

**AUJOURD'HUI ET DEMAIN,
A VELO
DANS LE GRAND MONTPELLIER**

**DOCUMENT DE SYNTHÈSE POUR UNE POLITIQUE FACILITANT LES
DÉPLACEMENTS EN VÉLO DANS L'AIRE MÉTROPOLITAINE DE MONTPELLIER**

Novembre 2015

<u>Table des matières.....</u>	<u>1</u>
<u>A. Un objectif concret : améliorer la part modale du vélo.....</u>	<u>2</u>
<u>B. Un budget convenable et une volonté politique claire.....</u>	<u>3</u>
<u>C. Une méthode de travail adaptée.....</u>	<u>4</u>
<u>A. Des propositions pour une politique cyclable cohérente, dès aujourd'hui.....</u>	<u>4</u>
<u>B. En selle, sans plus attendre.....</u>	<u>11</u>

Vélocité Grand Montpellier (ex-Montpellier Vélocité) s'adresse à travers ce document, aux habitants et aux élus de la Métropole pour rappeler la place du vélo comme moyen de déplacement particulièrement pertinent à Montpellier et son aire urbaine et pour proposer un ensemble de mesures concrètes pour supprimer les obstacles à son développement.

Pourquoi la métropole jeune, active, en développement qu'est Montpellier devrait-elle se résigner à rester embouteillée, congestionnée, alors que le développement accru de l'usage du vélo lui permettrait de rejoindre des villes dynamiques comme Strasbourg, Rennes, Bordeaux, Nantes, ... dont la notoriété ne réside pas seulement dans leurs équipes sportives professionnelles¹ ?

Vélocité Grand Montpellier n'est pas un groupe de pression destiné à défendre les intérêts directs des seuls cyclistes. Nous sommes une association "loi 1901" dont l'objectif est la promotion du vélo comme mode de transport urbain écologique² dans un contexte où il est minoritaire et négligé, alors même qu'il peut apporter beaucoup à la ville et à ses habitants, au-delà de ses seuls pratiquants. C'est contre cette maltraitance et ces opportunités inexploitées que notre association a été créée en 1998 pour augmenter la part du vélo par rapport aux autres moyens de déplacement et en sécuriser l'utilisation.

C'est à ces fins que nous vous livrons nos propositions d'action pour enfin faire une place adaptée au vélo dans la cité. Nous voulons proposer un objectif clair, des actions à entreprendre dès aujourd'hui, d'autres à programmer sans plus tarder, en s'en tenant à des ordres de grandeur budgétaires réalistes.

A. Un objectif concret : améliorer la part modale du vélo

Le plus simple, celui qui résume tout, est **la part modale³ du vélo** par rapport aux autres moyens de déplacement individuel (ou familial). L'évolution dans le temps de cette part modale doit être régulièrement évaluée.

Pour une ville centre comme Montpellier, elle devrait être **de l'ordre de 15 %**. Cet objectif est aujourd'hui celui visé par Paris et plusieurs des villes précédemment citées. Elle est estimée à ce jour à moins de 5%, cette estimation restant incertaine car ayant fait l'objet de peu de mesures et de suivi.

Il est donc indispensable de mettre en place un système de mesures régulières et de fixer des objectifs à moyen terme sur lesquels la métropole et ses communes doivent s'engager avec des moyens affectés concrètement au développement des équipements favorisant l'usage de la bicyclette. L'enquête ménage déplacement peut fournir un utile point de comparaison avec l'année 2014, mais ne sera pas disponible pour la fin du mandat.

B. Un budget convenable et une volonté politique claire

Ce document évoque les moyens ou dispositions d'ordre technique ou réglementaire qui peuvent être mis en œuvre pour développer l'usage du vélo, dont les deux principaux facteurs limitants sont la **sécurité du cycliste** et le **vol du cycle**. Il n'en reste pas moins que les moyens financiers des budgets locaux sont essentiels pour développer et entretenir les équipements linéaires (pistes, voies et balisages des itinéraires), ainsi que

¹ Les villes les plus avancées ont créés des "maisons du cycle" regroupant des associations travaillant à la réparation et/ou au recyclage des vélos, à la formation des très jeunes et moins jeunes cyclistes, à l'information sur les réseaux cyclables, sur la sécurité etc...dépassant la seule vision de la voirie. Ces maisons sont parfois plus généralement dédiées aux circulations douces.

² Écologique, c'est à dire silencieux, non polluant, sain physiquement, adapté au contexte urbain et très économique.

³ La part modale se définit comme la proportion d'un mode de déplacement par rapport à l'ensemble de ceux disponibles.

des dispositifs de stationnement (arceaux et parcs à vélos). Sans ressources suffisantes, le vélo ne peut apparaître que comme un accessoire de communication où les bons sentiments et la bonne conscience remplacent le service attendu.

La Fédération nationale des Usagers de la Bicyclette (FUB) préconise un budget de 25 €/an et par habitant. Le budget annuel consacré spécifiquement au vélo à Montpellier "vacille" entre 4 et 8 €/habitant⁴. Nous estimons que **12 à 15 € par an/hab** serait une première fourchette réaliste.

Ces niveaux étant rappelés, il faut également constater leur modestie par comparaison avec les coûts engendrés par les mobilités motorisées. Dans ces conditions, faciliter les déplacements des cyclistes est avant tout une question de choix politiques.

C. Une méthode de travail adaptée

1) Désigner un élu pivot et coordinateur.

Vélocité a apprécié l'écoute et l'investissement personnel du conseiller municipal en charge du vélo lors de la précédente mandature à Montpellier. Cependant, au regard d'une part de la mise en œuvre très limitée de ces échanges et de la nouvelle répartition des compétences entre collectivités, nous exprimons le vif souhait qu'un élu soit explicitement en charge de cette politique à la Métropole, avec un budget correspondant aux objectifs. **Les cyclistes attendent aujourd'hui autre chose qu'une écoute bienveillante.** Leurs suggestions doivent être méthodiquement prises en compte et il sera utile à tous les usagers et habitants de les associer aux choix d'aménagements urbains et de voirie.

2) Mettre en place une méthode de prise en charge et de traitement des anomalies, des points noirs et des besoins exprimés par les cyclistes, qui soit rigoureuse et bien connue de tous à l'intérieur comme à l'extérieur des services métropolitains.

3) Associer Vélocité à la définition du schéma directeur cyclable, à sa mise à jour ainsi qu'à la mise en œuvre des équipements cyclables. Tracés, stationnement, sécurité, signalétique : la consultation de gens du terrain, pratiquants quotidiens, ne peut être que fructueuse.

D. Des propositions pour une politique cyclable cohérente, dès aujourd'hui.

Trois grandes catégories d'actions peuvent être établies, mutuellement complémentaires. Il s'agit d'abord d'adapter plus nettement la ville au vélo, et de cesser de faire peser sur les cyclistes les conséquences de décennies d'urbanisme « autocentré ». Il faut ensuite afficher la place du vélo, dans l'espace public et non pas seulement sur des supports de communication institutionnelle. Enfin, la régulation des usages de la voirie doit refléter la diversité des modes de déplacement.

1) Adapter villes et villages au vélo

Après des décennies de priorité donnée à la circulation automobile au détriment des autres modes⁵, et en particulier le vélo, il faut re-légitimer la présence de ce dernier sur la voirie. A rebours des doctrines et des références techniques qui persistent à confondre vitesse et rapidité, il importe d'apaiser les flux et de faciliter la circulation des vélos, d'habituer les automobilistes à la présence croissante des cyclistes.

⁴ Avec 2 millions d'euros par an, le schéma directeur des équipements cyclables de 2008 ne sera pas exécuté en 2020 au terme pourtant de deux mandatures !

⁵ Voir en particulier Frédéric Héran, [Le retour de la bicyclette](#), Ed. La Découverte, 2014

Par ailleurs, il ne suffit pas au cycliste de s'imposer dans le flux des véhicules. Il doit également pouvoir s'en extraire, et trouver un stationnement adapté. Quantitativement et qualitativement, le compte n'y est pas.

Nos propositions

- **Oser les zones 30 à l'échelle des quartiers, vers la ville apaisée.** Elles constituent un signal fort et renouvelé d'apaisement de la circulation. Il ne s'agit plus seulement de sécuriser et tranquilliser les rues les plus résidentielles, mais bien de faire éprouver aux habitants et usagers – et pas seulement aux cyclistes ! – les vertus de cette reconquête pacifique de notre espace commun.

Discutée notamment lors de la dernière campagne municipale, la généralisation de la circulation à 30 kilomètres en dehors des axes principaux constitue un puissant moyen pour reconfigurer l'espace. Elle serait un marqueur fondamental du mandat en faveur des mobilités actives et de la qualité de l'aire urbaine.

- **Exploiter le code de la Route... pour aller vers un code de la Rue**

Le code de la Route a été initialement élaboré pour les véhicules motorisés. Les nouveautés introduites timidement ces dernières années dans le code de la Route visent à protéger les plus faibles et établir un partage plus équitable de la voirie entre les divers utilisateurs, en particulier en ville. Le Plan d'action pour les mobilités actives⁶ a été ainsi partiellement traduit par des modifications réglementaires à mettre en œuvre par les pouvoirs publics locaux.

Les mesures pouvant bénéficier au vélo sont encore beaucoup trop peu mises en place et appliquées à Montpellier. Elles doivent être généralisées : double-sens cyclables, permission de tourner à droite au feu rouge sous réserve de priorité au piéton, zones d'échange, de rencontre...⁷

La mise en œuvre des **doubles sens cyclables**, par exemple, est peu complexe. Ils améliorent la circulation des vélos, en contribuant à modérer la vitesse des véhicules motorisés et à restituer des trottoirs aux piétons.

Un seul exemple du retard pris par la ville : sur les 12 premières villes de France, Montpellier est la seule à ne pas avoir encore mis en place le **tourner à droite au feu cycliste**⁸.

- **Établir des liaisons cyclables sécurisées entre les communes et la ville-centre.**

Une entente et une coordination entre la Métropole et le Département sont indispensables pour que se renforce un réseau cycliste cohérent au-delà de la ville centre. Bon nombre de liaisons qui devraient être cyclables entre Montpellier et ses voisines sont incertaines voire inexistantes en face de routes à fort trafic et d'une importante migration quotidienne de cyclistes entre les communes résidentielles et les sites d'activités de la ville centre.

Nous proposons un premier objectif clair: un axe cyclable aménagé entre Montpellier et chacune de ses communes limitrophes. Et un second: diversifier l'accès aux plages, en complétant l'accès à Palavas par un tracé aménagé depuis Saint-Jean-de-Védas vers Villeneuve les Maguelone et les Aresquiers. Une perspective sans doute plus réaliste

⁶ <http://www.developpement-durable.gouv.fr/25-mesures-pour-encourager-le-velo.html>

⁷ On se reportera, pour la mise en œuvre du Code de la rue, à l'excellent document de synthèse de la Fédération nationale des Usagers de la Bicyclette "Des clés pour réussir la transition du Code de la Route au Code de la Rue", FUB 15 pages-nov. 2011. Ou plus récemment, aux actes du colloque organisé par le Cerema, la FUB et l'association Partageons la route en Cévennes, "les déplacements à vélo dans les petites et moyennes agglomérations" qui s'est tenu à Alès le 10 avril 2015 dernier : <http://www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr/10-04-2015-ales-a1192.html>

⁸ Sources : <http://www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr/observatoire-national-des-amenagements-r127.html> et <http://www.droitauvelo.org/Premiers-tourne-a-droite-cyclistes>

qu'une hypothétique prolongation qu'un tramway jusqu'à la mer, ou un téléphérique...

- **Intégrer dans le réseau de la Métropole** le réseau prévu par le schéma national des véloroutes et voies vertes de France (**le SN3V**).

Cela implique de prendre acte de la réalisation de la voie verte du Lez de Palavas-les-Flots à Port-Marianne en rive gauche du Lez et d'en assurer le raccordement convenable avec le réseau de la Ville puis à terme d'assurer une jonction de cette voie avec la véloroute V70 qui partant de Palavas rejoint Nevers et la véloroute européenne EV6 via Alès et Clermont-Ferrand. Et une véloroute V80 s'élancera peut-être vers le Pic Saint-Loup.

- **Installer des arceaux à vélos** sur trottoir ou sur chaussée partout où un besoin avéré de stationnement est constaté qu'il provienne d'habitations diffuses ou qu'il soit lié à des établissements recevant du public ou enfin à des arrêts de transport en commun⁹. Emblématique de cet enjeu, le nouveau parking Saint Roch près de la gare et le manque d'une réelle offre de parking aux voyageurs du quotidien a déjà été dénoncé cet été par Vélocité.
- **Construire des parcs à vélos** abrités et sécurisés en communication ou à proximité des grands sites d'échanges intermodaux (gares SNCF, Stations d'échanges ou terminaux TRAM, gares routières, ...) ¹⁰
- **Sécuriser la circulation sur les voies cyclables** par toutes dispositions garantissant l'absence d'obstacles en tous genres (conteneurs à ordures, étals marchands, débordement de stationnement motorisé, véhicules en stationnement "minute" mais plus si affinité, ...) ¹¹

2) Pour une circulation cycliste visible et lisible dans la ville

Nos adhérents ont fait le constat que les aménagements réalisés au fil du temps et des précédents plans d'action ont abouti à un réseau particulièrement morcelé et bien trop souvent incohérent et dangereux dans le détail de ses aménagements.

Alors même que le linéaire cumulé des voies et tracés cyclables de la seule ville de Montpellier indique un retard certain comparé à d'autres grande villes, celui-ci est de plus souvent morcelé et incohérent. De trop nombreux carrefours d'importance, places et giratoires soulignent le fatalisme et la résignation à laquelle aboutit la priorité à la vitesse et à l'automobile. Ils ne laissent au cycliste que le choix injuste entre la prise de risque ou le détour chronophage.

Nos propositions

- **Constituer enfin un réseau en continuité**, c'est à dire un réseau formé de nombreux tronçons épars et sans continuité physique mais avec une continuité directionnelle qui aujourd'hui n'existe pas, ce qui limite son utilisation. Cette continuité directionnelle¹² doit être assurée par balisage. Annoncé depuis des années comme

⁹ Des arceaux partout mais pas n'importe où ! Il manque des arceaux dans les rues commerçantes, aux abords des établissements et services recevant du public (cinémas, centres commerciaux, écoles etc...). Pas un seul arrêt de TRAM ne doit en être dépourvu. Empêcher le stationnement mixte motos-vélos sur les arceaux vélos.

¹⁰ On pourrait s'attendre à trouver de tels parcs dans les grands centres commerciaux. Il n'en est rien, les pouvoirs publics ayant laissé les promoteurs investir dans d'immenses parkings à voitures sans traiter le stationnement des deux roues (motorisés ou non). Cette maltraitance doit cesser et être rattrapée au Polygone, à Odysseum et ailleurs.

¹¹ Problème des chantiers : tout travail de voirie interrompant une voie cyclable existante doit s'accompagner d'une déviation matérialisée par une piste cyclable de contournement ou par un balisage au sol et/ou par panneaux d'un tracé cyclable, et cela pendant toute la durée des travaux. En 2013, quel contre-exemple flagrant a été produit avec le traitement déplorable de la déviation de la voie verte du Lez en raison des travaux de création du pont de la République !

¹² La continuité directionnelle est le fil conducteur qui permet à un cycliste non habitué à un parcours de rester sur le droit chemin. Elle est assurée par un balisage au sol (trait mixte vert) et/ou en cas d'impossibilité par des panneaux

un axe stratégique, force est de constater que les ruptures de tracé demeurent le quotidien de nombreux usagers à vélo.

- **Doter le réseau d'axes structurants** : sur les trajets les plus fréquentés, créer ou raccorder prioritairement les liaisons cyclables existantes en assurant sécurité et continuité physique. L'annexe ci-jointe rappelle les propositions concrètes formulées il y a déjà 5 ans.

- **Une méthode : la planification pluri-annuelle partagée du traitement des points noirs**, ceux d'ores et déjà recensés par les services au titres des précédents plans, et ceux que soumettront à un dispositif partenarial les usagers. Par ailleurs, **la mise en œuvre effective et selon une planification publique d'un schéma directeur des axes de circulation à vélo**. Les éléments constitutifs de ce schéma existent mais attendent toujours une traduction explicite. Il faudrait en particulier qu'il prévoie un axe d'entrée pour chacune des huit communes limitrophes de la ville centre (voir ci-dessus), et permette de compléter les liaisons vers la mer (Les Aresquiers, etc.)

3) **Affirmer et transmettre les droits et devoirs des cyclistes**

L'air du temps est hélas à une incrimination sans nuance des cyclistes dans leur ensemble. Ils seraient incivils, dangereux, inconscients, etc. Cette petite musique soigneusement relayée confond l'immense majorité de ceux qui respectent les autres usagers des quelques-uns qui croient que leur agilité à vélo les dispense de la moindre obligation. Elle indique surtout que l'augmentation du nombre de cyclistes dans les rues rend chaque jour plus visibles à tous ceux qui par habitude n'imaginent la voirie que comme une cohabitation entre les piétons et les voitures. Dans ces conditions les cyclistes, initialement considérés comme quantité négligeable, sont désormais perçus par certains comme des intrus.

Se contenter de punir les incivilités de quelques cyclistes ne résoudra rien. La répression des incivilités à vélo trouvera sa légitimité lorsque sera reconnu la place croissante qui doit leur être faite, et que seront tout aussi également réprimées les multiples violations des espaces qui leur sont déjà en principe réservés. On est aujourd'hui loin du compte.

- **Assurer le respect de la réglementation**

On s'accorde à penser que prévention et répression sont les deux volets complémentaires du maintien de l'ordre, qui est une attente des citoyens ordinaires aspirant à vivre dans un milieu pacifié.

Le laxisme des autorités ayant la responsabilité du maintien de l'ordre et du respect de la réglementation est prégnant pour le cycliste montpelliérain. Cela est très sensible dans le centre de Montpellier, là où les divers modes de transport sont en compétition sévère, le stress élevé et où les gens les plus exposés sont les résidents, les piétons et les cyclistes. Les règles du Code de la route et les règles communales de circulation et de stationnement en viennent à ne plus être respectées¹³.

En pratique et pour ce qui la concerne, il nous paraît en particulier impératif que la Ville annonce et fasse rigoureusement appliquer l'ensemble de la réglementation concernant

directionnels spécifiques.

¹³ Le laxisme concernant la réglementation de la circulation et du stationnement des motos dans le secteur sauvegardé et piétonnisé a favorisé un fort report modal de la voiture sur les deux roues motorisés au détriment du vélo et une présence prégnante d'engins bruyants, polluants et embarrassant le domaine public. Il faut mesurer les vitesses pour en assurer le respect des limites, ce qui n'est pas fait en centre ville ni même en hypercentre.

En ce qui concerne la protection contre le vol, Vélocité-Languedoc demande que les autorités de police prennent en considération le système "bicycode" d'identification des vélos volés et de leurs propriétaires afin de contribuer à une réduction des vols et des non-retours des bicyclettes abandonnées sur le domaine public.

l'interdiction du stationnement sur les voies et les pistes cyclables. Les extrémités des bandes cyclables ne doivent plus être considérés comme des parking subsidiaires, ni les pistes cyclables comme des bornes d'arrêt pour les livraisons. Les dangers occasionnés par les écarts et les détours qu'ils imposent aux cyclistes

- **Eduquer et communiquer sur le vélo**

L'éducation sur la place et l'usage du vélo est également une nécessité. Sur le fond, elle doit permettre aux enfants et aux jeunes de dépasser le caractère d'évidence de l'automobile, qui a conquis les imaginaires et dont la place est par ailleurs soigneusement entretenue. En pratique les actions de découverte et d'apprentissage, telles que les vélo-école, trop rares et parfois complexes à mettre en place, doivent être facilitées.

Par ailleurs, si les élus croient aux immenses qualités du vélo, il faut qu'ils utilisent les médias institutionnels qu'ils possèdent et ceux auxquels ils ont accès par leur moyens financiers pour convaincre la population des vertus de la petite reine, sur sa juste place dans la cité, sur les avantages que la collectivité peut en tirer, sur les règles à respecter tant à son égard que par ses propres utilisateurs¹⁴ car maints exemples ont démontré que de nombreuses frictions sont issues d'une mauvaise connaissance de la réglementation.

E. En selle, sans plus attendre

Nous voulions par ces quelques lignes rappeler sans ambiguïté ce à quoi sont confrontés les cyclistes du quotidien, les occasionnels qui pour les mêmes raisons hésitent à modifier leurs habitudes de déplacements. Nous voulions également vous exposer ce qui nous semble constituer pour les communes de la Métropole la voie à suivre pour leur permettre de franchir une étape, celle qui fera passer la question des nouvelles mobilités de la parole aux actes.

Une chose nous semble particulièrement claire, à l'issue de cet inventaire: certaines de ces propositions ne nécessitent pas un important travail de planification, ou des budgets immédiatement conséquents : tourner à droite au feu, respect et entretien des parcours cyclistes, etc. Des actions concrètes peuvent être entreprises dès cette année pour envoyer le signal qu'espèrent la part croissante de ceux qui sont prêts à opter pour le vélo. Nous vous attendons.

¹⁴ Lancer des campagnes de sensibilisation sur les sujets qui fâchent ou qui sont méconnus tant par les automobilistes que par les cyclistes et les piétons. Toujours sensibiliser avant de sanctionner ! Sensibiliser aussi les transporteurs publics, en premier lieu la TAM, pour qu'ils améliorent la prise en charge des piétons avec charge : poucettes, vélos, bagages et pas seulement fauteuils handicapés. Sensibiliser les services de voirie pour qu'ils balisent mieux les voies cyclables en particulier au départ des stations de tram et des gares. Sensibiliser les gestionnaires de parkings pour un accueil limité mais existant des vélos.

Annexe

Nos propositions pour un réseau sûr et continu à Montpellier

En avril 2010, notre association avait produit un document faisant des propositions d'aménagement d'axes structurants pour la ville centre. Malgré certains travaux récents les équipements restent insuffisants. Il est indispensable d'accélérer le rythme de réalisation des axes suivants

Agropolis – Facultés – Centre. Un des axes les plus fréquentés par les cyclistes au quotidien. Des améliorations importantes place Albert 1er, avenue du Professeur Grasset (ralentisseurs adaptés) mais tous les autres tronçons non aménagés signalés en 2010 subsistent.

Axe Lavérune – Centre : axe qui "irrigue" tous les quartiers sud-ouest (Figuerolles, Chamberte ... Montpellier Village, etc.) et permet de relier la piste départementale en direction de Lavérune, Pignan, Cournontéral, Cournonsec par St Jean de Védas. Rien de nouveau n'a été fait.

Axe Tournezy – Garosud – Grand M – Centre : autre axe important vers le sud, avec les quartiers Gambetta/Clémenceau, Croix d'Argent, Mas de Bagnères, Garosud et Tournezy puis en direction de Villeneuve les Maguelonne. La piste actuelle est discontinue avec deux ronds points (Grand M et Grand Rondelet)extrêmement dangereux. Malgré l'urgence, rien n'a été entrepris..

Odysseum – Centre, et barreau nord-sud rive gauche du Lez . Cet axe complète l'axe Nord-Sud de Castelnau à la mer, et permet de rejoindre Odysseum et les quartiers de la Lironde et du Millénaire. Il s'agit de prolonger l'aménagement existant de l'avenue de la Pompignane, pour rejoindre la piste vers Lattes sur la rive droite du Lez. Aucun aménagement nouveau sur cet axe.

La rocade nord-ouest : grand axe de contournement reliant de nombreux centres universitaires : Ecole d'Agro, Faculté de Pharmacie, Faculté des Sciences, Faculté des Lettres. Son itinéraire : avenue des Garrats – rue Marius Carrieu – avenue Paul Bringuier - rue Paul Rimbaud – avenue Henri Marès – Voie Domitienne – avenue Sabatier d'Espeyran – rue Henri Dunant – avenue de la Justice de Castelnau. Seul aménagement nouveau : l'avenue Henri Marès.

La petite rocade autour du centre : Elle permet de relier le centre aux quartiers, en évitant le passage par l'Écusson qui comporte de sérieuses côtes. Des aménagements ont été réalisés sur une bonne partie, et récemment le long du quai du Verdanson, certains peuvent être améliorés.