a pas besoin d'équipements cyclables si l'on réduit considérablement la place de la voiture, sa vitesse et ses privilèges en termes de places de stationnement et d'investissements.**

-On ne refait pas une rue pour le trafic actuel, mais pour celui que l'on veut avoir dans 10 ans. Et dans 10 ans, nous serons en 2030 et la part modale du vélo devra avoir atteint le minimum de 9%.

