

Parlons Vélo ! Municipales 2020 Montpellier (34)

Réponses de Michael Delafosse, au nom de la liste « La Gauche qui nous rassemble. »

— le 06/03/2020 à 07:53 —

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.

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

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.

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

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.

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

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.

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

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.

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

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)

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

Action n°7 : je ne m'engage pas

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.

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

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.

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

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.

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

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

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.

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

Action n°11 : je m'engage

Planter 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 planter du stationnement vélo.

Oui, bien entendu.

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

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

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.

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.

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

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

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

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

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.

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

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.

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

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.

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

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*

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

Commentaires généraux

Aucun commentaire n'a été fait par la-le candidat-e