

Numéro spécial : élections municipales 2014 à Montpellier

Sur votre agenda

Grande Vélorution de printemps le samedi 29 mars 2014

Départ place de la Comédie à 14h30

**Arrivée au jardin jouxtant l'esplanade de Celleneuve,
musique, goûter offert !**

Organisée par l'Ouvre-Tête, les Petits Débrouillards et Vélocité Montpellier,
dans le cadre de la Semaine de l'Environnement

Editorial

Pour commencer, un grand merci à tout-e-s celles et ceux qui ont répondu présent-e-s lors de la dernière Assemblée Générale de Vélocité, qui a marqué le point de départ de l'année associative 2014 pour Vélocité.

[petite parenthèse pour dire que si le conseil d'administration a été renouvelé à cette occasion, toutes les bonnes volontés sont toujours les bienvenues, que ce soit pour un coup de main ponctuel ou pour le suivi d'un dossier qui vous tient à cœur !]

Une année 2014 qui débute par des promesses...

Promesses électorales tout d'abord, tenues par les prétendants aux élections municipales. La soirée d'interpellation des candidats autour du vélo que nous avons organisée le 28 février a été un succès, la majorité des listes ayant répondu à notre invitation, et un public nombreux s'étant déplacé pour assister au débat. Lors de leurs interventions (dont vous trouverez une synthèse dans ce bulletin), les candidats se sont tous montrés favorables au vélo ! Promesses électorales ou réelles ambitions à la réalisation à venir ?

L'autre promesse du moment, c'est, avec l'arrivée des beaux jours, la promesse de belles virées à vélo ! Prendre son vélo le matin et voir les amandiers en fleur sur le chemin du travail, enfourcher sa bécane le week end et se rendre en pédalant à la plage... A la plage ? Oui mais pas toutes les plages ! Les travaux de la «route du Petit Travers» rendent impossible toute circulation cycliste entre Carnon et la Grande Motte. Encore une fois les cyclistes sont oubliés lors de la réalisation de travaux de voirie, mais Vélocité est en train de mener une action afin de rétablir une continuité cycliste !

Pour que les promesses électorales se transforment en réalisations concrètes, et pour que les beaux jours tiennent leurs promesses, montrons que les cyclistes montpellierains sont déterminés, soyons nombreux lors de la prochaine Vélorution !

Tous à vélo le 29 mars !

Cathy Aberdam
Présidente de Vélocité

Réunion publique avec les listes candidates aux élections municipales de Montpellier

Dans le courant du mois de janvier, l'association Vélocité a élaboré un document de propositions intitulé «Demain, le vélo à Montpellier ?» et un questionnaire interpellant les listes candidates aux élections municipales à Montpellier (documents en ligne sur notre site). Ce document et le questionnaire ont été envoyés aux 8 listes connues à l'époque, les invitant à nous répondre à l'occasion d'une réunion publique ou, à défaut, par écrit.

Cette réunion s'est tenue le vendredi 28 février, à la Maison de la Démocratie à Montpellier. Cinq listes ont répondu à l'invitation et une sixième nous avait envoyé ses réponses par écrit.

Les listes représentées étaient les suivantes (nous les présentons dans l'ordre où elles ont pris la parole) :

- Liste menée par **Philippe Saurel**, représentée par **Stéphanie Janin**, n° 2 sur la liste (**SJ**)
- Liste menée par **Jacques Domergue**, représentée par **Thierry Descroix**, n° 65 sur la liste (**TD**)
- Liste menée par **Joseph Francis**, représentée par **François Vasquez**, n° 3 sur la liste (**FV**)
- Liste menée par **Jean-Pierre Moure**, représentée par **Jean-Louis Roumégas**, n° 13 sur la liste (**JLR**)
- Liste menée par **Muriel Ressiguié**, représentée par **Muriel Ressiguié** elle-même (**MR**)

La liste du NPA nous a répondu par écrit avant la réunion (**NPA**). La liste du Front National nous a contactés mais n'a pas donné suite. Celle menée par Georges Piccolo n'a pas répondu et a depuis déclaré forfait. A la date de la réunion, les listes «Lutte Ouvrière » et «Parti Ouvrier Indépendant» n'étaient pas encore déclarées.

Plus de soixante dix personnes ont assisté à cette réunion publique.

Les représentant-e-s des listes se sont exprimé-e-s à tour de rôle (selon un ordre tiré au sort) pendant une quinzaine de minutes chacune, relancé-e-s par une ou deux questions de notre «modérateur » Gerald Daurat. Puis la salle a pu poser quelques questions, auxquelles chaque liste a ensuite répondu pendant 5 minutes environ.

Nous remercions les représentant-e-s de ces listes pour la qualité de leurs interventions, brillantes pour certaines, et manifestement très bien préparées. Nous avons aussi particulièrement apprécié le sérieux et l'écoute mutuelle qui ont prévalu tout au cours de ces interventions, car nous voulions surtout éviter que cette soirée ne se transforme en joutes pré-électorales afin qu'elle reste centrée sur l'essentiel : la politique du vélo, demain, à Montpellier et son aire urbaine.

Ci-dessous, nous présentons une synthèse des réponses apportées à nos 12 questions, constituée pour chacune des extraits que nous avons jugés les plus significatifs dans l'exposé, suivis de notre propre synthèse. Chaque liste est identifiée par les initiales de son ou de sa représentant-e, rappelées ci-dessus, sauf pour la réponse écrite identifiée NPA.

Préambules

SJ : Notre projet global pour la ville, appelé «Montpellier Territoires » est orienté autour de deux axes importants pour les déplacements en mode doux. Le premier : prendre soin de notre ville, la réparer (rues, places, pistes cyclables), l'améliorer (construction d'espaces rencontres) en stoppant, dans un premier temps, la construction de grands équipements. Le deuxième : replacer Montpellier dans une vision territoriale qui s'étend du Pic Saint-Loup à la mer, du Lunel à Sète et pour cela, gouvernance partagée, harmonie entre les communes.

TD : Une étude systémique doit être faite, incluant la voirie, les incivilités, le plan de circulation, tram, piétons, cycles et autres. L'accessibilité partout et pour tous, par la continuité de la chaîne du déplacement (bâti, voirie, espace public et transport), concerne aussi bien les personnes à mobilité réduite que les cyclistes, notamment sur la question de circulation sécurisée et sans contraintes.

FV : Le vélo n'est pas le seul élément à prendre considération ; il fait partie intégrante d'une politique globale environnementale de la ville, qui inclut la gestion de l'eau, des déchets, le tram etc. De cette conception globale, tout le reste découle.

JLR : Nous pensons qu'il est très important de situer la question du vélo dans une politique d'ensemble du déplacement urbain ; la première ambition est de diminuer la place de la voiture dans les déplacements et d'apaiser la ville et l'agglomération.

MR : La place de la voiture à Montpellier est trop importante, ce qui va à l'encontre d'une politique écologique pour la ville et à l'encontre du vivre ensemble. Il faut réfléchir autrement et revoir la façon de se déplacer dans la ville (transports en commun, vélo, etc.). Nous avons en projet de faire un audit sur l'état de la voirie, et en particulier des pistes cyclables .

NPA : Affirmation d'un accord global avec le texte de Vélocité. Volonté de resituer globalement le problème des transports dans Montpellier et l'Agglo. Hostilité au tout voiture et tout camion, et développement du transport en commun (gratuité, fréquence, qualité). Priorité aussi pour le développement des transports doux : vélo+marche à pied.

Question 1 : l'ambition déplacements actifs

La part modale du vélo est mesurée par des enquêtes ménages. Elle stagne dans les grandes villes à 2 ou 3% en France, mais Copenhague par exemple a un objectif de 50%. Quel objectif de part modale du vélo vous fixez-vous en fin de mandature ? Quel moyen concret mettez-vous en place pour mesurer cette part modale ?

SJ : Trop de priorité est donnée aux voitures. Il faut augmenter la part modale du vélo avec un objectif de 10 à 15%. Le point sur lequel nous nous engageons est de réussir à augmenter cette part modale en concertation avec les associations et les citoyens qui les représentent.

TD : La part modale du vélo à Montpellier doit atteindre les 10% minimum durant la prochaine mandature. Nous ferons une évaluation régulière de la part modale par diffusion d'un questionnaire pour mesurer le rapport «total des déplacements à vélo/total des déplacements tous moyens » en nombre de déplacements ou en kilométrages parcourus. **FV** : Nous nous engageons sur la part modale du vélo à 15%, même s'il faut mettre 3 ou 4 millions d'euros sur le vélo.

JLR : Notre proposition en terme de part modale est d'atteindre les 10% au cours du mandat, et d'afficher une volonté d'arriver à 20% sur 20 ans. C'est un objectif ambitieux et réaliste. Et pour l'atteindre, plusieurs types de mesures sont envisagées (voir réponses aux questions suivantes).

MR : Notre ambition est de doubler la part modale au cours du mandat pour arriver à 10%, ce qui nécessite déjà un certain investissement et une certaine volonté politique.

NPA : Soutien à l'objectif de 15% de part modale du vélo, évoluant vers 20% en 2020 et 40% en 2030. Mesure des parts modales à l'aide de sondages (nombre de déplacements vélos par rapport au nombre total de déplacements).

Synthèse : *Tous sont d'accord pour dire qu'il faut augmenter la part modale et qu'elle atteigne 10% à 15%. Tous l'affichent comme un objectif, une (SJ) s'engage à l'augmenter, et une (FV) s'engage sur le chiffre de 15%. Deux listes (TD) et (NPA) proposent des évaluations régulières sous forme de questionnaires ou sondages.*

Question 2 : budget vélo

Quel budget annuel d'investissement attribueriez-vous aux aménagements et équipements spécifiques vélo (par exemple ramené à l'habitant) ?

SJ : Au lieu des 5€ par an et par habitant de la mandature précédente, mais sans atteindre les 25€/an/hab préconisés par la FUB, un juste milieu semblerait de l'ordre de 10 à 12€/an/hab, sachant qu'il y a beaucoup d'incertitudes sur le budget (réduction de la participation de l'État aux collectivités territoriales, de 1,5 Milliards en 2014 et beaucoup plus à partir de 2015), et que l'engagement n° 1 de notre liste est de ne pas augmenter les impôts. Les mesures porteront sur les endroits stratégiques, le passage en zones 30, l'éducation, la sensibilisation, les partenariats, plus que sur les dépenses de construction de pistes cyclables, qui ne résolvent pas tous les problèmes. En résumé : faire mieux avec moins !

TD : Nous pensons qu'il est possible d'affecter un budget de 2,5 Millions€ (10€/habitant) par an alloué à la politique du vélo, grâce à la mutualisation et une redistribution des ressources.

FV : Nous nous engageons sur un budget de 12 à 15€ par habitant et par an, financé par des mesures d'économie sur d'autres postes (ex : traitement de déchets).

JLR : Notre engagement porte sur un budget d'environ 2 Millions€ par an en faveur du vélo, dans lequel il y a aussi bien des budgets d'aménagement que des budgets de promotion du vélo.

MR : Il serait correct d'avoir une politique plus volontariste avec 12 à 15€ par habitant, ce n'est pas utopique, c'est un choix politique (exemple : Strasbourg)

NPA : 12 à 15€ par habitant et par an (proposition de Vélocité). Vélo-magg : gratuité de location, diversification et amélioration du parc (vélos avec sièges enfants, avec triporteurs, etc.)

Synthèse : *Le chiffre de la FUB (25€ par an par habitant) est jugé inatteignable pour la prochaine mandature. Toutes les listes (sauf SJ) s'engagent sur un budget allant de 10€ à 15€, et de plus (FV) explique comment tenir cet engagement. Pour (TD) et (SJ) il faut tenir compte des incertitudes qui pèsent sur le budget municipal (cf. diminution drastique des aides de l'État), et des engagements par rapport à la diminution des impôts. C'est la raison pour laquelle (SJ) est beaucoup plus prudente et ne peut pas s'engager, estimant néanmoins raisonnable le chiffre de 10 à 12€.*

Question 3 : concertation

Prévoyez-vous la nomination d'un adjoint en charge à la fois de la voirie et des déplacements actifs ? Si oui, souhaitez-vous qu'il ait un rôle influent à l'agglomération ? Acceptez-vous le principe d'une consultation des associations pour la répartition du budget vélo et la prise en charge des points noirs et anomalies ?

SJ : Nous désignerons un adjoint responsable des voiries et des déplacements actifs, qui ne peuvent pas être dissociés, et qui soit également en charge de cette thématique au niveau de l'agglomération. Nous voulons créer un Comité de Pilotage dédié aux modes de déplacements doux, au niveau de la ville, à laquelle participeront activement et durant tout le mandat les associations concernées. Nous mettrons en place une «mission vélo» à la ville en lien avec la direction qui attribue les budgets.

TD : La concertation c'est l'essentiel, cela contribue à la démocratie participative. Cette concertation pourrait se faire avec l'adjoint chargé des espaces publics qui se ferait confier la mission de promouvoir l'usage du vélo en ville avec la mise en œuvre des moyens nécessaires. Oui, nous associerons les associations de cyclistes à ces décisions.

FV : pas de réponse spécifique

JLR : La concertation est une méthode habituelle. Il faut consulter les usagers du vélo et les associations du vélo, non seulement pour choisir les aménagements mais aussi pour gérer le réseau et le surveiller. Par rapport à une possible «mission vélo» ville-agglo, notre proposition est de mettre en commun les services techniques auprès de la DGST pour travailler avec les élus délégués au vélo à la ville et à l'agglomération. Nous proposons clairement qu'il y ait une compétence ville et agglo sur le vélo.

MR : Nous prévoyons un adjoint en charge de la voirie et des déplacements actifs. Ceci est nécessaire pour assurer la cohérence dans la politique de déplacements doux.

NPA : Les trois propositions de Vélocité nous conviennent parfaitement.

Synthèse : *Seules deux listes (FV, JLR) ne répondent pas sur la gouvernance, les autres envisagent un adjoint chargé à la fois des déplacements actifs et de la voirie (SJ, MR, NPA) ou des espaces publics (TD). Mission vélo à mettre en place auprès de la DGST (SJ, JLR). (SJ, TD, JLR, NPA) favorables à la concertation avec les associations à ce niveau, (FV) et (MR) n'évoquent pas la question.*

Question 4 : le code de la rue

Êtes-vous d'accord pour engager Montpellier sur la réforme dite du «code de la rue» visant à donner priorité sur la voirie aux usagers les plus faibles ? Et plus précisément, en installant avec discernement des zones de rencontre (20 km/h), en étendant les zones 30 et en généralisant les double-sens cyclables et les tourne-à-droite au feux rouges ? Si oui, quel pourcentage de la voirie de desserte résidentielle, et étendez-vous ces zones aux voies de liaisons inter-quartiers sécurisées.... ?

Que pensez-vous de la transformation de Montpellier en «ville 30», faisant du 30 km/h la norme en dehors des grands axes de circulation, en tant que moyen simple et économique de sécuriser et civiliser les déplacements dans la cité ?

SJ : Nous pensons sérieusement à créer une zone 30 sur le centre ville et la première couronne des faubourgs (Montpellier Grand Cœur) et il va falloir travailler sur le différentiel entre vitesse des motorisés et vitesse des cyclistes.

TD : Oui, nous mettrons en place un code de la rue sur le modèle de celui de Bordeaux, pertinent parce qu'il rappelle précisément les droits et les obligations de chaque catégorie d'usagers. L'implantation de signalétique informant de l'entrée dans les zones 30 et les zones de rencontre est insuffisante. Nous proposons l'implantation systématique de dispositifs du type «coussins berlinois». Il faut davantage de zones 30 et de zones de rencontre, mais commencer par sécuriser celles qui existent.

FV : Oui, il faut évidemment des zones 30 dans les quartiers résidentiels, près des écoles, autour de l'Écusson, pour un partage de la voirie piétons vélos voitures, pour diminuer les accidents.

JLR : Nous voulons généraliser les zones 30 et les zones de rencontre (20), là où, par principe, il n'y a pas besoin de piste cyclable, c'est à dire dans les zones résidentielles, en dehors des grands axes de liaison.

MR : Le code de la rue va dans notre sens d'une ville plus humaine. Il faut le mettre en place, mais il y a aussi une part d'éducation.

NPA : Oui à la réforme du code de la rue, dont les modalités seront mises au point après enquête et consultation des habitants qui circulent à pied et des associations d'utilisateurs du vélo et de l'automobile. Pour l'extension des zones 30. Revoir le plan de déplacement une large concertation est nécessaire.

Synthèse : *Une certaine confusion sur les notions de zone 30, zone 20 et code de la rue. Seules trois listes (TD, MR, NPA) proposent de mettre en place un code de la rue, les trois autres ne le mentionnent pas. Unanimité pour l'extension de zones 30 et zones de rencontre, ignorance unanime aussi du concept de «Ville 30» sauf (SJ) qui reste vague à son sujet...*

Question 5 : continuité du réseau cyclable

Un réseau cyclable entièrement maillé et séparé restant du domaine de l'irréel, est-ce que vous préconisez la réalisation d'un balisage global des voies, permettant de pallier les discontinuités physiques du réseau cyclable grâce à des itinéraires balisés et dûment repérables ?

SJ : La continuité du réseau est la question essentielle.

TD : *pas de réponse spécifique.*

FV : Nous sommes pour un maillage cohérent et la sécurisation d'un maximum de voies en y mettant les moyens financiers nécessaires.

JLR : *pas de réponse spécifique.*

MR : Il faut améliorer le balisage pour que les cyclistes puissent s'orienter et se repérer sans mettre en danger leur sécurité.

NPA : Diminuer les discontinuités dans le réseau cyclable et progressivement assurer la sécurisation des rond-points et carrefours.

Synthèse : *Question visiblement mal comprise par les candidats, elle portait surtout sur les mesures à prendre pour pallier les discontinuités du réseau qui, elles, ne pourront pas être toutes résorbées. Seule (MR) a répondu là-dessus, mais sans être trop précise. Les autres ont ignoré la question (TD, JLR) ou se sont contentés de réponses de principe vagues (SJ, FV, NPA).*

Question 6 : axes structurants

Pensez-vous asseoir durant cette mandature un ensemble d'axes structurants (est-ouest, nord-sud....), voies principalement dédiées aux modes actifs, sécurisées et en parfaite continuité physique, constituant l'épine dorsale d'un schéma directeur vélo (dont une étude a déjà été réalisée) ?

Il va de soi que pour la continuité de ces axes structurants, des choix devront être faits en faveur des pistes cyclables, au détriment de voies à circulation motorisée ou du stationnement résident.

SJ : Il faut des espaces dédiés sur les grandes pénétrantes qui vont de l'extérieur vers le centre ville, à combiner aux zones 30.

TD : pas de réponse spécifique.

FV : Il est nécessaire d'avoir des axes structurants, allant même au de là de l'agglomération.

JLR : Les pistes cyclables sont un élément fondamental ; elles sont nécessaires et justifiées dans les axes inter-quartier. Nous voulons réaliser un schéma cyclable cohérent et continu desservant les lieux fréquentés (loisirs, éducation, sport, commerces etc.), dans le but d'assurer la sécurité.

MR : pas de réponse spécifique.

NPA : Cette proposition nous convient parfaitement.

Synthèse : (SJ), (FV) et (JLR) ont perçu la hiérarchisation de la voirie entre axes structurants et zones plus diffuses. Pour (JLR) c'est dans le schéma cyclable qui doit être mis en œuvre. Mais, pour (TD) et (MR) cette notion est un peu noyée dans la nécessité de «faire des pistes cyclables» sans préciser selon quel plan. Quant à (NPA), accord avec la question/proposition, sans plus de précision.

Question 7 : liaisons entre les communes de l'aire urbaine

Êtes-vous d'accord pour accorder une priorité au moins égale à celle des transports motorisés pour la réalisation d'un maillage cyclable entre les communes de l'aire urbaine jusqu'au centre de Montpellier, en travaillant de concert avec les communes concernées et le département, gestionnaires de la voirie en ce qui les concerne.

SJ : Trop de pistes cyclables sont coupées à l'approche des communes. Nous proposons une gouvernance partagée et une harmonie avec les communes pour faire des projets stables et cohérents permettant à leurs habitants de venir travailler à Montpellier en vélo en toute sécurité et quotidiennement, vision territoriale exprimée en préambule.

TD : pas de réponse spécifique.

FV : Une politique vélo doit s'appuyer sur l'échelle de pertinence la plus grande pour pouvoir passer d'une commune à une autre sans avoir de rupture. Les conceptions doivent se faire dans la globalité.

JLR : Il faut à tout prix des liaisons cyclables qui permettent de relier entre eux les réseaux des communes de l'agglomération. Comme axes structurants reliant les réseaux au niveau de l'agglomération nous pensons équiper les vallées du Lez, de la Mosson, et aussi l'axe du Verdanson qui pourrait servir de voie transversale structurante.

MR : Nous envisageons de créer un service d'assistance aux communes, pour coordonner les itinéraires cyclables conçus à l'échelle de l'agglomération et aussi mettre en commun le financement.

NPA : Oui, cela va de soi. La priorité pour les transports va dans l'ordre décroissant suivant : diminution du besoin de déplacements par l'urbanisme et la localisation de l'emploi ; transports doux ou actifs, piétons d'abord, vélos ensuite : transports en commun ; deux-roues motorisés ; automobile.

Synthèse : Unanimité moins une liste (TD) pour dire que les liaisons cyclables doivent être pensées à l'échelle de l'agglomération ou du territoire, avec des propositions plus ou moins détaillées. La liste (TD) n'a pas répondu à cette question.

Question 8 : le schéma national des Véloroutes et Voies Vertes

La Véloroute V70 (Palavas-Nevers) et la Véloroute européenne EV8 de la Méditerranée Athènes-Cadix irriguent l'aire de Montpellier. Seriez-vous moteur pour hâter la réalisation de ces Véloroutes et en assurer le bon raccordement en ce qui concerne la ville et l'agglomération ?

SJ : et **TD** : pas de réponse spécifique.

FV : voir question 7.

JLR : Il faut structurer les pistes cyclables avec le réseau départemental et avec l'ensemble des voies touristiques. La dimension touristique du vélo pourrait constituer une offre intéressante en direction de la mer mais aussi de l'arrière pays (Pic Saint Loup).

MR : Ça concerne plus le tourisme, c'est une très bonne chose.

NPA : Le réseau cyclable longue distance doit continuer à se développer largement.

Synthèse : Deux listes n'ont pas répondu (SJ, TD). Les autres sont pour le réseau cyclable longue distance relié au réseau départemental et des voies vertes, deux perçoivent l'intérêt de la dimension touristique (JLR, MR). (FV) a regroupé sa réponse avec la question 7.

Question 9 : sécurisation des voies cyclables

Les voies cyclables sont toujours obstruées (conteneurs ordures, étals marchands, stationnement «minute» et abusif... : comptez-vous prendre de vraies mesures de police pour lutter contre ces obstacles ?

SJ : Nous mettrons en place une veille citoyenne pour signaler les anomalies (quotidiennes ou durables) sur le réseau, et permettre l'amélioration. Notre position nous permet d'aborder sans tabou la question de la verbalisation des incivilités. Nous nous autoriserons à la mettre en place de manière beaucoup plus active, en particulier pendant un premier temps du mandat. (*voir aussi question 11*).

TD : Nous renforcerons les effectifs de police municipale, appliquerons la tolérance zéro envers les véhicules, étals, etc. qui encombreraient les voies cyclables et/ou présenteraient un caractère de dangerosité par la verbalisation et l'enlèvement immédiat.

FV : Il faut développer la responsabilité citoyenne. Nous augmenterons le nombre de policiers municipaux pour une meilleure surveillance et un meilleur respect des règles de simple civisme. Il faudra mettre en place un numéro de téléphone dédié pour traiter les points noirs aigus.

JLR : La question du civisme et de la sécurité peut être traitée par la concertation, par une vigilance accrue de chacun, et par un comité d'usagers du vélo pour répondre aux appels au quotidien en faveur d'une bonne gestion du réseau cyclable.

MR : Les voies cyclables doivent être dégagées, cela peut s'effectuer directement avec les usagers pour que les problèmes soient résolus rapidement.

NPA : La pédagogie est plus efficace que la répression : campagnes de communication, actions d'animation, d'événementiel autour du thème du déplacement doux en ville et en périphérie. Éducation au code de la route et de la rue dans les classes primaires CM2 et dans les Maisons pour Tous. Concevoir l'espace urbain de manière à faire disparaître les obstacles à la circulation des vélos, piétons, poussettes, fauteuils roulants etc. en évitant le conflit avec les habitants et les commerçants (marquages au sol plus voyants, espaces stop-minute, etc.)

Synthèse : *Beaucoup de mesures ont été proposées, qu'elles soient préventives, citoyennes ou répressives. Préventives par une pédagogie adaptée : campagnes de communication, animations sur le thème des déplacements, apprentissage du code de la route et de la rue à l'école primaire (NPA) ; citoyennes : responsabilisation des citoyens sous diverses formes (veille citoyenne, téléphone dédié, comités d'usagers, etc.) pour résoudre les problèmes rapidement (SJ, FV, JLR, MR) ; répressives : verbalisation (SJ, TD), augmentation des effectifs de police municipale (TD, FV).*

Question 10 : stationnement

Prévoyez-vous d'implanter en chaque lieu, sur la chaussée ou trottoir, un semis diffus d'arceaux de stationnement vélos, et des parcs plus denses en desserte d'établissement publics ou d'arrêt de transports en commun, et construire des parcs à vélos sécurisés et abrités à proximité des grands sites d'échanges intermodaux ?

SJ : Nous comptons agir sur les conditions de parking. On aurait besoin de 3500 attaches sur Montpellier.

TD : L'implantation d'un parc à vélo abrité et sécurisé proche de la gare SNCF est indispensable pour permettre aux personnes se déplaçant en train de circuler en ville et de se rendre sur leur lieu de travail.

FV : *pas de réponse spécifique.*

JLR : Nous proposons de réaliser 2000 arceaux de stationnement sur le mandat, d'augmenter la part de parking vélo dans les grands parkings de la ville, dont 800 places dans le parking de la Gare.

MR : Il faut réfléchir au meilleur choix des arceaux en amont des décisions (cf. Strasbourg où les arceaux seraient deux fois moins chers que ceux installés à Montpellier) . Il faut faire un effort financier pour la vélo station de la gare dans la perspective du TER à 1 euro.

NPA : Parc sécurisé d'au moins 1000 vélos à la gare Saint-Roch. Abris pour vélos sécurisés et en nombre suffisant dans tous les quartiers.

Synthèse : *Une liste n'a pas répondu à cette question (FV). Les autres sont toutes pour l'augmentation du nombre de parkings vélo, avec des nuances : engagement sur 2000 arceaux (JLR), expression de besoin de 3500 attaches (SJ), réflexion sur le choix des modèles d'arceaux en termes de coûts (MR) ; engagement sur la vélostation de la gare pour 800 places (JLR), 1000 places (NPA), sans évaluation précise (MR, TD) ; plus de parkings vélos dans les parkings de la ville (JLR) et dans les quartiers (NPA).*

Question 11 : la police

En zone dense, la compétition entre les mode de déplacement est sévère, au bénéfice des plus forts, les motorisés, dès lors qu'ils peuvent transgresser les règles, principalement vitesse limite et stationnement gênant. Êtes vous déterminés à lutter contre ces abus qui exposent à un stress élevés les piétons et cyclistes, par une police disponible et en particulier une fourrière active en permanence ? Cf qu. 9.

SJ : Un des moyens pour favoriser l'utilisation du vélo est d'améliorer la sécurité vis-à-vis des véhicules motorisés et la sécurité de son propre vélo contre le vol. Nous allons travailler sur cet axe.

TD : Les services de police veilleront aux règles particulières de circulation s'appliquant sur les aires piétonnes, sur les zones 30 et les zones de rencontre.

FV : *pas de réponse spécifique (cf. question 9).*

JLR : Nous proposons d'avoir une école du vélo (éducation à la sécurité routière à vélo dans les écoles). Une part de répression est nécessaire. Rappel : 135 euros pour stationnement sur une piste cyclable.

MR : La sécurité est une question importante, il faut que la police verbalise. Mais on peut aussi sécuriser les pistes cyclables avec des petites bordures. Il faut séparer les flux piétons, vélos, etc. pour diminuer les incivilités.

NPA : Inclure dans les effets du dépassement de la vitesse limite les pollutions sonore et atmosphérique. Répondre par la pédagogie d'abord. Pas d'usage de la vidéo-verbalisation, mais la fourrière en cas d'urgence.

Synthèse : Une liste n'a pas répondu à cette question (FV). Les autres sont toutes d'accord pour améliorer la sécurité des déplacements. Les services de police doivent faire appliquer les règles (TD), avec des mesures répressives : verbalisation (TD, JLR, MR), fourrière (NPA). La pédagogie doit aussi jouer un rôle (JLR, NPA). La liste (MR) propose la séparation des flux auto/vélo/piéton.

Question 12 : la communication

Enfin, être-vous prêt à vous engager personnellement dans une campagne de communication visant à convaincre la population des vertus de la petite reine, par tous les médias auxquels vous avez accès ?

SJ : Pas de réponse spécifique, mais le souci de communication semble émerger tout au long de l'exposé avec les termes «sensibilisation», «éducation », etc.

TD : Cela pourrait se faire par des campagnes de sensibilisation mettant en avant les catégories d'usagers vulnérables (piétons, cyclistes, PMR) et en rappelant les sanctions encourues, la dimension écologique du vélo et l'intérêt médical de sa pratique régulière.

FV : Nous sommes critique vis-à-vis de la communication telle qu'elle a été pratiquée, servant surtout à masquer une politique en faveur de la voiture (doublement de l'A9).

JLR : Mesure incitative : nous voulons compléter VéloMagg par la promotion et mise à disposition des vélos à assistance électrique.

MR : Il faut s'engager et montrer qu'on s'engage, en rencontrant les habitants dans les comités de quartier pour qu'ils soient partie prenante et se rendent compte de l'intérêt d'utiliser les modes de transport doux.

NPA : Oui, d'autant plus que la pratique de la Petite Reine est d'un grand bénéfice pour le maintien en bonne santé.

Synthèse : Toutes sont pour la communication, avec parfois des mesures plus incitatives comme des campagnes de sensibilisation (TD), la promotion de VéloMagg (JLR), le dialogue avec les comités de quartier (MR).



De g. à dr. : Cathy Aberdam, Thierry Descroix, Muriel Ressiguier, François Vasquez, Jean-Louis Roumegas, Stéphanie Janin

Le point de vue de Vélocité-Languedoc Vélocité se félicite que tous les représentants des listes qui se sont exprimés aient manifesté un réel intérêt pour le vélo ; ce mode de déplacement n'apparaît plus comme un supplément d'âme qui ne concernerait que des cyclistes urbains marginaux. Tous sont conscients de l'enjeu que représente le rééquilibrage des modes de déplacements et conçoivent la nécessité de diminuer la place de la voiture à Montpellier. Aucune de nos questions relevant des moyens pour favoriser l'usage du vélo et autres déplacements actifs n'est restée sans réponses. Les propositions et engagements exprimés laissent espérer de réelles améliorations quant à la place du vélo, à Montpellier comme dans l'aire urbaine. Dans leur ensemble, les représentants des listes ont évité les promesses irréalistes et démagogiques, faisant preuve d'un sérieux que nous avons apprécié.

Cependant, certaines listes sont exagérément optimistes sur leur capacité à faire progresser la part modale du vélo au regard des mesures annoncées. Justifiant la prudence de leurs mesures par la réduction prévisible des budgets des Collectivités, elles donnent le sentiment qu'on serait conduit à une réduction «mécanique» des budgets affectés au vélo. Pour Vélocité-Languedoc, c'est inacceptable dans la mesure où la part dévolue au vélo est déjà infime par rapport à ce qui est consacré au transport et aux infrastructures publiques (réseaux routiers, ferroviaires et autres). Ne pas augmenter, voire diminuer les ressources affectées au développement du vélo, ce serait renier le discours quasi-unanime prônant une augmentation de la part modale du vélo au détriment des modes motorisés.

Ceci implique une vision large et une volonté politique plus forte permettant d'inverser rapidement la logique actuelle des déplacements, enjeu majeur de la prochaine mandature. Nous concevons que cette tâche est loin d'être aisée. Pour sa part, Vélocité est prête à participer activement, comme nous l'avons déjà fait, selon des modalités qui nous sont propres et sans renier notre rôle revendicatif, aux réflexions et décisions visant à promouvoir l'utilisation du vélo en tant que mode de transport efficace, durable et plus sain.

La page des adhérents

Une information permanente

Le site internet

<http://www.velocite-montpellier.fr>

Entièrement rénové en mars 2013, vous y trouverez de nombreuses rubriques : vie associative – notamment les anciens numéros du bulletin, les actualités et l'agenda, des informations pratiques (cartes, astuces entre cyclistes, acheter et entretenir son vélo, se garer, etc.).

Les réseaux sociaux Facebook, Twitter

Vélocité Montpellier est sur Facebook :

<https://www.facebook.com/VelociteMontpellier>

et aussi sur Twitter : @VelociteMtp

Inscriptions possibles à partir du site web.

Les listes de courrier électronique

La lettre d'information «Vélocité infos» vous permet de rester informé de l'actualité du vélo à Montpellier et des activités du CA. Les adhérents y sont automatiquement inscrits. Seuls les membres du bureau peuvent y poster des messages.

La liste de discussion «Vélocité» permet de communiquer entre adhérents par mail. La procédure d'inscription est souple (nombreuses options, par exemple annuler la réception des mails émis, tout en conservant la possibilité de consulter et d'émettre).

Procédures d'inscription/désinscription décrite sur le site, onglets «L'association/Contact».

La carte interactive

Cette carte, conçue et gérée par notre association, montre les équipements cyclables de l'agglomération de Montpellier : les voies dédiées ou conseillées, les chemins piétons accessibles, les voies interdites aux cyclistes. Et une sélection d'itinéraires Montpellier Centre - communes limitrophes, la localisation des magasins de vélos avec infobulle, les points de difficulté temporaire (chantiers, etc.).

Basée sur la base de données géographique libre OSM, elle est mise à jour et enrichie en permanence grâce aux contributions volontaires des internautes. Les mises à jour sont hebdomadaires.

La FUB

Ne manquez pas de consulter le site de la FUB : <http://www.fubicy.org/>. La FUB édite aussi une revue : Vélocité, la revue du cycliste urbain. Tarifs et abonnement : voir site www.fubicy.org/spip.php?rubrique27

L'AF3V

Toutes les informations à jour sur le réseau des Véloroutes et Voies Vertes, sur le site www.af3v.org

Appel aux cotisations

Chers adhérents,

Pour être ou rester membre de l'association il faut avoir réglé sa cotisation chaque année. Cette modique cotisation est utilisée en frais de timbres, de reproductions (bulletin, lettres, affiches), en cotisation à la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette), en achats de petit matériel.

Les tarifs ont été fixés par le Conseil d'Administration à : normal (8 €), étudiant ou chômeur (5 €), couples (mariés ou non) (12 €), soutien (16 € voire plus).

La date de règlement de votre dernière cotisation figure sur l'étiquette d'expédition. Si l'échéance est dépassée, veuillez envoyer vos chèques libellés à l'ordre de VéloCité Languedoc, 17 Boulevard Sarrail, 34000 Montpellier .

Participez à la vie de l'association

Le bulletin

Ce bulletin vous est ouvert et vos contributions sont souhaitées. Envoyez les de préférence par courrier électronique à l'adresse : montpellier@fubicy.org

Réunions du CA

Vous avez des propositions ? Des idées ? Envie de donner un coup de main ponctuel ? Rencontrer les membres du CA et d'autres adhérents, dans une ambiance conviviale ? Participez aux réunions du CA, ouvertes à tous. Elles ont lieu au local de l'association des Beaux-Arts, 12 esplanade de la Musique, Montpellier (rez de chaussée, à gauche en entrant dans l'immeuble), en général un vendredi par mois à 18h30. Voir les dates sur le site.

Vente et réparation de vélos à Montpellier

Nom	Adresse	Remise
Bernabeu Cycles	29, rue du Fg Figue-rolles, Montpellier 04 67 92 71 75 www.velo-oxygen.fr	
Cycles Armand Basirico	13 Boulevard Pasteur 34000 Montpellier 04 67 72 12 27	
Cycles SH (tatuage bicycode)	Avenue de Boirargues, Montpellier 09 83 21 76 21 www.shcycles.fr	7% sur magasin
La Manufacture de Vélo	14 rue du Four des Flammes, Montpllier 06 24 69 54 50 www.lamanufacturedevelo.com	
M'Vélo Réparation et maintenance sur place chez le particulier	06 01 11 18 17 www.mvelo.fr	
On Avance	7 bis quai des Tanneurs, Montpellier 04 67 10 07 77 www.cyclable.com/	7% sur accessoires.
Perez	85 av Palavas Montpel-lier 04 67 65 06 23	Prêt de vélo gratuit
Solo cycles (VAE, tatuage Bicycode)	4, rue Fournarié, Montpel-lier 04 34 22 87 13 www.solocycles.fr/	Prêt de VAE
Uni Re-cycle	7, rue Raoux, Montpel-lier 04 67 84 85 94 www.uni-re-cycle.com/	5% sur vélos, 10% sur pièces (sauf remorques)
Vélo Station	290, av Théroigne de Méricourt, Montpel-lier 04 67 82 88 31 www.velostation.com/-Montpellier-	7% sur magasin, 10% étudiants

L'association qui vous aide à réparer un vélo :

VieuxBiclou 5 rue de la Poésie, Montpellier
www.vieuxbiclou.org/

Localisation sur la carte interactive ainsi que sur le site (onglet "Pratique" sous-onglet "Magasins de vélos à Montpellier").