

# Parlons Vélo ! Municipales 2020

## Montferrier-sur-Lez (34980)

### Réponses de Michel Bourelly, au nom de la liste « vivons montferrier »

– le 11/03/2020 à 17:44 –

#### 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.

*Bien qu'au niveau de la métropole Montpellier 3M un Schéma Directeur des Mobilités Actives ait été voté en décembre 2018, celui-ci n'est pas opérationnel pour déployer un véritable système vélo ni à l'échelle de la métropole ni à l'échelle de chaque commune. En parallèle de ce SDMA, il est donc nécessaire de définir un véritable plan vélo à l'échelon communal en lien avec l'échelon 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 auprès de tous les écoliers de la commune.*

*Il sera accompagné par :*

- *Un comité de suivi au niveau métropolitain 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 appui au vote d'un budget métropolitain cohérent avec l'objectif de part modale (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.*

En parallèle de l'entrée en vigueur du SDMA voté par la Métropole, nous nous engageons à développer un Plan Local Vélo à l'échelle communale qui s'inscrit dans une démarche plus large voulue par notre programme, à savoir un Plan local de mobilité. NB : Le fait de ne pas constituer de Plan spécifique au vélo et de l'inclure dans une démarche plus globale de mobilités s'explique essentiellement par la taille réduite de notre commune ; cela n'en réduit pas moins notre détermination de développer un système vélo à Montferrier. On commencera de zéro. L'objectif premier est de réduire la part modale de l'usage de la voiture au profit d'autres mobilités douces et actives. Ce Plan (incluant le volet « vélo »), sera développé en début de mandat. Il sera ambitieux (il n'y aura pas de mal à faire mieux que l'existant comme l'a démontré le résultat de l'enquête de la FUB à laquelle nous avons participé par ailleurs, mais nous souhaitons être exemplaire dans cette démarche au cœur de notre programme adossé au Pacte pour la Transition, engagement de notre liste sur la mesure #15 : Donner la priorité aux mobilités actives (marche, vélo) dans l'espace public, <https://www.pacte-transition.org/#mesures>), financé et concerté. La concertation concernera les administrés et/ou usagers, les opérateurs de la filière, les équipes municipales des communes environnantes engagées dans la démarche ainsi que le comité métropolitain pour les mobilités (pour plus de cohérence territoriale).

### 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) se réunira 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 si la commune est concernée, la déclinaison opérationnelle locale du SDMA.*

*Le secrétariat du comité sera assuré au niveau du maire par lui-même ou un délégué, en invitant systématiquement la mission vélo chargée de la mise en place opérationnelle du SDMA à la métropole ainsi que le responsable du pôle sectoriel concerné et un technicien référent.*

Un Comité vélo et mobilités se réunira régulièrement, trimestriellement, pour traiter des projets en lien avec les mobilités sur la commune, organiser leur mise en œuvre et constituer les dossiers à présenter en conseil municipal. Si nous sommes élus, nous proposerons un conseiller municipal référent à ces questions de mobilité, interlocuteur privilégié sur la commune. Nous proposons d'élargir ces comités vélo aux équipes des communes environnantes du Nord montpelliérain toujours dans un souci d'efficacité et de cohérence/continuité territoriale.

### Action n°3 : je ne m'engage pas

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.*

Néanmoins, en début de mandat, les agents municipaux seront sensibilisés à la question des mobilités afin d'éviter par exemple des stationnements sur pistes cyclables lors de travaux, etc...

## 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 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

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.

Nous nous engageons à tout mettre en œuvre pour permettre le déploiement sur la commune du Réseau Express Vélo prévu dans le SDMA (voir réponse Action 5).

### 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 seront accessibles aux vélos sans restriction dans leurs extrémités afin d'augmenter leur attractivité mais aussi d'offrir à la population la plus excentrée - via la possibilité d'utiliser le vélo - les mêmes facilités de déplacement que la population située à proximité directe des réseaux de transport.

La mise en place d'un comité vélo partagé avec les autres communes environnantes et la participation au futur comité vélo de la métropole devrait nous permettre de développer des infrastructures et des services en cohérence entre les territoires adjacents. Etant aussi limitrophe d'un autre territoire administratif (Pic St Loup), nous voulons nous associer à ces communes pour développer des connexions cyclables pour la pratique du cyclotourisme par exemple.

Par ailleurs, En particulier, la liaison avec le rond-point point d'Agropolis et la future ligne 5 va continuer de prendre de l'importance pour les montferriérains. A cela vient s'ajouter le rattachement prochain des lycéens de Montferrier au Lycée d'Agropolis. Le besoin de déplacement doux et sécurisé (vélo, mais aussi trottinette, à pieds) entre le village et le secteur d'Agropolis va encore s'accroître. Ainsi, « vivons montferrier » s'engage à accélérer la réflexion concertée et l'analyse pour la création d'une piste cyclable sécurisée sur la route de Mende (RD112), par ailleurs identifiée comme un important « point noir » par l'enquête de la FUB, ainsi qu'à veiller à la réalisation d'un pont hollandais pour enjamber le Lez et rejoindre la RD17. Indépendamment de l'issue des élections, notre collectif a d'ores et déjà déposé auprès du Département de l'Hérault un projet d'étude de faisabilité de cette piste cyclable réservée et protégée dans le cadre du Budget Participatif 2020 <https://jeparticipe.herault.fr/dialog/budget-participatif-heraultais/proposal/etude-pour-la-realisation-dune-piste-cyclable-d112-route-de-mende-entre-le-village-de-montferrier-sur-lez-et-le-rond-point-agropolis>.

## 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 reporter le trafic de transit sur les grands axes (c-a-d, quand applicable, préférentiellement sur les départementales/nationales/routes métropolitaines situées à l'extérieur des zones denses) 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 (c-a-d en site propre, en continuité réelle en particulier aux intersections, permettant le différentiel de vitesses et sans perte de priorité pour les vélos). 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 commune pourra utilement s'appuyer sur l'expérience développée par d'autres villes l'ayant mis en place.

Différents exemples : Gand, Louvain et très récemment de plus grandes villes telles que Birmingham et Auckland ont montré l'efficacité de cette mesure dont le coût est dérisoire comparativement à l'impact et aux bénéfices sur la commune : 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 (un an d'études + un an de réalisation)

Nous allons lancer, une fois élus, une large concertation afin de redéfinir la circulation automobile et plus largement les mobilités dans le village. Les cartes sont ouvertes, néanmoins, nous sommes déterminés à améliorer la situation actuelle, parfois dangereuse, inadaptée aux usages actuels de l'espace public. Nous avons l'ambition de faire passer des axes en sens unique (en permettant une mobilité douce dans l'espace libéré et un transit facilité des bus), des mobiliers urbains destinés à freiner les véhicules car les passages surélevés ne suffisent plus pour sécuriser le transit des piétons/vélos. Nous développerons les quartiers en zone 30 associés à des moyens de verbalisation contre les infractions routières.

### 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'automobile vers les 3 modes de transport ci-dessus (sous-utilisés actuellement par manque d'efficacité du fait du manque d'investissement sur ces modes) et va mécaniquement diminuer le besoin en infrastructures routières.

Non concerné. Nous sommes impliqués contre l'étalement urbain inutile comme en témoigne notre combat contre le projet de nouveau centre commercial Oxyane aux portes de la commune (Collectif Oxygène).

### 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. 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 aux personnes peu rassurées à l'idée de faire du vélo dans la commune de se mettre en selle.*

Voir réponse action 7. Nous souhaitons étendre ce dispositif à l'issue de la concertation qui sera menée en début de mandat.

### Action n°9 : je m'engage

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 d'école(s) pilote(s)

Déploiement du dispositif de manière à ce qu'à la fin du mandat (au plus tard) il sécurise les déplacements à vélo de tous les écoliers de la commune.

Conscient d'un trafic significatif pour emmener les enfants et les écoliers, nous allons sécuriser les abords des écoles/crèches en même temps que de rétablir la « circulabilité » et l'accessibilité des trottoirs, du réseau de chemins communaux (aujourd'hui hors d'usage) afin d'augmenter la part du vélo dans le transport scolaire. Un projet de S'cool bus est à l'étude.

## Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo

### Action n°10 : je m'engage

Offrir du stationnement vélo sécurisé sur les zones de stationnement intermodal (exemples : parkings de co-voiturage, stations de transport en commun, gares), en profitant du programme Alvéole de la FUB.

Les stationnements vélo sont absents dans le village. Nous nous engageons à équiper les lieux de services et de loisirs (Place des Grèges, Devézou, Place du 14 juillet...) de zones de stationnement dédié au vélo (couvertes le cas échéant).

### 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 la mise en place de zones tampons dégagées de tout stationnement motorisé 5 mètres en amont des passages piétons (pour supprimer les masques dangereux) et en profiter pour y installer du stationnement vélo.

Les équipements pour attacher son vélo en sécurité sont totalement absents dans le village. Nous nous engageons à équiper les lieux de services et de loisirs d'arceaux vélos normatifs.

### 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 proposons d'aménager la devanture de la Poste Place des Grèges pour accueillir les vélo cargo (cela ne se fait pas aujourd'hui).

### Action n°14 : je ne m'engage pas

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 ménages à revenus modestes.*

Non adapté à notre contexte ou non prioritaire

### Action n°15 : je ne m'engage pas

Créer une maison du vélo accueillant les acteurs associatifs vélo et donnant une visibilité à la politique cyclable de la ville. Cette maison du vélo peut consister en un relais ou une permanence d'une autre maison du vélo de la Métropole. 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.

Non adapté à notre contexte ou non prioritaire

## 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%.

Le programme Alvéole de la FUB vise à aider toutes les communes de France 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 - première(s) école(s) pilotes, puis extension du dispositif pour qu'en fin du mandat, l'ensemble des écoliers de la commune ait pu en bénéficier.

Nous nous engageons à travailler avec les équipes enseignantes des écoles pour participer au programme "Savoir Rouler à Vélo" dès la rentrée 2020 ou 2021.

### Action n°17 : je ne m'engage pas

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). Proposer le forfait mobilité aux agents municipaux.

Non adapté, les membres de notre équipe utilisent tous le vélo dans leurs déplacements quotidiens. Nous incarnons déjà ce changement ! Nous pouvons encore nous améliorer. Nous veillerons à ce que les autres membres du conseil municipal participe à cette transition dans leurs habitudes en montrant l'exemple.

### Action n°18 : je m'engage

Créer une "journée sans voiture". 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 citoyens du bienfait du vélo pour leurs déplacements et leur bien-être.

Nous voudrions organiser une « journée sans voiture » pour sensibiliser les habitants (qui utilisent beaucoup leur voiture du fait notamment de notre localisation en zone périurbaine) à d'autres modalités de mobilité et aux nombreux bienfaits individuels et collectifs à limiter son usage. Cela pourrait se faire dans le village et à proximité du pont du Lez.

### 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, les voitures LAPI mutualisées au niveau de la métropole, la verbalisation systématique au passage de policiers, l'élargissement des fonctions des ASVP.

Voir précédemment

### **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, semi-impasses, cédez le passage aux éventuels feux, ...)*
- *accueillir les nouveaux habitants, et les inciter à monter en selle dès leur arrivée*

Oui, si possible en lien avec la métropole.

### **Commentaires généraux**

Notre liste "vivons montferrier" est très favorable au vélo et ce qu'il représente, comme en atteste la mention claire de notre programme :

- Faciliter les modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle : transports en commun, vélo, autopartage...;
- Organiser une concertation publique sur la circulation dans le village : partage des espaces, sens de circulation...;
- Préparer l'arrivée de la ligne 5 de tram en reliant Montferrier à Agropolis par des voies dédiées aux mobilités douces et actives.

Aujourd'hui, comme l'a démontré les résultats de l'enquête FUB Parlons Vélo pour Montferrier, nous partons de (presque) zéro pour créer progressivement mais fortement un système vélo à l'échelle de l'agglomération montpelliéraine.