

# Parlons Vélo ! Municipales 2020 Montpellier (34)

## Réponses de Emma Pianetti, au nom de la liste « Philippe Saurel - Montpellier la citoyenne »

— le 10/03/2020 à 08:54 —

### 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.

Pendant des décennies, les aménagements pour le vélo ont été faits fragments par fragments, sans plan d'ensemble. Dès 2016, Philippe Saurel a lancé des études pour réaliser un Schéma des mobilités actives (SDMA) à l'échelle intercommunale.

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

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

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

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

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

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

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

### 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.*

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

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

Le pôle mobilité sera encore renforcé.

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

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

### 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.*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 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.

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

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

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

Les connexions avec les territoires voisins sont pleinement prises en compte avec de nombreux projets qui seront réalisés dès le début du mandat : continuité cyclable sur la RM5 entre la déviation de Montbazin et Cournonsec, aménagement modes actifs sur la RM172 de Pérols jusqu'à l'aéroport, nouvelle liaison cyclable entre Saint Geniès des Mourgues et Boisseron au titre de la Véloroute nationale 70, ou encore la liaison entre Saint Gély du Fesc et Montpellier. La liaison intercommunale de Montpellier jusqu'à Castries est également programmée : la première étape, réalisée, ayant été l'acquisition de foncier. Nous poursuivrons le travail en commun avec les territoires voisins afin d'assurer la continuité des pistes cyclables, notamment avec la communauté de communes du Grand-Pic-Saint-loup et de Sète Agglopolè Méditerranée ou encore l'axe Eurovélo 8.

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

## 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)

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

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

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

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

### 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.

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

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

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

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

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

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

### 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.*

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

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

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

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

### 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.

Nous poursuivrons le travail de sécurisation des écoles déjà engagé.

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

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

## 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.

Nous prévoyons un garage à vélo sécurisé autour de la gare Saint Roch d'une capacité d'accueil de 360 vélos, livré en 2021, en complément des 200 arceaux vélo en extérieur soit 400 places supplémentaires. Nous ferons également un travail spécifique pour mieux signaler et rendre plus accessibles les stationnements 2 roues dans les parkings souterrains.

Plus généralement, nous augmenterons le stationnement-vélo sur l'espace public notamment dans des lieux stratégiques tels que les stations de transport en commun avec l'installation de parcs sécurisés avec des box fermés accueillant les utilisateurs quotidiens des trajets domicile/transport en commun/travail.

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

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

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

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

### 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.

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

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

### 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*

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

Une action spécifique sera menée à destination du logement social.

### 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.*

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

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

### 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.*

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

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

### 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.*

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

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

## 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*

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

Par ailleurs, tel qu'annoncé d'ores et déjà en comité de pilotage vélos, la Ville déploiera dès la rentrée 2020 le programme Alvéole dans un maximum d'écoles, notamment dans le quartier de la Mosson, dans le cadre du projet de « Cité éducative ». Parallèlement aux actions d'éducation à destination des scolaires, la priorité sera également donnée à l'accompagnement des entreprises pour la mise en place de leurs plans de mobilité employeurs, dans lesquels nous ferons une place de choix pour le vélo.

### 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.*

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

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

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

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

### 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.

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

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

### 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.

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

### **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*

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

### **Commentaires généraux**

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