

Contribution de l'association Vélocité Grand Montpellier



Préambule

Dans le cadre de la concertation "Clémenceau - Rondelet" menée de novembre 2021 à l'été 2022, un « groupe de travail habitants » a été mis en place afin de réfléchir collectivement à différentes propositions faites par l'équipe municipale pour le réaménagement du quartier. Une plateforme en ligne a également été créée afin de recueillir les avis et suggestions de tous les habitants intéressés par cette démarche. Représentée au sein du groupe de travail, l'association Vélocité Grand Montpellier a pris part aux différentes réunions, et s'est également basée sur son réseau d'adhérents (dont résidents du quartier), pour identifier les thématiques principales liées aux mobilités actives (marche, vélo), qui sont les spécialités de l'association. Ce document présente la contribution de l'association Vélocité Grand Montpellier. Étant donné que le quartier Clémenceau-Rondelet contient des axes structurants du réseau cyclable (anneau vélo, réseau express vélo) et que la réflexion sur ces éléments n'a de sens que dans leur intégralité, ce document contient aussi des réflexions en périphérie immédiate du périmètre de concertation.

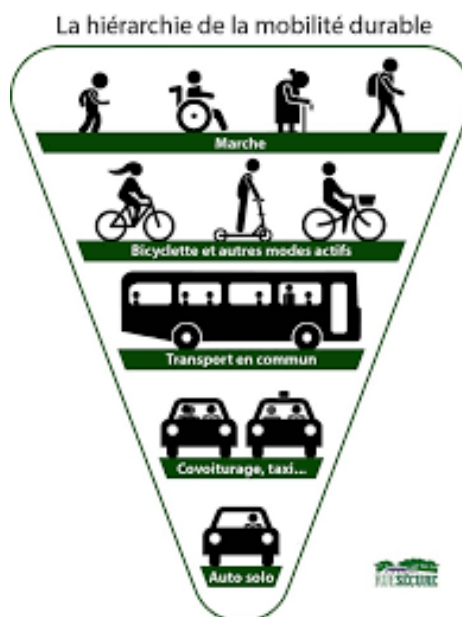
1. Éléments de contexte

1.1. Rééquilibrer la place des différents modes de transport

La métropole de Montpellier opère une transition rapide des mobilités, avec pour objectif la diminution du trafic automobile, et la fin du trafic automobile de transit. Cette transition implique un développement des alternatives à la circulation motorisée.

L'arrivée de la ligne 5 de tramway va permettre une transformation des quartiers sur son itinéraire et un report modal de la voiture vers les transports en commun. Mais la transition des mobilités, pour être efficace pour le plus grand nombre, doit également faciliter la circulation à pied et à vélo, le tramway ne pouvant répondre à l'ensemble des besoins de déplacements. Sur chaque partie des axes de transit, les aménagements doivent ainsi intégrer les besoins des piétons et des cyclistes.

La notion de hiérarchie des modes de déplacements a émergé aux Pays-Bas, avant de se diffuser dans plusieurs villes d'Europe et du Monde. Elle donne la priorité aux modes actifs non motorisés, avant tout à la marche, puis au vélo ; elle permet ainsi de rééquilibrer l'espace donné aux différents modes de transports.



1.2. Place des projets Clémenceau-Rondelet dans le schéma cyclable global de la ville



SDMA (12/2018) : données [OpenData Montpellier](#) [OPENDATA](#)
Ajout 07/2020 : promesses d'anneau cyclable et de réseau REV

- Anneau Vélo
- Réseau Express Vélo (REV)
- SDMA réseau magistral [OPENDATA](#)

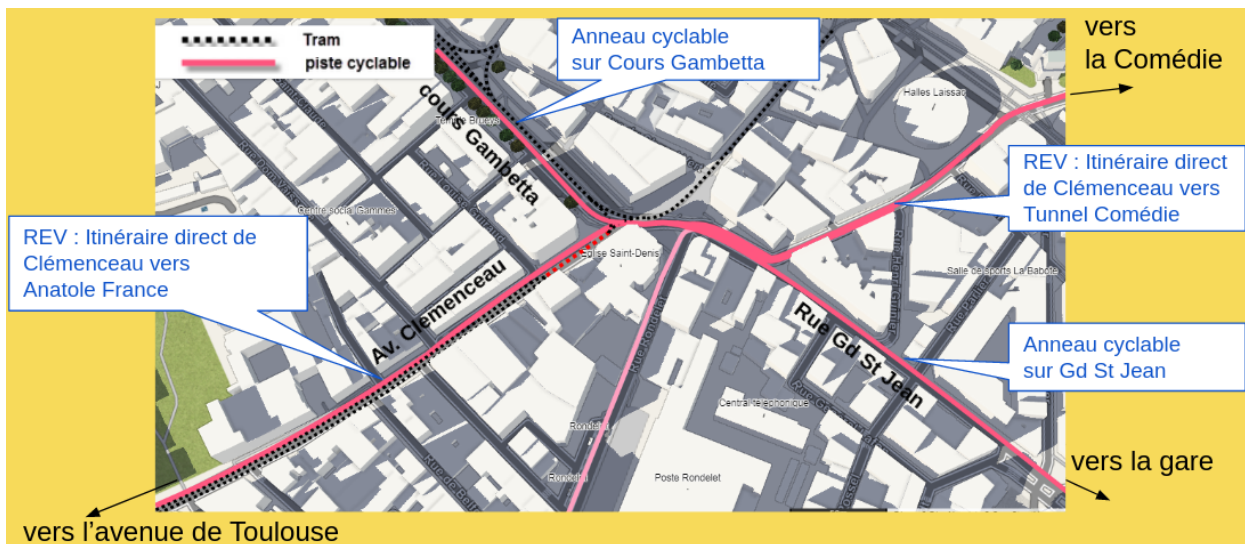
"Le réseau «Magistral» ou «autoroute à vélo» pour l'efficacité des déplacements"

"Les «magistrales» devront proposer:

- Des aménagements en site propre,
- Des largeurs confortables permettant des déplacements rapides tout en minimisant les conflits de vitesses,
- Une continuité réelle, jalonnée et sécurisée,
- Une homogénéité des aménagements pour leur lisibilité."

Du point de vue des projets cyclables sur lesquels la métropole s'est engagée, le quartier Clémenceau-Rondelet est caractérisé par la présence de deux axes hyper structurants du futur réseau vélo : l'anneau vélo et l'axe du Réseau Express Vélo qui doit lier Saint-Jean-de-Védas à Castelnau-Le-Lez (et plus loin les autres communes de l'aire urbaine de Montpellier à l'est et à l'ouest).

La place Saint-Denis est donc un nœud de ce réseau, nœud sur lequel passera un trafic vélo important.



2. Propositions pour le réaménagement de la place Saint-Denis

Comme indiqué précédemment la place Saint-Denis est un nœud majeur du futur réseau cyclable de Montpellier, au croisement de plusieurs itinéraires naturels dont celui de l'anneau cyclable Saint-Louis<->Gambetta<->Saint Denis<->Grand St Jean (et plus loin pont de Sète et boulevard de Strasbourg).

La cyclabilité de cette place ainsi que les interactions entre piétons, personnes à vélo et tramways sont à traiter de manière particulièrement qualitative pour assurer la sécurité, la fonctionnalité et le confort pour tous les usagers, notamment les enfants.



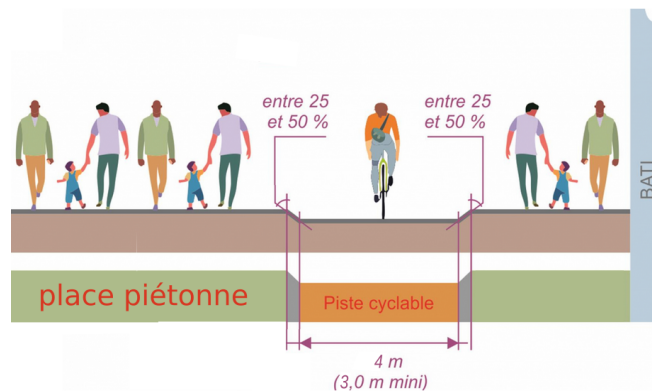
Vue de la continuité de l'anneau vélo à la traversée de la place Saint-Denis

Avec la volonté de la métropole de piétonner la place Saint Denis il est capital **pour la sécurité et le confort des piétons en premier lieu** de délimiter un **espace séparé et lisible**

pour les cycles sur le parcours de l'anneau cyclable. L'espace cyclable doit être clairement distinct de l'espace piéton. Cela est rendu possible par la suppression du trafic automobile sur la majeure partie de la future place Saint-Denis. Il serait d'ailleurs pertinent de réfléchir à réserver la sortie du parking Gambetta place Saint-Denis uniquement aux vélos de manière à :

- développer un stationnement vélo sécurisé et du stationnement 2RM (interdit en zone piétonne et en zone de rencontre)
- diminuer la pression de stationnement vélo en surface, matérialiser les places pour la vélogistique
- réduire au strict minimum la circulation motorisée sur la place entre Clémenceau et Rondelet
- ménager des places réservées à la livraison

Plus concrètement, il est recommandé que la piste cyclable soit aménagée avec une différence de niveau de l'espace de la place piétonne, avec des chanfreins non glissants à moins de 50% de pente (non représentés sur la vue de la rue ci-dessus mais représentés sur le schéma ci-dessous).



*Traitement de la piste cyclable à la traversée de la place Saint-Denis
(adapté d'un schéma du Cerema)*

Ainsi depuis la trémie d'entrée au parking Gambetta jusqu'à la rue Rondelet, les seuls véhicules circulant dans l'espace de la place Saint-Denis seront les rames de tramway sur leur plate-forme et les cycles (+ les véhicules de secours) sur la piste cyclable.

3. Propositions pour le réaménagement de la rue du Grand Saint Jean

La rue du Grand Saint-Jean constitue la continuité de l'anneau cyclable ainsi que l'accès au parking vélo de la gare.

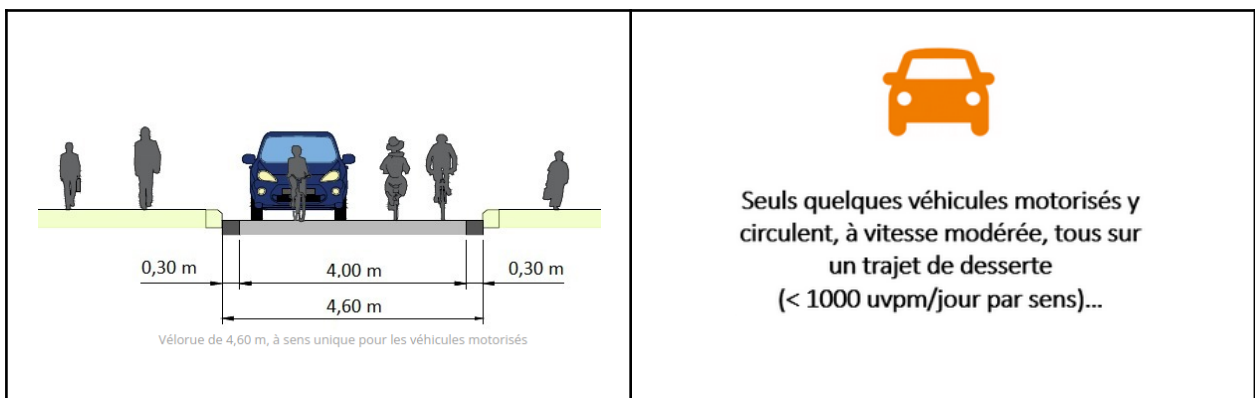
3.1. Dès l'été 2022 : double-sens cyclable protégé

Il semble crucial de fournir une alternative de circulation au plus tôt (dès l'été ou l'automne 2022) du fait des difficultés que rencontreront les usagers pendant les travaux du tram. Pouvant être réalisé rapidement et pour un budget raisonnable afin de fournir une continuité cyclable à double-sens pendant les travaux, un aménagement permettant de protéger le double-sens cyclable est proposé.

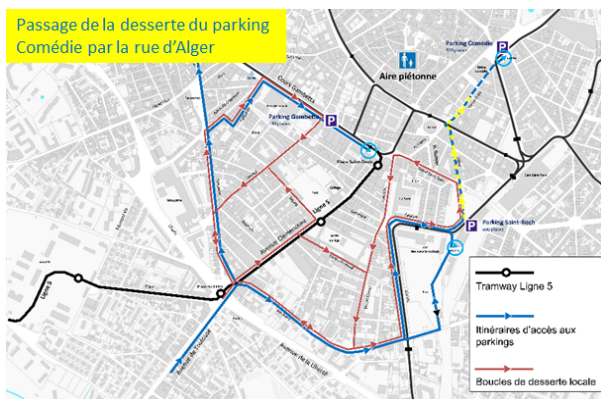
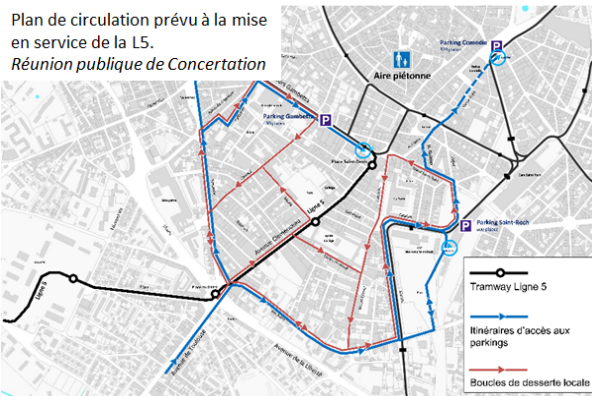


3.2. Long-terme : vélorue à la hollandaise (en ayant réduit le trafic motorisé au minimum)

À plus long terme il est préférable, pour une meilleure lisibilité (continuité de traitement de l'anneau vélo) ainsi qu'un meilleur confort et une meilleure sécurité de réaliser l'anneau vélo sur Grand Saint Jean en **vélorue à la hollandaise**. Cela implique que le plan de circulation révisé soit conçu de manière à ce que **sur la rue du Grand Saint Jean le nombre de véhicules motorisé soit inférieur à 1000 véhicules/jour et à 100 véhicules/heure à l'heure de pointe.**



Les projections actuelles envisagent un trafic conséquent, car constitué à la fois de la desserte locale (comprenant celle de la ZAC en plus de celle du quartier Rondelet), et de l'accès au parking Comédie. Vélocité propose plusieurs solutions pour diminuer ce trafic.



- D'une part, le changement de sens de la rue d'Alger sur sa section comprise entre Grand Saint Jean et Durand. Il permettrait d'éviter le passage par Grand Saint Jean du trafic d'accès au parking Comédie. Il semble selon les observations de nos bénévoles que le phasage du feu situé sur la rue d'Alger à l'intersection de la rue de la République inclut déjà la gestion du tram et des bus/taxis, cet itinéraire étant utilisé par les taxis avec un feu systématiquement au rouge dès l'approche d'une rame.
- D'autre part l'inversion du sens d'une partie de la rue Anatole France, entre la rue Guinier et la place Saint-Denis, et le passage de la boucle de desserte locale par Guinier puis Anatole France puis Rondelet, pour supprimer tout trafic sur la portion de Grand Saint Jean proche de la place Saint-Denis, cette portion étant la plus étroite et difficile à aménager pour concilier piétons, vélos et voitures.

4. Propositions pour l'aménagement de la rue Anatole France, et de la connexion en Réseau Express Vélo vers Castelnau-Le-Lez via le tunnel sous la Comédie

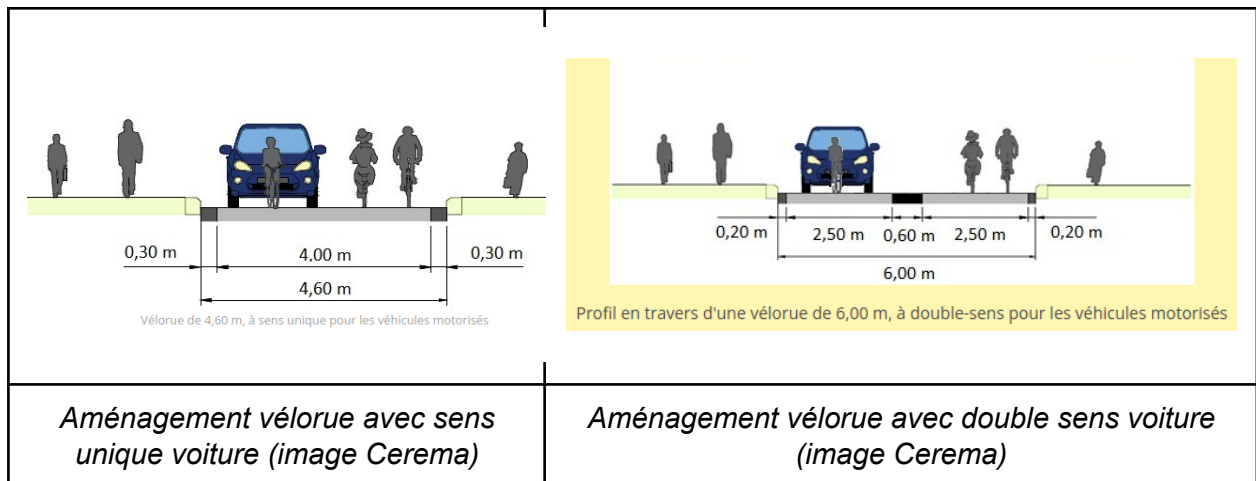
4.1. Anatole France en Vélorue à la hollandaise

La rue Anatole France est trop étroite (10m de façade à façade - environ 8m50 au plus étroit) pour aménager à la fois des trottoirs confortables, des pistes cyclables confortables et conserver une voie de circulation générale. De plus, la circulation motorisée sera très faible.



Vélocité recommande donc d'aménager Anatole France en **vélorue à la hollandaise**, c'est à dire une rue dont les trottoirs sont confortables et dans laquelle l'utilisateur principal de la chaussée est le vélo, **le trafic motorisé résiduel étant limité à moins de 1000 véhicules par jour et par sens et moins de 100 véhicules par heure à l'heure de pointe.**

Selon le plan de circulation définitif adopté dans le quartier, la rue pourra être aménagée à double ou simple sens pour les motorisés. Si la rue est à double sens, un sens de circulation prioritaire devra être aménagé au niveau du point le plus étroit.



4.2. Tunnel sous la Comédie cyclable

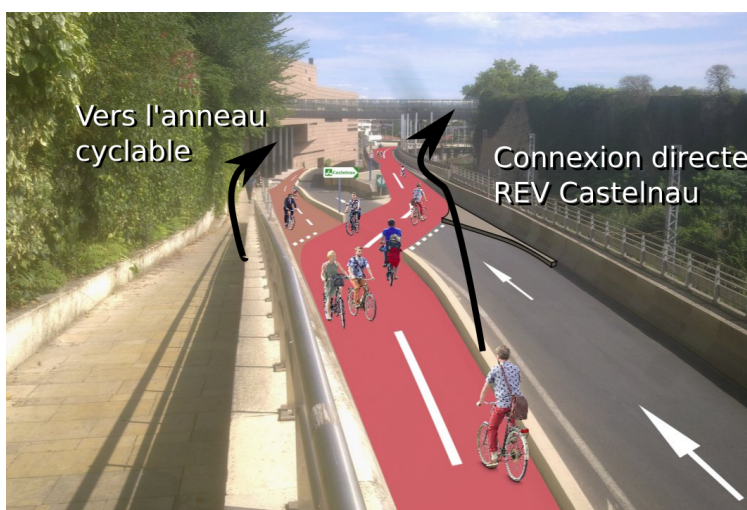
La fin du trafic de transit dans le tunnel sous la Comédie libère une à deux voies (selon les sections). Par ailleurs, les aménagements qui entourent la place de la Comédie vont faire naturellement augmenter le trafic cycles de part et d'autre de la place. Si la place de la Comédie peut sans souci rester ouverte aux cycles pour la desserte locale, il y a tout intérêt, pour les piétons comme pour les cycles, à proposer un itinéraire alternatif attractif pour les cycles.



En effet, il est crucial pour les trajets de longue portée (typiquement, trajets pendulaires Grand M<>Castelnau, et trajets d'encore plus longue portée) de permettre un usage en site propre, qui plus est permettant des vitesses avoisinant les 20 à 25 km/h de moyenne. La voie libérée dans le tunnel sous la Comédie peut parfaitement remplir cette fonction. Elle peut aussi servir d'accès au parking vélo du premier étage du parking de la Comédie.

4.3. Jonction avec l'anneau cyclable au corum

Au débouché du tunnel sous la Comédie, l'allée de la citadelle vers le Corum comporte deux voies de circulation jusqu'au carrefour du Corum, dont une inutilisée sur la descente entre l'entrée du viaduc Alphonse Loubat et le carrefour du Corum. Il est donc très aisé d'utiliser la voirie existante pour aménager une jonction directe avec l'anneau cyclable.

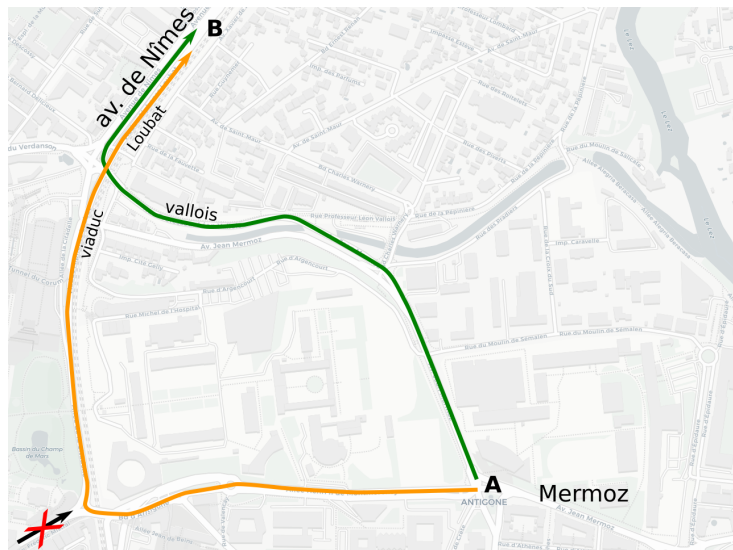


Vue de la connexion vers l'anneau cyclable et d'une future connexion directe à très haut niveau de service vers Castelnau (voir § ci-dessous)

4.4. Montpellier cyclable 2030 : vers un réseau express vélo à très haut niveau de service et des aménagements vélo emblématiques

Avec la fermeture au transit du tunnel sous la Comédie et le déplacement de la sortie du parking Comédie à la seule rue Michelet, seules les voitures provenant de l'avenue Frédéric Mistral arriveront derrière le monument aux morts. Ainsi l'allée de la Citadelle et surtout le viaduc Alphonse Loubat ne seront quasiment plus alimentés en trafic motorisé car ne servant plus que

pour l'itinéraire Mermoz > avenue de Nîmes qui a une alternative plus directe et peu impactée par la congestion du fait de la file de présélection pour Castelnau sur Léon Vallois.



Avec la fermeture du tunnel sous la Comédie et le déport de la sortie du parking Comédie vers Michelet, le viaduc Alphonse Loubat perd sa raison d'être initiale.

Par ailleurs l'efficacité d'un réseau cyclable est celle de son maillon le plus faible et le carrefour du Corum est un carrefour complexe avec 4 branches motorisées, autant voire plus de branches vélo et 3 lignes de tram.

Pour un réseau express vélo à très haut niveau de service, la question de convertir le viaduc Alphonse Loubat en site propre vélo se pose donc. Un aménagement de ce type, au delà du confort, de l'efficacité, de l'attractivité, et du trajet direct et sans coupure qu'il proposerait, serait aussi de nature à doter - en conjonction avec le tunnel cyclable sous la Comédie - la ville de Montpellier d'un aménagement vélo emblématique, comparable avec le Cykelslangen de Copenhague ou l'Hovenring de Eindhoven



Le tunnel sous la Comédie cyclable et le viaduc Loubat cyclable constitueraient un Réseau Express Vélo dont l'ambition serait comparable au niveau de service fourni par le Cykelslangen à Copenhague ou l'Hovenring à Eindhoven.

5. Analyse cyclable du projet présenté sur l'avenue Clémenceau

Le projet présenté sur l'avenue Clémenceau ne montre aucun site propre pour le vélo. Le contexte immédiat de l'avenue Clémenceau est, au sud, une avenue de Toulouse aménagée pour le vélo et représentant une pénétrante naturelle (et historique) depuis Saint Jean de Védas, avec de nombreux points d'attraction. Il y aura donc un flux vélo important à cet endroit. L'expérience Montpelliéraine montre par ailleurs que les rues apaisées par l'aménagement d'une nouvelle ligne de tram sont des rues très attractives au trafic vélo. Les deux compteurs qui totalisent le plus grand nombre de passages quotidiens en semaine sont d'ailleurs deux compteurs situés sur la Ligne 1 de tramway : Albert 1er et Lapeyronie, le compteur Lapeyronie enregistrant régulièrement un trafic vélo plus important qu'en centre ville malgré son éloignement de la centralité et malgré un aménagement très peu qualitatif (espace partagé piéton/vélo étroit et barré d'arbres, le tout en rive immédiate d'une plate-forme de tram enherbée)

Pacifiée, libérée de son trafic motorisé, constituant l'itinéraire naturel ainsi qu'une perspective directe et attractive, avec de nombreux points d'intérêt (commerces, établissements d'enseignement) et le plus court chemin vers l'anneau vélo et la place de la Comédie, **quels que soient les aménagements prévus sur l'avenue Clémenceau, cette avenue sera donc un attracteur naturel aux vélos et l'on peut donc s'attendre à ce qu'un important trafic vélo emprunte l'avenue Clémenceau entre la rue Balard et la place Saint-Denis.**



Prolongation de l'espace dédié aux cycles au delà de la rue Balard

Ce constat étant fait, nous regrettons que l'examen d'une courte section de monovoie entre les deux futurs arrêts L5 St Denis - qui aurait pu permettre un site propre vélo continu jusqu'à la place Saint Denis - n'ait pas été envisagé dès la conception du projet. Vélocité recommande ainsi :

1. d'aménager une voie vélo en site propre le plus loin possible au delà de Balard, minimalement jusqu'à la rue Carlenca
2. d'aménager un itinéraire bis qui soit le plus attractif possible en soignant les largeurs, le traitement de surface (revêtement, courbes), le jalonnement, les facteurs de détour de manière à rejoindre l'anneau vélo et la continuité du REV via la rue Rondelet
3. de travailler le plan de circulation côté Rondelet de manière à ce que tout ou partie de cet itinéraire bis puisse être aménagé en vélorue à la hollandaise, la largeur des rues ne permettant pas de positionner des trottoirs confortables, un aménagement cyclable confortable ainsi qu'une voie de circulation générale séparée.