

Le Code de la route tente de s'adapter aux vélos

Transports | Deux associations locales veulent mettre l'accent sur la place des piétons et des cyclistes pour changer les règles.

Faciliter la circulation des cyclistes et des piétons en centre-ville, voilà l'objectif principal du Pama, comprend le plan d'actions pour les mobilités actives. Derrière cet acronyme s'en cache un autre: le Cere-ma, Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement. « *Nous dépendons du ministère de l'Environnement et notre mission, c'est de réfléchir aux politiques d'aménagements et de développement durable* », précise Jérôme Cassagnes, expert pour la partie méditerranéenne de ce centre. Il a d'ailleurs lui-même travaillé à l'élaboration d'un premier, puis d'un second Pama, en 2015.

Vers une ville « apaisée »

« *Nous ne faisons que des recommandations et, à la fin, certaines débouchent sur des décrets, d'autres non.* » Tout dépend en fait du budget et de la volonté des collectivités locales. Par exemple, se garer sur un passage piéton ou une piste cyclable est, depuis peu et sous l'impulsion du Pama, considéré comme un « *stationnement très gênant* » et puni par 135 € d'amende. Ces mesures peuvent paraître anecdotiques mais, pour les associations Vélocité et Montpellier à pied, elles sont cruciales afin d'établir un bon équilibre entre tous les usagers qui circulent dans la cité. « *L'idée, c'est d'aller vers une ville apaisée, où la voirie est bien partagée. Il y a de plus en plus de gens qui se déplacent à vélo à Montpellier mais il*



■ Faciliter la circulation des piétons et cyclistes, c'est aussi plus de sécurité pour tous. J.-M.M.

faut aussi que la mairie prenne des décisions pour faciliter ces modes de transport », explique Cathy Aberdam, membre et porte-parole de Vélocité. Car à Montpellier, les recommandations du Pama ne sont pas toutes appliquées. Si, depuis juillet dernier, les cyclistes parisiens ont par exemple le droit de « *griller* » les feux rouges (un panneau situé sous le feu les y autorise), dans le Clapas, ce n'est pas du tout à l'ordre du jour. Or, pour Jérôme Cassagnes, « *ces mesures visent à harmoniser les centres-villes et protéger les gens... C'est un code de la rue essentiel mais qui peine à se mettre en place.* »

AGATHE TOUNY-UIFFERRAT
redac.montpellier@midilibre.com

En pratique

Montpellier compte 172 km d'aménagements cyclables. À titre de comparaison, Lyon en propose 154 et Toulouse 514. Au total, en France, 42 645 km sont destinés aux cyclistes. On distingue les pistes cyclables - clairement et physiquement séparées de la chaussée - des bandes, qui sont, elles, matérialisées, mais partagent la chaussée avec les voitures. Enfin, on trouve des zones piétonnes, où les vélos sont autorisés mais pas les autos. Une carte des aménagements locaux est disponible sur montpellier.fr.