

Parlons Vélo ! Municipales 2020 Montpellier (34)

Réponses de Samuel Cohen-Salmon, au nom de la liste « Partrick Vignal - Montpellier en Capitale »

— le 10/03/2020 à 23:30 —

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.

Comme nous l'avons brièvement abordé lors de notre intervention au Grand Oral de VéloCité, notre Plan des Mobilités actives, axé sur le développement de la pratique du vélo, est ambitieux, réaliste et finançable. L'idée est de rééquilibrer les différents modes de déplacement en privilégiant les déplacements piétons et cyclistes.

C'est pourquoi, dès le début du mandat, nous souhaitons inviter l'ensemble des usagers de la ville autour de la table pour réfléchir à la manière de parvenir à réaliser ce nouveau Plan des Mobilités actives, accepté par tout le monde.

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.

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 plus de former les agents, nous souhaitons les inciter à davantage utiliser le vélo dans leurs déplacements personnels et professionnels. Il est évident qu'une formation bien spécifique est nécessaire mais cette expertise ne remplacera jamais l'expérience acquise par une pratique régulière voire quotidienne du vélo dans les conditions réelles. Ne serait-ce que pour prendre conscience de l'évolution positive qui résulte des mesures prises.

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 Plan des Mobilités actives que nous proposons aux Montpelliérain.e.s comprend une première trame dite "dure" qui correspond à un réseau de 120km de pistes cyclables en site propre et en continuité, sur le seul territoire de la commune de Montpellier. Il apparaît en fuchsia sur le plan/programme que nous distribuons à l'occasion de la campagne.

Comme vous pouvez le constater sur ce plan, nous anticipons de relier le réseau communal de Montpellier aux réseaux de l'ensemble des communes limitrophes pour permettre aux vélotafeurs de pouvoir se déplacer en toute sécurité.

Cependant, après les 6 années de gouvernance conflictuelle à la Métropole, nous ne souhaitons pas anticiper seul le tracer d'un futur REV à l'échelle de la Métropole. Dès que les élus de la Métropole commenceront à siéger, nous ferons comme au niveau communal, en réunissant autour de la table l'ensemble des usagers de la Métropole pour faire émerger, en concertation, un Réseau Express Vélo accepté par tout le monde.

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.

[voir réponse précédente](#)

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)

En parallèle de la trame "dure" que nous évoquions précédemment, nous avons l'ambition d'étendre sur toute la ville une trame dite "douce" représentée par du marquage au sol uniquement. Cette trame pose comme objectifs, partout où cela est possible, en concertation avec l'ensemble des usagers:

1- Généralisation du 30km voiture

2-Généralisation du double-sens cyclable

3-Généralisation du cédez-le-passage au feu cycliste

Dans certains quartiers (par exemple Vieux Celleneuve, rues de saints à Figuerolles...) généralisation du 10km voiture avec une séparation de la chaussée par un marquage au sol adapté pour les piétons d'un côté et les cyclistes de l'autre (comme c'est le cas par exemple à Versailles)

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.

Nous n'envisageons pas de lancer de nouveaux grands projets d'infrastructures routières durant la prochaine mandature. Cependant nous assumons de finir le bouclage du Périphérique urbain dont l'achèvement n'a que trop longtemps duré. C'est un élément de la réponse globale pour désengorger la ville de Montpellier des voitures en transit qui ne font que la traverser.

Dans l'état actuel du réseau routier, il est plus pratique pour un automobiliste de traverser la ville que de la contourner pour aller d'un bout à l'autre de Montpellier. Et c'est logique, car nous passons notre temps à mathématiser nos déplacements dans l'optique d'optimiser notre temps de déplacement.

C'est pourquoi, en bouclant le Périphérique urbain, nous réorganiserons le réseau routier de façon à ce qu'il tende davantage vers un équilibre de Nash. Cet équilibre est théorique, nous en sommes bien conscients, mais plus le réseau routier tendra vers un tel équilibre de Nash, qui incite naturellement les automobilistes à optimiser leur temps de déplacement en favorisant l'usage du Périphérique urbain, plus nous aurons de marge de manoeuvre à l'intérieur de la ville pour mettre en application le paradoxe de Braess, auquel les adhérent.e.s de VéloCité sont sensibles.

Pour les personnes qui malgré tout voudront s'engager dans la ville pour leur travail, leurs achats, leurs loisirs... nous construirons des parking relais, en lien direct avec le Réseau des Mobilités actives et le réseau des transports en commun, pour inciter à abandonner sa voiture pour entrer dans Montpellier.

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.

voir réponses 6 et 7

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.

C'est l'association Greenpeace qui a porté à notre connaissance l'existence du principe de "rue scolaire". Dans la réponse que nous leur avons adressé, nous nous sommes déjà engagés à mettre en place une expérimentation dès la rentrée scolaire 2020, pour les écoles les plus concernées par cette problématique.

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 question de la sécurité associée au vélo n'est pas qu'en lien avec la sécurisation des déplacements. Il faut aussi répondre à la crainte, très répandue à Montpellier, de se faire voler son vélo. La sécurisation du stationnement doit répondre à une double attente:

- stationnement de courte durée: par des arceaux en petits groupes au plus près des commerces, des lieux de travail et de loisir. Nous pensons qu'il vaut mieux multiplier ces petits ensembles partout dans la ville plutôt que de grands alignements à seulement quelques endroits précis

- stationnement longue durée: nous estimons qu'il doivent être fermés avec un accès sécurisé. Les lieux d'implantations de telles structures vont être difficile à trouver mais nous sommes déterminés à en répandre l'usage.

Par exemple, en ce qui concerne l'Ecusson, nous nous sommes demandés combien de surface/places de stationnement vélo il faudrait aménager pour s'aligner sur les normes actuelles du Code de l'Habitat et de la Construction. Nous sommes arrivés à une estimation d'au moins 6000m² pour environ 8000 places.

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 implanter du stationnement vélo.

voir réponse précédente

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

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.

Nous avons la ferme intention d'implanter un Centre de Distribution Urbain pour optimiser la livraison du dernier kilomètre à Montpellier et qui offrira également un service de logistique inversée.

Lors du Congrès annuel de la FUB qui s'est tenu les 6 et 7 février dernier à Bordeaux, la Ministre de la Transition écologique Elisabeth Borne, membre de la majorité LREM, a apporté le soutien financier du gouvernement au projet Colis Activ'. Nous souhaitons que ce projet, extrêmement bien pensée, se déploie en priorité à Montpellier.

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.

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.

Notre programme prévoit déjà la création d'une Agence de l'Urbanisme et de l'Environnement. La réflexion sur le vélo y tiendra une place importante mais nous souhaitons la maintenir dans une réflexion globale car nous estimons que le vélo sera un des axes majeurs de notre volonté de concilier urbanisme et environnement.

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

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.

Par soucis d'exemplarité, Patrick Vignal s'est engagé à donner un vrai rôle politique à des Personnes à Mobilité Réduite et il s'est engagé à rendre la ville vraiment accessible à ces personnes jusqu'à maintenant empêchées dans leurs déplacements et trop souvent assignées à résidence. De plus, le Maire de Montpellier et Président de la Métropole est une personnalité extrêmement sollicitée dont les déplacements à vélo ne sont pas envisageables quotidiennement. Cependant, Patrick Vignal étant un sportif dans l'âme, toujours en bonne santé, vous le verrez régulièrement enfourcher un vélo pour certains

déplacements, et pas uniquement lors de l'inauguration de pistes cyclables. Nous tenons également à vous préciser que plusieurs de nos colistiers sont déjà des cyclistes du quotidien, dont certains n'ont même pas de voiture. Notre engagement dans ce domaine n'est donc pas à démontrer.

Nous tenons surtout à développer des espaces de stationnement, associés à des vestiaires adaptés, de façon à inciter les agents et élus à utiliser davantage le vélo pour leurs déplacements.

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.

Toute manifestation permettant de promouvoir et d'inciter à la pratique du vélo sera soutenue

Action n°19 : je m'engage

Réprimer systématiquement le stationnement illicite sur trottoir et/ou aménagement cyclable S'engager sur une tolérance zéro envers le stationnement illicite récurrent, notamment sur les bandes cyclables et trottoirs, le stationnement longitudinal non respecté, et le débordement dans les bandes cyclables, par tous les moyens appropriés tels que la vidéo-verbalisation, la voiture LAPI, la verbalisation systématique au passage de policiers, l'élargissement des fonctions des ASVP.

Nous mettrons en place des campagnes de prévention pour communiquer sur les bonnes pratiques à respecter pour les voitures.

Cependant, nous n'hésiterons pas à réprimer les comportements, souvent désignés comme de simples incivilités, mais qui en réalité mettent en danger la vie des cyclistes.

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

Cela rejoint et englobe la réponse à la question précédente: 1.Education ; 2.Prévention ; 3.Répression

Commentaires généraux

Patrick Vignal, et la liste Montpellier en Capitale, propose un plan des Mobilités actives ambitieux, cohérent, réaliste et finançable.

Nous souhaitons mettre fin à la logique du "tout voiture" qui régit, encore aujourd'hui, l'essentiel de nos déplacements en ville. Cela ne veut pas dire pour autant que nous souhaitons éliminer la voiture à Montpellier. Nous souhaitons rééquilibrer la part des différents modes de déplacement, sans opposer les usagers. Avec Patrick Vignal et la liste Montpellier en Capitale ce ne sera la voiture contre le vélo, ou inversement. Cependant, nous avons la volonté de donner une place plus grande aux déplacements actifs, avec en priorité:

- 1- les piétons et les Personnes à Mobilité Réduite
- 2- les vélos et les trottinettes
- 3- les transports en commun
- 4- les deux roues motorisés
- 5- les véhicules motorisés à habitable

Avec Patrick Vignal et la liste Montpellier en Capitale, les Montpelliérain.e.s pourront continuer à utiliser leur voiture ; et en plus, avec Patrick Vignal et la liste Montpellier en Capitale, les Montpelliérain.e.s auront accès à des solutions multiples pour pouvoir enfin se déplacer autrement dans Montpellier.