

## PDME - Contribution de l'association Vélocité Grand Montpellier - Mars 2025

L'association Vélocité Grand Montpellier est une association de promotion du vélo comme moyen de déplacement pour tous les publics. Favoriser les déplacements à vélo sur le territoire, c'est aussi améliorer le cadre de vie des habitants.

La réunion dite de concertation de septembre 2024, était en réalité une réunion de présentation du projet. Lors de la présentation, il a été présenté une révision à la baisse de la réalisation des vélolignes à l'horizon 2026.

La fiche A3 semble enterrer le plan de circulation anti-transit : le titre contient le mot-clé "contraindre", cependant aucune mesure d'entrave au transit n'est proposée.

Les fiches actions montrent par 12 fois une carte du territoire :

- 9 fois il s'agit du mode motorisé individuel
- 6 fois les transports en commun (TC)
- 1 fois la carte des vélolignes
- 0 fois le mode piéton

=> Le document va totalement à l'encontre de la pyramide des mobilités, qui n'est même pas présentée. Cette pyramide doit être affirmée clairement.

Parmi les cartes du PDM on ne voit qu'à 3 reprises les réseaux de plusieurs modes et à chaque fois c'est seulement motorisé + TC : les piétons, PMR et personnes à vélo sont oubliés.

Le niveau de détail sur le futur réseau routier est impressionnant, avec de futurs échangeurs prévus alors qu'aucun ouvrage d'art pour le vélo n'est même imaginé. Les mots "diffuseur", "échangeur", "parking en ouvrage" sont utilisés plusieurs fois pour les véhicules motorisés. Aucune fois le mot "franchissement", "pont", "passerelle" ou "ouvrage d'art" n'est utilisé pour la marche ou le vélo. La seule fois où ces concepts apparaissent pour les modes actifs c'est pour le tunnel sous la comédie cyclable livré en 2025. L'échelon intercommunal du vélo est complètement passé sous silence alors que 60% (500.000 habitants) de l'aire urbaine habite à 30 min ou moins de la place de la Comédie à vélo.

### **Il y a une nécessité de penser en report modal et non en report de transit.**

La méthode de travail pour la politique vélo doit être revue, les agents de la collectivité doivent être formés aux standards les plus ambitieux, les agents et les élus doivent être incités à participer aux voyages d'études et congrès organisés par les autres EPCI et les associations. L'expertise d'usage doit être prise en compte en amont et non quand les projets sont définis et les travaux quasi-terminés. La métropole a récemment fait des aménagements exemplaires (bd Flahault, route de Mende Sud), la qualité de ces aménagements doit devenir la norme.

### **Les arbitrages politiques ne doivent plus se faire au détriment des piétons et des vélos.**

Proposition : un système vélo nécessaire à la pratique du vélo aujourd'hui non précisé dans le PDME

- **La ville 30** (métropole 30) doit être une réalité. Des contrôles doivent être réalisés, la voirie doit être modifiée pour rendre le 30km/h effectif, les comportements excessifs sanctionnés pour ne pas réduire la ville 30 à des panneaux aux entrées de la ville. La réglementation doit être appliquée avec la généralisation des doubles sens cyclables (DSC). Depuis juillet 2021, la ville de Montpellier est dans l'illégalité sur le sujet au regard de la réglementation sur le sujet pour lequel il existe des jurisprudences.
- Au vu du nombre de tués dans la métropole comparé aux autres métropoles françaises, il est urgent de **mettre en place la vision zéro comme** Oslo ou Lyon. C'est-à-dire zéro accident grave, zéro mort sur la route. Chaque accident grave doit être suivi d'une analyse de la situation et de décision pour éviter qu'il se reproduise. Un groupe de travail devrait intégrer un représentant d'associations d'usagers différents : piétons, cyclistes, motards, automobilistes ainsi que la ligue contre les violences routières. Une personne est décédée à vélo en août 2021 sur la D17 à Montferrier sur Lez : à ce jour, rien n'a été fait pour sécuriser cette voie. Idem avenue de Lodève ou les accidents perdurent suite au décès du docteur Savu en septembre 2022. Vélocité a alerté du danger par une signalétique qui a par 2 fois été enlevée en quelques heures. Les décès récents de piétons aux Près d'Arènes et av. François Delmas n'ont pas non plus conduit à des évolutions de la voirie.
- Un **plan de circulation anti-transit ETANCHE** doit être défini pour Montpellier et les communes afin de limiter les vitesses et les raccourcis "malins" (Waze) et de rendre les quartiers aux habitants. Les 4 boulevards, la rue Lakanal, le centre de Celleneuve, l'avenue Jean Jaurès : tous ces axes ont la particularité de subir le trafic de transit ce qui neutralise le développement du vélo sur ces axes. Le plan de circulation a la vertu d'être très peu coûteux. Les changements de plan de circulation doivent permettre d'offrir aux personnes de sortir des voitures pour se déplacer à vélo. C'est le sens des propositions de Vélocité de mettre en double impasse l'avenue Jean Jaures et à sens unique les 4 boulevards pour aménager des alternatives cyclables.
- **Un réseau express vélo** continu, sécurisé, lisible et confortable. Une personne qui ne connaît pas la ville devrait pouvoir faire un trajet en suivant les panneaux d'indication et les marquages au sol. Le projet des vélolignes va dans ce sens, sa temporalité doit être accélérée, son emprise spatiale doit être étendue. Lors de sa construction, il est indispensable de travailler avec une logique d'itinéraire comme une ligne de tramway, et non pas au coup par coup avec des ruptures de continuité. Une analyse quantitative et qualitative de la mise en place du REV est disponible - <https://observatoire.velocite-montpellier.fr/>

- **L'urbanisme tactique** a l'avantage d'avoir un coût réduit et d'être facile à mettre en œuvre. Trop souvent les aménagements cyclables sont conçus définitivement et s'avèrent à la pratique dangereux ou dysfonctionnels. Recourir à l'urbanisme tactique permet d'être agile dans la méthode, on teste, on ajuste, et quand on pérennise l'aménagement, il est pleinement opérationnel. L'urbanisme tactique utilisé avec succès pendant le covid-19 avec les corona-pistes ne nécessite pas de travaux lourds et permet des changements d'habitudes rapides. Cela devrait être utilisé quasiment systématiquement avant la réalisation d'un aménagement définitif. C'est une option qui permettrait de poursuivre le développement du vélo lorsque des projets coûteux incluant le vélo tels que le bus-tram sont reportés.
  
- **Concertation avec les associations** : les échanges avec les usagers sont indispensables dans les réflexions de mobilité. Par exemple, la place Charles de Gaulle au niveau du tram est un exemple récent de travaux coûteux réalisés sans concertation et faisant aujourd'hui un endroit illisible pour les cyclistes. A chaque projet d'aménagement, piéton, vélo, les associations devraient être sollicitées sur tout le territoire. L'association Vélocité relaie l'enquête nationale sur le vélo, le baromètre vélo, qui évalue la cyclabilité des communes. Les bénévoles utilisent et observent les données récupérées de ces enquêtes. Deux cartes sont particulièrement intéressantes : la carte des points noirs prioritaires demandés et la carte des stationnements vélo. Pour les points noirs, il serait logique que les demandes citoyennes soient traitées par ordre d'importance. Plus un axe est demandé et plus il devrait être étudié.
  
- **Liaisons indispensables à prévoir** : chaque commune de la métropole devrait être reliée à ses communes limitrophes en proposant au minimum un itinéraire piéton et cyclable sécurisé, direct et lisible, afin de favoriser le changement de mode de transport. De plus, les entrées dans Montpellier devraient être également sécurisées : rond point de la Lyre vers le CHU (premier employeur de Montpellier), rond point du grand M, rond point des près d'Arènes, rond point Evariste Galois.
  
- **Intermodalité** : Tramway - SERM - TER. Une véritable ambition sur l'intermodalité doit être menée tant sur l'emport des vélos, le stationnement sur les pôles intermodaux et les services de location. Le SERM montpelliérain est un SERM routier, les services vélos ne sont pas prévus et les TC pas pensés en cohérence avec les vélolignes (REV) dans une logique de complémentarité. Une réflexion doit être menée pour sortir de l'interdiction totale du vélo dans le tramway.
  - Futurs commandes de tramway, SERM, TER qui intègrent la possibilité d'emport des vélos à l'intérieur (en arrière des tramways par exemple).
  - Propositions pour les lignes et rames existantes :
    - Autoriser les vélos dans certaines voitures, comme à Toulouse et à Lyon
    - Les autoriser en cas de problème technique, comme à Strasbourg
    - Limiter le nombre de vélos par voiture ou par rame, comme à Lyon, Strasbourg, Lille
    - Les autoriser quand l'affluence le permet

- Les autoriser en bout de rame, hors hypercentre
  - Les autoriser sous réserve de ne pas gêner les voyageurs et de tenir l'espace devant les portes dégagé, comme à Grenoble
  - Les interdire à certaines stations, comme à Lille (station Gare Lille Flandres)
- **Rendre marchables et cyclables les communes de la métropole.** A l'image de l'avenue Jean Jaurès ou du centre-ville de Vendargues, trop de cœurs de ville sont dangereux pour les piétons et les vélos. Le transit automobile doit être réduit pour permettre des déplacements à pied et en sécurité.
  - Maison du vélo : Il serait nécessaire de **créer une maison du vélo** en s'inspirant de villes comme Rennes, Grenoble, Toulouse, Bordeaux ou Lyon.
  - Service-vélo : il serait également très pertinent d'**offrir aux habitants un service de location longue durée de vélos** avec une option d'achat. Ce service est un vrai encouragement d'une collectivité vers le changement de comportement. Les habitants peuvent expérimenter l'utilisation d'un vélo (électrique ou non) à leur rythme avec un tarif de location favorisant l'accès à toutes les catégories sociales. Cela leur permet de tester quel vélo leur convient avant un achat coûteux. L'avenir des vélos en libre service VeloMagg est à travailler. Des villes comme Marseille, Paris développent une offre basée sur des vélos électriques.
  - Stationnements vélo et lutte contre le vol : 9000 en 2022, 12000 en 2024, les vols sur le territoire sont très élevés et un frein à la pratique. Les parkings en ouvrage et les parkings TAM ont de la place comme le montre l'étude du PDM. Il conviendrait donc d'utiliser l'espace disponible pour y mettre du **stationnement vélo sécurisé**. A ce jour le stationnement en gare imposé par la LOM n'est pas respecté (390 places sécurisées Gare Saint Roch par exemple). Les données du baromètre vélo (FUB) sont une aide précieuse afin d'identifier la demande citoyenne sur le stationnement vélo. Les arceaux en ville sont régulièrement saturés, une augmentation de l'offre de stationnement en surface est urgente
  - 
  - **Compétence mobilité métropole** : Sur les communes, plusieurs élus renvoient la responsabilité à la métropole et la métropole se dit bloquée par les mairies. Les prérogatives des uns et des autres doivent être clairement mentionnées dans le PDM pour clarifier la situation. Des réunions tripartites (métropole, mairie et association d'usagers) doivent être organisées en cas de blocage.
  - **Ouvrages d'art** : le développement du vélo doit s'accompagner de la création d'ouvrages d'art pour résoudre les coupures routières (autoroutes, chemin de fer) ou naturelles (rivières). La mise en place de ronds-points à la Hollandaise doit être systématisée. Le PDM n'en fait aucunement mention. Prévoir un tunnel piéton et cycliste

sous le passage à niveau de Castelnaud, l'un des plus accidentogènes de France, afin de le fermer complètement. Prévoir une passerelle au-dessus du Lez pour relier Navitau (Castelnaud Le Lez) à Aiguelongue (Montpellier). Rendre l'accès à la passerelle de Saporta visible et accessible à pied et à vélo, pour relier le quartier Restanque / Montpellier Sud et Lattes/Maurin.

- Les **projets structurants**, qu'ils soient routiers ou ferroviaires, doivent prendre en compte la marche et le vélo pour ne pas créer de découpe du territoire pour certains moyens de déplacement. Rendre les ponts marchables et cyclables et créer des tunnels.
- **Ecoles, collèges, lycées** : Une priorité doit être donnée afin d'offrir la possibilité aux enfants et aux adolescents de se rendre en autonomie et en sécurité dans leurs établissements scolaires. Cette mesure favorise la santé globale des jeunes en améliorant la qualité de l'air aux abords des écoles, et leur permettant de pratiquer une activité physique régulière. A défaut d'aménagement, les rues scolaires doivent continuer à être mises en place à Montpellier et sur tout le territoire métropolitain. Les aménagements sécurisés doivent également être anticipés. Par exemple, le lycée Mermoz et le collège Joffre sont entourés de nombreux axes dédiés à la voiture au détriment de trottoirs larges et de pistes cyclables sécurisées et continues.
- **Vélo et bustram** : L'avenue du Père Soulas est problématique, comme l'avenue Louis Ravas. Sur ces deux axes, des bus trams sont prévus et en attente. Cela ferait trois axes au nord-ouest avec des fortes réalisations en faveur du transport en commun, au détriment d'aménagements cyclables de qualité. Le retard pris sur ces bus tram fait perdurer des situations dangereuses pour ce secteur. Un aménagement cyclable sécurisé et séparé des bus est indispensable sur l'avenue du Père Soulas. Par ailleurs, les voies bus ouvertes aux cyclistes ne sont pas des aménagements cyclables.
- **Végétalisation** : pour répondre à l'augmentation des canicules sur la métropole. Il est important de prévoir des itinéraires avec des arbres, des panneaux végétalisés pour donner de l'ombre et de la fraîcheur aux usagers lors des déplacements estivaux. Également, des points d'ombre en amont des feux de circulation rendraient les attentes plus agréables.