

# Parlons Vélo ! Municipales 2020 Montpellier (34)

## Réponses de Marc Le Tourneur, au nom de la liste « Clothilde Ollier - Rassemblement des Ecologistes et de la Gauche »

— le 29/02/2020 à 16:19 —

### Adopter (ou renouveler) un plan vélo local ambitieux, financé et concerté, dès le début du mandat

#### Action n°1 : je m'engage

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, Copenhagenize, 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.

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)

### Action n°2 : je m'engage

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.*

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).

### Action n°3 : je m'engage

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.*

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.

## Développer un réseau cyclable cohérent

### Action n°4 : je m'engage

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.

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 !

### Action n°5 : je m'engage

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.

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.

## Construire une ville agréable à vivre pour toutes et tous

### Action n°6 : je m'engage

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)

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.

### Action n°7 : je m'engage

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.

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.

### Action n°8 : je m'engage

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.*

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.

### Action n°9 : je m'engage

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.

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

## Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo

### Action n°10 : je m'engage

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.

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.

### Action n°11 : je m'engage

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.

L'arceau à vélo bicornu 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 !

### Action n°12 : je m'engage

Créer des locaux vélos/trottinettes dans les écoles et les équipements publics.  
*S'appuyer sur le programme FUB de cofinancement du stationnement vélo : Alvéole*

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

### Action n°13 : je m'engage

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.*

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.

### Action n°14 : je m'engage

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.*

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.

### Action n°15 : je m'engage

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.*

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.

## Promouvoir une culture vélo

### Action n°16 : je m'engage

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*

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

### Action n°17 : je m'engage

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.*

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.

### Action n°18 : je m'engage

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.

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.

### Action n°19 : je m'engage

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.

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.

#### **Action n°20 : je m'engage**

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*

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 œuvre 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.

#### **Commentaires généraux**

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 !