

Parlons Vélo ! Municipales 2020 Montpellier (34)

Réponses de Alenka Doulain, au nom de la liste « Nous Sommes »

— le 03/03/2020 à 12:07 —

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 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 priorités. 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/>

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.

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

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.

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.

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.

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 Rieuoulon 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'€.

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.

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>

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)

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.

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.

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.

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.

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>

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.

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'écomobilité 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>

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.

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.

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'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).

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 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.

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.

Concernant le transport de marchandise : nous poursuivrons et amplifierons 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).

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.

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.

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.

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>

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

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.

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 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.

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.

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>

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.

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.

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

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.

Commentaires généraux

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>