



VELOCITE-LANGUEDOC

31.01.2014

DEMAIN , LE VELO à MONTPELLIER ?

() Les notes renvoient en fin de texte*

Dans le contexte des élections municipales de mars 2014, Vélocité-Languedoc s'adresse, à travers ce document, aux équipes candidates pour affirmer la place du vélo comme moyen de déplacement particulièrement pertinent à Montpellier. Dans une agglomération jeune, active, en développement mais embouteillée, congestionnée et victime de la fragmentation des territoires, Montpellier, ville métropolitaine, pourrait rejoindre des villes dynamiques comme Strasbourg, Rennes, Bordeaux, Nantes, ... dont la notoriété ne réside pas seulement dans leurs équipes sportives professionnelles (1).

Vélocité-Languedoc n'est pas un groupe de pression destiné à défendre les intérêts directs d'un groupe de cyclistes. Nous sommes une association "loi 1901" dont l'objectif est la promotion du vélo comme mode de transport urbain écologique (2) dans un contexte où il est minoritaire et négligé. C'est contre cette maltraitance que notre Association a été créée en 1998 pour augmenter la part modale du vélo par rapport aux autres moyens de déplacement et en sécuriser l'utilisation.

Voici donc nos vœux et nos préconisations pour une vraie place du vélo dans la cité !

A. Nous demandons aux élus un engagement pour le vélo, qui se traduise par **un objectif** : l'objectif le plus simple, celui qui résume tout, est **la part modale 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 comme Montpellier, elle devrait être **de l'ordre de 15 %**. 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, objectifs sur lesquels la municipalité doit s'engager en fonction des moyens financiers qu'elle peut affecter au développement des équipements favorisant l'usage de la bicyclette.

B. Un budget convenable : 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 disponibles dans le budget communal sont essentiels pour développer les équipements linéaires (pistes, voies et balisages des itinéraires) et les 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 €/habitant (3) Nous estimons que **12 à 15 € par an/hab** serait la fourchette convenable.

C. Une **méthode de travail** adaptée à la spécificité du vélo :

1) avec un élu pivot et coordinateur.

Vélocité a beaucoup apprécié l'écoute et l'investissement personnel du conseiller municipal en charge du vélo mais demande que la fonction soit élargie à la coordination avec les communes de la Communauté d'Agglomération et que l'élu ait une vraie prise sur le service de la voirie. En conséquence , il semble qu'un adjoint au maire ayant la délégation de la voirie et membre du conseil de Communauté soit le profil le plus souhaitable.

2) avec la mise en place d'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 municipaux.

3) en associant 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) où la consultation de gens du terrain, pratiquants quotidiens, ne peut être que fructueuse.

D. Et **dix axes de travail** pour former une politique cyclable cohérente :

1) **Constituer 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 directionnelle doit être assurée par balisage (4).

2) **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. (5)

3) **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, ...) (6)

4) **Établir des liaisons cyclables sécurisées entre les communes et la ville-centre**. Une entente et une coordination entre les Communes et le Département sont indispensables . 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.

5) **Intégrer dans le réseau de Montpellier** 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 (6) 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 .

6) **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 commun (7).

7) **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, ...) (8).

8) **introduire les novations du Code de la Rue** : les nouveautés introduites dans le code de la Route qui a été élaboré pour les véhicules motorisés visent à protéger les plus faibles et établir un partage plus équitable du domaine public urbain, la rue, entre les divers utilisateurs. Les mesures apportées au bénéfice du vélo sont encore 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, extension des zones "trente km/h" en particulier dans les périmètres scolaires et les zones résidentielles, création de zones d'échanges où la circulation < 20km/h est partagée et ouverte à tous (9).

9) **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 qui aspirent 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 la Ville, là où les diverses 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 respectées (10).

10) **Communiquer sur le vélo** : 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 (ça ne devrait pas être trop difficile vu ce nom-là) , 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 utilisateurs (11) car maints exemples ont démontré que de nombreuses frictions sont issues d'une mauvaise connaissance de la réglementation.

Merci de votre attention à la lecture de ce document qui a reçu l'aval de notre Conseil d'Administration par un vote unanime le mercredi 5 février 2014.

Les notes ou scolies suivantes complètent ou développent des points que nous n'avons pas voulu inscrire dans le texte ci-dessus pour ne pas en alourdir la lecture et éviter de rentrer dans le détail .

(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) 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.

(4) 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 directionnels spécifiques.

(5) En avril 2010, notre association avait produit un document faisant des propositions d'aménagement d'axes structurants. Malgré certains travaux récents les équipements restent insuffisants. Il est indispensable d'accélérer le rythme de réalisation de ces axes :

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 discontinuée 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 Castelnaud 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 Castelnaud. 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. Mais le problème des rues Saint Louis et Pélissier n'est toujours réglé !

(6) 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 !

(7) 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.

(8) 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.

(9) 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 (la FUB) "Des clés pour réussir la transition du Code de la Route au Code de la Rue", FUB 15 pages-nov. 2011.

(10) 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 et 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.

(11) 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.

XXXXXX