

**NOUS
SOMMES**
Montpellier

UN NOUVEL ESPOIR

TRANSPORTS ET MOBILITÉS
LA MOBILITÉ COMME ENJEU DE LIBERTÉ

LES 15 ET 22 MARS 2020
[HTTPS://NOUSSOMMES.ORG](https://NOUSSOMMES.ORG)

NOTRE CONSTAT

Montpellier est tristement connue comme faisant partie des 10 villes les plus embouteillées de France et ce depuis de trop nombreuses années. Aussi, les quelques 182 000 automobilistes qui utilisent quotidiennement la voiture dans la Métropole¹ ont perdu en moyenne 163 heures dans les embouteillages en 2018². Notre ville suffoque et la qualité de l'air y dépasse trop souvent les seuils de pollution atmosphérique. Or, malgré ces conditions de circulation dégradées, la voiture reste le premier moyen de transport avec 52 % de part modale dans la Métropole en 2014. Cette part a baissé de 7 points en 10 ans principalement au profit des transports en commun.

Avec 13 % de part modale en 2014, l'utilisation des transports en commun a quant à elle stagné au cours du dernier mandat : autour de 84 millions de voyages annuels³. Cette stagnation s'explique principalement par l'absence de développement du réseau depuis la mise en place de la ligne 4 du tramway en 2016 ainsi qu'un réseau de bus incomplet et partiellement inefficace car trop souvent pris dans le flot des voitures.

Enfin, même si le nombre de cyclistes croît chaque année à vue d'oeil, la part modale du vélo représentait à peine 3 % en 2014. En dehors du Vélomagg, rien n'avait été fait en faveur du vélo jusqu'à fin 2018, où le maire sortant, déclarant qu'on ne crée pas une piste cyclable « pour qu'elle soit utilisée par deux personnes » révélait son absence totale de compréhension des enjeux de mobilité. En réponse, le mouvement #JeSuisUnSesDeux, initié par l'association Vélocité, a réuni plus de 2600 cyclistes en manifestation, mettant en évidence les attentes très fortes des Montpelliéraines et Montpelliérains en matière de politique cyclable. Face à cette mobilisation, l'équipe municipale sortante a adopté à la hâte le schéma des mobilités actives, doté de 80 millions d'euros sur 10 ans. L'année 2019 a montré que ces déclarations n'étaient suivies d'aucun effet ou presque.

Le mandat qui s'achève se caractérise donc par une politique totalement figée en matière de mobilité :

- absence totale d'investissement dans le développement du réseau de transports en commun,
- absence de politique en termes de mobilités actives.

Nous avons donc perdu 6 ans : un mandat pour rien ! Pire, la Gare Sud de France qui constitue la seule réalisation d'envergure est très largement décriée. Mal située, mal raccordée au réseau de transports en commun, elle est un échec cuisant qui a plutôt dégradé l'accès des Montpelliéraines et Montpelliérains au réseau ferré.

Faut-il encore le rappeler, le secteur des transports est le premier émetteur des gaz à effet de serre (30 %) et au sein de ce secteur, la part des voitures individuelles y est majoritaire (53 %) alors que 40 % des trajets réalisés en voiture font moins de 3 km. En ces temps d'urgence climatique, il est de la responsabilité des collectivités territoriales d'organiser une véritable offre de transport alternative à l'automobile individuelle - l'autosolisme. L'année 2030 étant la date butoir pour les objectifs de développement durable (ODD), nous entrons dans la décennie de la dernière chance. Tous les leviers doivent être actionnés et à tous les échelons.

NOTRE PROJET

« Le développement de la marche, de l'usage du vélo et des mobilités dites « actives » (non motorisées) répond à un impératif écologique et de santé publique et participe au développement économique et à la cohésion sociale (...). » [Compte rendu du Conseil des Ministres du 2 novembre 2016.]

Le transport et les mobilités constituent un des secteurs clés de l'organisation de nos sociétés actuelles, sur lequel il faut agir vite et au moyen d'une politique volontariste pour mettre Montpellier dans une véritable dynamique de transition écologique et sociale. Ce secteur est fortement lié à la façon dont nos villes, nos activités professionnelles, nos loisirs et nos modes de consommation sont organisés. Il doit donc être abordé dans une logique de transversalité avec l'ensemble des domaines d'intervention de la municipalité : urbanisme, agriculture et alimentation, emploi, implantation des commerces, éducation, sécurité, etc. C'est ce à quoi nous nous attacherons.

Nous Sommes a pour ambition de construire une ville meilleure pour le plus grand nombre. Et cet objectif ne sera atteint qu'en transformant en profondeur nos modes de déplacement autour et à travers la ville et la Métropole. Selon un sondage Harris Interactive de septembre 2019, 53% de la population française se dit prête à « ne plus utiliser de véhicules individuels »¹, encore faut-il lui offrir des alternatives efficaces. **Nous rendrons donc plus simple et plus agréable la circulation des cyclistes et des piétons et piétonnes, nous réduirons la place de l'automobile individuelle, et nous donnerons au réseau de transports en commun, au covoiturage et à l'autopartage la place et l'efficacité qu'ils méritent.**

Ainsi, aucun euro ne sera investi par la ville dans de nouveaux projets routiers et autoroutiers. A l'intérieur de Montpellier, nous apaiserons la circulation avec la mise en place d'un code de la rue, nous limiterons l'accès aux véhicules motorisés en mobilisant efficacement le dispositif ZFE pour cibler les zones souffrant d'une pollution de l'air avérée. Nous favoriserons l'intermodalité autour du covoiturage et de l'auto-partage, d'un système de transports en commun plus complet et plus efficace, et d'une politique volontariste et incitative en faveur des mobilités actives, du vélo en particulier.

A l'issue du prochain mandat, la part modale de la voiture individuelle, actuellement de l'ordre de 50 % sur la Métropole de Montpellier, devra passer à moins de 25 %. A l'inverse, celle des transports en commun devra augmenter de 13 % à 30 %. Celle du vélo, de 3% à 20%. Le co-voiturage et l'autopartage à près de 20% également, 5% pour les autres mobilités actives.

Enfin, les mobilités et les modes de transports doivent être réfléchis de manière **inclusive**, chacun et chacune doit pouvoir se déplacer librement et en sécurité. C'est pourquoi la question de la mobilité des **femmes** fait partie intégrante de notre programme, afin de s'assurer qu'elles puissent prendre possession de l'espace public. En outre, tout nouvel aménagement se doit de prendre en compte l'accessibilité aux **personnes en situation de handicap** et s'assurer que les modes de transport participent de leur autonomisation.

1 <https://www.linfordurable.fr/conso/plus-de-la-moitie-des-francais-prets-ne-plus-utiliser-de-vehicules-individuels-13383>

LE DÉTAIL DE NOS MESURES

UN RÉSEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN COMPLET, EFFICACE POUR TOUTES ET TOUS, POUR ACCOMPAGNER LA SORTIE DE LA VOITURE INDIVIDUELLE

Afin de tenir nos objectifs de réduction de la part modale de la voiture individuelle (de 50 % à moins de 25 % sur un mandat), il va nous falloir agir simultanément sur plusieurs leviers indissociables :

- permettre aux automobilistes - résidant dans la Métropole - de laisser leur voiture garée, pour le plus grand nombre de trajets possibles, en mettant à disposition des arrêts de transports en commun à moins de 8 minutes à pied.
- permettre aux automobilistes – ne résidant pas dans la Métropole – de laisser leur voiture garée dans un pôle d'échange modal, en assurant la meilleure continuité et rapidité de changement de moyen de transport.
- rendre significativement plus efficace le réseau de transports, en termes de fréquence, d'amplitude horaire, de signalisation, et surtout de ponctualité. Ce dernier point devant naturellement s'améliorer par la raréfaction progressive du véhicule individuel sur nos routes.

Pour sortir la voiture de la ville, il faut penser à celles et ceux qui ne viennent pas de Montpellier et progresser en continu : il faut une politique de l'évaluation et des essais.

Le renforcement de notre réseau de transports en commun de la Métropole devra donc être réalisé dans le dialogue. La première étape étant **un diagnostic détaillé des forces et faiblesses du réseau actuel**, en concertation avec les structures locales : associatives, privées et institutionnelles – Conseils Départemental, Régional - mais aussi nos entreprises et administrations publiques, et surtout avec la population métropolitaine, quartier par quartier. Une approche par la base et par les usages, au coeur de l'organisation citoyenne de Nous Sommes.

Ce renforcement passera aussi par une discussion et collaboration étroites avec la compagnie TAM, à qui est déléguée la gestion du réseau jusqu'en 2024.

Il devra par ailleurs être mis en perspective avec les documents réglementaires actuels, tels que le PDU / PLU.

Améliorer l'efficacité du réseau de bus

Développement des voies dédiées aux bus pour roulage en « site propre » (TCSP). La longueur disponible de route « site propre » pour la circulation des bus doit être fortement accrue, pour rendre enfin son efficacité à notre réseau de transport : amélioration de la ponctualité de nos bus, et des durées de trajet.

Augmentation des fréquences et amplitudes horaires du réseau par l'accroissement de notre flotte de bus. Les bus qui seront mis au roulage seront des bus à haut niveau de service (BHNS). Ces BHNS seront alimentés en bio gaz « naturel », par l'utilisation de biométhane produit localement par la station d'épuration des eaux usées (énergie bas carbone, locale et résiliente). Nous étudierons d'ailleurs l'opportunité de **remplacer l'équipement tramway de la ligne T6 par un équipement BHNS**. Ce type d'équipement devra permettre un niveau de service équivalent à celui du tramway, mais avec un investissement très inférieur, une meilleure rapidité de déploiement, et une plus grande

flexibilité en cas de redéploiement dans le futur.

Renforcement de la visibilité et de la lisibilité du réseau de transport :

- rénover les arrêts de bus et tramway vétustes (ajout d'abris, quand ils sont manquants).
- optimiser la visibilité des arrêts de bus.
- améliorer la signalétique d'information aux usagers des bus arrivant (similaires aux arrêts de tramway).
- rendre plus performante l'**application web unique, unificatrice des réseaux et voies de transports** : VéloMagg-Bus-Tram. Une étude des usages actuels sera réalisée afin de réaliser un nouveau cahier des charges.
- créer l'**Abonnement Unique** : 1 seul abonnement pour VéloMagg-Bus-Tram-Autopartage et un système de **tarification solidaire** basée sur le niveau de revenu

Amélioration du maillage périphérique du réseau de bus : pour un réseau plus dense et élargi, devant permettre des transports, de quartier en quartier de la Métropole, sans avoir à passer par le centre-ville.

- Création de 4 lignes périphériques :
 - Petite Couronne de Montpellier
 - Moyenne Couronne (ligne 15 étendue au tracé actuel Amigo)
 - Couronne Montpellier
 - Grande Couronne Métropole
- Création de 3 lignes Zone d'Activité (ZA) pour permettre d'effectuer les déplacements sur le lieu de travail, dans les temps, avec notre réseau de bus :
 - Millénaire / Couronne Est
 - Nord / Euromédecine
 - Ouest / Garosud

Nous créerons à terme 10 à 12 pôles d'échanges multimodaux (PEM) à haut niveau de service en amont des points de congestion, aux entrées de la ville. **La priorité ira dans un premier temps au secteur Ouest de Montpellier** en lien avec l'abandon du projet routier de contournement (COM). Au-delà de l'accès direct au réseau de transports en commun et de pistes cyclables, ces pôles mettront à disposition de l'utilisateur :

- des **espaces de parking** pour la voiture particulière, gratuitement et de façon sécurisée, avec des accès facilités et signalisés (panneaux indicateurs du nombre de places restantes) en amont des points d'embouteillages habituels. Si possible des parkings enterrés, pour permettre la récréation et le maintien d'espaces d'usage (ex : clinique Saint Clément) : espaces verts / fermes urbaines, sur les points de passage des voyageurs et voyageuses,
- **des parkings sécurisés vélo**, pour usage possible de son vélo de façon hebdomadaire,
- des aires de **covoiturage**,
- un parc de véhicules en **autopartage**,
- des espaces de convivialité (café, snack, etc.) et de détente,
- des solutions de parkings sécurisés longue durée seront étudiées.

Améliorer l'efficacité du réseau de tramway

Nous lancerons une étude globale portant sur la restructuration et la modernisation du réseau ainsi que sur la remise à niveau de son infrastructure. En effet, si le manque d'entretien des voies et des plateformes est criant en particulier dans le centre-ville, d'autres éléments nuisent à l'efficacité du réseau de tramway.

Les lignes du réseau du tramway ont été successivement réalisées en convergeant vers la gare Saint-Roch, ce qui a occasionné des difficultés d'exploitation, une perte de temps sur chacune des 4 lignes y convergeant, au détriment de la vitesse commerciale et *in fine* du service rendu aux voyageurs et voyageuses. Nous étudierons donc les possibilités de restructuration pour **rationaliser la desserte de la gare** en la limitant à 3 lignes dans un premier temps, puis à 2 après la réalisation de nouveaux tronçons. Par exemple, la ligne 1 pourrait effectuer directement la liaison Corum – Place de l'Europe (la TAM le fait déjà de fait en cas de nécessité d'exploitation), le quartier Antigone / Polygone étant desservi par un mode léger complémentaire sur ce tronçon.

Certains tronçons de lignes en voie unique n'offrent pas la fréquence nécessaire pour rendre le tramway attractif alors même que l'espace nécessaire pour une double voie existe (Saint-Jean de Védas, tiroir de Lattes / Pérols). Nous lancerons donc les études nécessaires pour **le doublement de ces tronçons** afin d'en augmenter la fréquence, et nous y associerons une plus grande amplitude horaire.

Nous étudierons la possibilité de **ne plus lier systématiquement l'identification graphique d'une rame à une ligne**. Il ne s'agit pas de supprimer les visuels, mais de **permettre à toutes les rames de circuler sur toutes les lignes de tramway** afin de faciliter la gestion de la flotte et d'en réduire le coût d'exploitation. Nous accompagnerons cette évolution par une campagne de communication de type « mélange des couleurs » et un système d'information des itinéraires renforcé. Les économies réalisées seront mises au profit d'un meilleur service de transport. A cet égard, la TAM le fait déjà lorsque les contraintes l'imposent (circulation d'une rame sur une autre ligne que celle qui lui est normalement dédiée en cas de nécessité).

Mise en place d'une tarification solidaire

Les tarifs actuellement en vigueur à la TAM ne tiennent pas suffisamment compte des différents niveaux de revenus. A titre d'exemple :

- le tarif est le même pour toutes les personnes de moins de 26 ans : 28 €/mois quels que soient les revenus, alors que beaucoup d'étudiantes et d'étudiants sont en situation de forte précarité ;
- pour les personnes salariées ou en travail indépendant à faibles revenus, il n'y a pas de tarif adapté, ni pour les familles nombreuses ou à revenus modestes.

Or, instaurer une tarification solidaire est un moyen de redonner du pouvoir d'achat à la population. Nous proposons donc de mettre en place une tarification sociale plus avantageuse que celle qui est en vigueur aujourd'hui, avec des prix d'abonnement dégressifs en fonction des revenus, comme cela se fait dans d'autres grandes villes (Nantes, Rennes, Grenoble ou encore Strasbourg) et pouvant même aller jusqu'à la gratuité pour les personnes et les foyers les plus modestes.

Une première option pour cela est que la Ville détermine une réduction du tarif en fonction du quotient familial (QF) calculé par la CAF. Ce système est déjà effectif pour la tarification des cantines scolaires. La municipalité dispose donc des données de CAF PRO, avec le quotient familial de nombreuses familles habitant Montpellier. Elle peut déterminer des paliers de quotient familial et décider quel taux de réduction elle applique pour chaque palier.

A Nantes par exemple, cette tarification se traduit ainsi. Une personne dont le QF se situe entre:

- 0 et 350 € bénéficie de la gratuité ;
- entre 351 et 500 €, elle bénéficie d'une réduction de 90 % par rapport au plein tarif ;
- entre 501 et 600 €, elle bénéficie d'une réduction allant de 50 % à 70 % par rapport au plein tarif.

Autre option, sur le modèle de Rennes, consiste à fixer nos propres catégories de revenu et y associer différents tarifs, voire la gratuité.

UN PLAN VÉLO AMBITIEUX POUR TRANSFORMER LA VILLE EN PROFONDEUR

« De la réduction des émissions liées aux transports et du nombre de morts sur les routes à la lutte contre l'obésité et les maladies non transmissibles, en passant par l'amélioration de la connectivité rurale et l'autonomisation des femmes et des filles, le vélo peut apporter une contribution essentielle »

Voici la déclaration de María Fernanda Espinosa, Présidente de l'Assemblée Générale de l'Organisation des Nations Unies (ONU), le 3 juin 2019 lors de la Journée mondiale du vélo.
Tout est dit !

Nous Sommes fera de la mandature 2020-2026 celle de la petite reine, celle du vélo comme outil de développement de notre territoire. Combinée à nos mesures pour renforcer le réseau de transports en commun, notre politique ambitieuse en faveur du vélo et des mobilités actives transformera la ville en profondeur pour lui permettre de répondre à l'urgence climatique et aux enjeux de santé publique.

Le Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE) appelle justement à donner la priorité aux besoins des piétons et piétonnes et des cyclistes pour : « trouver des solutions aux problèmes de mobilité, pour aider les villes à rompre le lien entre croissance démographique et augmentation des émissions et pour améliorer la qualité de l'air et la sécurité routière. »

Si les bienfaits du vélo pour accompagner la transition écologique et lutter contre les problèmes de santé publique liés à la sédentarité et à la pollution de l'air (obésité, troubles cardio vasculaires, diabète, stress, etc.) ne sont plus à démontrer, une politique cyclable volontariste est également bénéfique sur le plan économique et social :

- pour les particuliers, recourir davantage au vélo comme moyen de transport principal ou secondaire permet de faire des économies substantielles à la fin du mois.
- le vélo est créateur d'emplois locaux non délocalisables (vente et réparation).
- il peut faciliter le travail de certains corps de métiers (services de livraisons, entreprises ou artisans et artisanes) pour accéder au centre-ville, le fameux "dernier kilomètre" pour les livreurs, et leur permettre de faire des économies en fonctionnement (dépenses de transport).
- il est favorable aux commerces de proximité pour peu que les cyclistes puissent y accéder et s'y arrêter.
- sur le plan du vivre ensemble, le vélo permet une modification des rapports sociaux. Il favorise les rapports humains et notamment à l'échelle du quartier, les échanges étant possibles (et fréquents) entre cyclistes alors qu'ils ne le sont pas lorsque l'on est enfermé dans sa voiture individuelle.

Notre objectif est qu'un déplacement sur trois vers le lieu de travail ou d'études soit effectué à vélo. En augmentant la part modale actuelle de 3% à 20% d'ici la fin du mandat. A terme, le plan vélo reposera donc sur un investissement de 25€ par an et par habitant.

Nous nous concentrerons sur la mise en place d'un réseau cyclable structurant, continu et sécurisant dans Montpellier et sa Métropole, bénéficiant des équipements adaptés pour faciliter la vie des cyclistes.

Améliorer et sécuriser le réseau existant, inciter et accompagner le recours au vélo

Le baromètre de la Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB) vient d'être publié. Avec plus de 3000 réponses, Montpellier est la seule grande ville française dont la note s'est dégradée entre 2017 et 2019. Sont notamment mis en cause la qualité et la sécurité des infrastructures.

Consolider et expérimenter pour sécuriser la pratique du vélo

Pour envoyer un message fort et inciter l'ensemble de la population de Montpellier à enfourcher la petite reine dès le début du mandat, nous sécuriserons l'infrastructure cyclable pour que la pratique du vélo soit un plaisir et non une contrainte. Nous engagerons toutes nos forces autour de deux axes :

Consolider le réseau existant :

- nous remettrons en l'état les infrastructures qui se sont dégradées avec le temps et n'ont jamais fait l'objet d'un réel entretien.
- nous nous efforcerons de le compléter pour permettre une réelle continuité dans les trajets.

Préfigurer le réseau futur en expérimentant des infrastructures temporaires en nous basant sur :

- les résultats du baromètre des villes cyclables publiés par la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette),
- les données de l'application Vigilo sur les problèmes d'infrastructure,
- une évaluation qualitative et participative de ces expérimentations prenant en compte l'évolution du trafic cycliste (compteur), l'apaisement de la circulation, la qualité de l'air, la dynamique économique notamment pour les commerces de proximité, la qualité de vie des riverains et riveraines.

Lutter contre le vol

Beaucoup de personnes utilisant le vélo ne veulent pas en acquérir un nouveau suite à un vol. Le risque de vol est un frein pour son développement, et trop rares sont les immeubles dotés d'un local dédié. Les abris vélos sécurisés doivent être très vite déployés dans tous les quartiers.

Tous les établissements accueillant du public doivent disposer de stationnement vélo. Dans les écoles, les lieux sportifs et culturels, les services publics (mairie, tribunal, agence pôle emploi, poste...), des stationnements vélo seront créés à proximité immédiate. En complément, des mécanismes incitatifs seront mis en place afin d'encourager employeurs, copropriétés et bailleurs à créer du stationnement vélo à la maison comme au bureau.

L'identification des vélos est également un outil dissuasif, grâce par exemple au gravage bicycode qui permet un travail en bonne entente avec la police municipale. La ville pourra y sensibiliser en organisant des actions de gravage. Actions qui seront menées par la Maison du vélo et des mobilités actives (voir ci-dessous).

Inciter et Accompagner

Nous mettrons en place un code de la rue adapté à la ville de Montpellier accompagné d'un plan de communication et de sensibilisation².

Dès le début du mandat nous rassemblerons les acteurs, associations et organismes travaillant sur les mobilités actives afin d'ouvrir au plus vite la Maison du vélo et des mobilités actives dans le centre de Montpellier. Dans ce lieu nous pourrions retrouver :

- les permanences d'associations : VéloCité, le Vieux Biclou, Montpellier à pieds, etc.
- de l'information sur le vélo, le réseau cyclable urbain et touristique,
- des formations pour les équipes pédagogiques et leurs élèves,
- des ateliers d'apprentissage de l'autonomie du vélo en ville (vélonomie) et des ateliers de prévention (ex : les cyclistes pourront rentrer dans un camion et s'apercevoir de la réalité de l'angle mort),
- des espaces de réparations et les outils nécessaires.

La Maison sera un lieu central mais n'empêchera pas la multiplication des ateliers réparations dans toute la ville (à l'image du Vieux Biclou). La municipalité procédera aussi à une installation progressive de totems de réparation (des points d'entretien vélo avec outils et gonfleurs) à travers toute la ville.

Avec l'aide des associations, un vaste plan de communication et de sensibilisation sera mené auprès de l'ensemble de la population :

- auprès des agents et agentes de la Métropole qui bénéficieront d'une initiation au savoir rouler,
- auprès des entreprises et des administrations pour les aider à mettre en place auprès de leurs salarié-e-s un cadre incitatif de recours au vélo, et à valoriser les vélos de fonction au lieu des voitures de fonction,
- auprès des commerçants et commerçantes du centre-ville pour qu'ils prennent conscience de l'avantage du vélo pour le développement de leur activité (des arceaux à vélo devant votre magasin, c'est la certitude d'attirer une nouvelle clientèle),
- Auprès des écoles pour inciter les familles à venir à vélo.
- Auprès des auto-écoles pour informer sur le code de la rue, ainsi que d'intégrer dans la formation des automobilistes une ou plusieurs séances de circuit à vélo afin de leur permettre de prendre conscience de la vulnérabilité des cyclistes.

Le projet « Un vélo pour toutes et pour tous »

Ce projet vise à permettre à chaque personne habitant Montpellier de pouvoir disposer d'un vélo de qualité. La ville s'engage à apporter de l'aide à l'achat de vélos neufs ou d'occasion pour les personnes qui en ont besoin. En revanche, la réutilisation et la réparation seront valorisées. 1 500 000 vélos sont jetés par an en France et 3 000 000 vélos neufs sont vendus chaque année. Le nombre de vélos jetés augmente car la qualité des vélos diminue. Or, aujourd'hui, seuls 57 500 vélos sont récupérés par les 250 ateliers d'auto-réparation en France. Il faut donc :

- s'emparer du sujet grâce, notamment, au savoir-faire des associations locales,
- résoudre le problème des pneus qui ne sont plus acceptés en déchetterie et les revaloriser,
- inciter à l'utilisation de pièces détachées d'occasion lorsque cela est possible.

2 voir la section « une sortie progressive de la voiture individuelle [...]

Lancement de grands travaux

Le schéma directeur pour la ville de Montpellier a été voté en 2018 avec des données datant de 2014. C'est un outil qui peut permettre de cadrer les actions à entreprendre mais qui ne suffira pas et qui doit être mis à jour.

Au sein de la mairie, les grands projets seront guidés par le comité de pilotage existant et qui sera renforcé. Il sera notamment consulté pour tous les projets de voirie d'un montant supérieur à 100 000 euros et informé des autres. De même, une équipe technique entièrement dédiée au vélo composé de 3 à 4 agent·e·s appuiera ces travaux et fera le lien avec l'ensemble des services de la Métropole. **Les missions du comité de pilotage au cours du mandat seront les suivantes :**

Mission 1 : Intégrer les citoyens et citoyennes

Parce que tous les territoires sont différents, il ne suffit pas d'un cahier de recettes avec des éléments à cocher sur une checklist. Nous devons considérer les personnes et prendre en compte le sentiment d'insécurité à vélo que beaucoup de potentiel·les cyclistes ressentent et qui les freinent à se mettre en selle. Il faut rendre les usagers acteurs en se servant notamment d'outils mis en place par les associations comme :

- les résultats du baromètre des villes cyclables publiés par la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette) ;
- Vigilo : une application collaborative citoyenne développée par et pour les cyclistes de Montpellier dans la dynamique #JeSuisUnDesDeux. Cette application soutenue par la FUB et Vélocité Montpellier est destinée à cartographier les difficultés quotidiennes rencontrées lors de leurs déplacements par les usagers les plus vulnérables : piétons et piétonnes, personnes à mobilités réduites, cyclistes, trottinettes.

Tous les éléments récoltés devront être priorisés. L'avis de la population lors de conseils citoyens, associés aux associations et avec la validation des techniciennes et techniciens (en particulier sur la faisabilité financière et temporelle).

Des compteurs de cyclistes seront mis en place pour être capable de mesurer au cours du mandat l'évolution de l'utilisation du vélo en ville et en Métropole, ainsi que l'impact des actions réalisées.

Mission 2 : fournir un réseau cyclable à haut niveau de services

Un réseau cyclable ne se limite pas à des pistes cyclables aléatoirement installées. Il repose sur une réflexion globale des déplacements et de la valorisation de l'intermodalité, ainsi que sur la priorisation des circulations piétonnes et cyclables dans tout projet d'aménagement ou de réaménagement, conformément à l'article L228-2 de la loi LAURE. De plus, une continuité des circulations cyclables lors de travaux, dans de bonnes conditions de sécurité, doit être assurée.

Plusieurs aménagements sont possibles :

- respecter un haut niveau de qualité de réalisation des nouveaux aménagements (largeur, revêtement, bordures, interconnexions, continuité, gestion des carrefours et prise en compte de l'ensemble des trajectoires possibles).
- Déployer un système de vélo-bus pour se rendre à l'école dans tous les quartiers, afin de créer une habitude du vélo dès le plus jeune âge.
- Inciter au pédibus.

- Ajouter des racks à vélo sur tous les bus de la ville.
- Adapter les nouvelles rames de tramways et nouveaux bus à haut niveau de services au transport des vélos, en ajoutant des espaces dédiés.
- Mobiliser un service d'entretien du réseau et de la voirie (retrait des déchets, encombrants, feuilles mortes, inondations, entretien des revêtements et des marquages).
- Promouvoir l'identification des vélos pour lutter contre le vol.
- Promouvoir et aider financièrement les écoles à utiliser des vélo-école afin de remettre en selle enfants et adultes.
- Former, sécuriser, informer (cf. partie ci-dessus).

Mission 3 : Travailler collectivement dans le cadre de la Métropole sur de Grands Projets d'aménagement de la ville.

Un appel à projets sera lancé auprès de cabinets d'experts de la mobilité pour établir un véritable maillage cyclable de la Métropole avec des espaces dédiés aux vélos, et en finir avec le réseau confettis actuel.

Les propositions que nous avons déjà à étudier :

- aménager les chemins des écoles avec un réseau de pistes cyclables ;
- créer des itinéraires vélos universitaires reliant les principaux campus et sites, les résidences étudiantes et le centre-ville aux universités ;
- assurer l'intermodalité avec le RER/TER grâce à des vélo stations automatiques et surveillées dans chaque gare de la Métropole ;
- Mettre place de voies express vélos :
 - la priorité sera mis au développement du **réseau express vélo** permettant de **relier l'Ouest de la métropole au centre-ville en lieu** et place du projet de contournement ouest de Montpellier. Avec des passerelles dédiées et voies express reliant Juvignac, Lavérune (passerelle au-dessus de Genevaux) et Saint-Jean de Védas (passerelles au-dessus de Rieucoulon et de la Mosson.
 - la **fermeture du transit voiture par le tunnel de la Comédie**, en gardant seulement l'accès aux parkings et la possibilité de transit pour les transports d'urgence.
 - l'ouverture d'une **piste cyclable en double sens sur l'avenue Georges Clémenceau**, passant par le tunnel de la Comédie, pour rejoindre le Corum dans le prolongement de l'axe reliant Lavérune au centre-ville.
 - l'**aménagement du Boulevard Victor Hugo** rejoignant la Comédie pour un accès sécurisé des vélos.

UNE SORTIE PROGRESSIVE DE LA VOITURE INDIVIDUELLE POUR AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'AIR ET RÉORIENTER LES INVESTISSEMENTS

Abandon des projets de nouvelles infrastructures routières et autoroutières (COM, DEM, LIEN)

Plusieurs projets d'infrastructures routières prétendent répondre aux difficultés réelles rencontrées pour se déplacer sur certains secteurs : prolongements du LIEN au niveau de Vendargues (10 millions d'euros) et Grabels (entre 85 à 145 millions d'euros), déviation Est de Montpellier (70 millions d'euros) et, le plus important, le projet du COM - contournement Ouest de Montpellier (230 à 270 millions d'euros).

Mais si les problèmes de trafic automobile rencontrés sur ces secteurs permettent de localiser les points noirs, favoriser l'augmentation de ce trafic n'est pas la solution pour résoudre le réel problème de déplacement des Montpelliéraines et Montpelliérains. **Le projet de COM prévoit pourtant de passer de 37 000 trajets par jour à 90 000.** Il répond essentiellement aux besoins de transit entre l'A709 et l'A9 qui concerne surtout le transport de marchandises et les déplacements touristiques. De nombreuses études ont également démontré que **créer de nouvelles infrastructures routières pour résoudre les problèmes de congestion du trafic automobile génère davantage de trafic** et que ces nouvelles infrastructures **connaissent rapidement**, dans un délai de 5 à 10 ans, **les mêmes problèmes de congestion** qu'elles étaient censées résoudre avec un trafic encore plus élevé.

Ces projets constituent de véritables **coupures dans les territoires** difficilement franchissables en particulier pour les modes actifs. Ils sont sources de **nuisances sonores** et ont un **impact néfaste sur l'environnement, la qualité de l'air et la santé**. Montpellier a besoin de substituer à un projet de contournement routier un système multimodal multipliant les possibilités d'entrées dans la ville par les modes actifs et les transports en commun et, ainsi, repenser le rapport entre la ville centre et sa périphérie.

Nous Sommes propose donc de **renoncer au projet de COM et interdire le transit des transports routiers entre l'A709 et l'A75.** Ce transit peut s'opérer actuellement via Béziers. Toutefois, si une infrastructure dédiée doit être mise en place, ce dont nous doutons sérieusement, elle doit l'être en dehors de l'agglomération et en collaboration avec les autres collectivités territoriales concernées, via le projet de Liaison Intercommunale à l'Ouest de Montpellier (LICOM).

Plus généralement, nous souhaitons un abandon total de tout autre grand projet d'infrastructures routières et autoroutières sur l'espace métropolitain.

Mise en place d'un code de la rue

Un code de la rue adapté à notre territoire sera rédigé dès les premiers mois du mandat pour réglementer les circulations urbaines et sécuriser les déplacements des piétons et piétonnes et cyclistes. A la suite d'études de terrain nécessaires, plusieurs aménagements seront nécessaires à sa mise en application. A court terme, nous serons amenés à expérimenter des infrastructures en utilisant des aménagements temporaires. Remplacés ensuite de façon permanente dès lors qu'ils seront validés par les usagers. Par exemple, s'il semble pertinent d'ajouter une ou plusieurs pistes cyclables sur des axes, nous pourrons le faire rapidement avec un marquage temporaire, afin de valider la pertinence du lieu et la cohérence avec les déplacements des usagers (sécurité, utilisation, cohérence, etc.). En revanche, ces expérimentations ne pourront pas dépasser un mois.

Notre objectif est de parvenir à une circulation apaisée partout et la possibilité pour les piétons et piétonnes, les cyclistes et autres mobilités actives de se déplacer en toute sécurité. Ce code de la rue impliquera notamment :

- **Une aire piétonne dont le périmètre sera revu, mieux délimité et mieux signalé.** Les voitures et les deux-roues motorisés (hors riverains et livreurs) y seront interdits, et les cyclistes devront y rouler au pas ou descendre de leur vélo en cas de forte affluence.
- **Une majorité de zones 20 (zones de rencontre) et de zones à 30 km/h.** Le 50 km/h sera autorisé uniquement sur les grands axes. Les aménagements nécessaires pour ralentir la vitesse efficacement seront installés.

- **Une signalétique homogène et des aménagements facilitant et sécurisant les cyclistes** : généralisation du double sens dans les rues à 30km/h, des sas vélo aux feux tricolores, le cédez-le-passage cycliste au feu rouge (voir notre plan vélo plus bas).
- **Davantage de contrôle et de verbalisation de la vitesse et des infractions** (ex : stationnements sur les trottoirs et pistes cyclables) de deux roues motorisées et des voitures.
- **Nous interdirons progressivement l'accès à l'hyper-centre aux deux-roues motorisés** (hors riverains et livreurs). Des places payantes leur seront réservées dans les parkings voitures actuels. La verbalisation des infractions à cette règle sera systématique.
- **Des dimanches sans voiture** : nous nous engageons à déployer des dimanches sans voiture de manière trimestrielle pour permettre à la population d'expérimenter et de vivre concrètement les bienfaits d'une ville apaisée (Ecusson élargi). **Les transports en commun seront gratuits lors de ces dimanches.** Les journées seront co-animées avec l'ensemble du tissu associatif pour y proposer des ateliers sur le vélo, des randonnées urbaines, et plus généralement des actions festives de réappropriation de l'espace public.

Etude de faisabilité sur l'extension de la ZFE articulée à un péage urbain

Nous reprendrons les études et actions engagées dans le cadre du projet retenu en 2019 par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) à l'issue de l'appel *Zones à faibles émissions*. Celui-ci prévoit de cibler dans un premier temps le cœur de ville pour être ensuite élargi par étapes successives.

Nous déploierons le dispositif ZFE en priorité dans des zones souffrant d'une pollution de l'air avérée et en ciblant les véhicules les plus polluants. Notre objectif étant **la sortie du diesel à horizon 2030**.

Transport de marchandise : nous poursuivrons et amplifierons le travail engagé pour appuyer le transport propre autour du *dernier kilomètre* grâce à des **plateformes de dépôt** et la mise à disposition d'une **flotte de vélo cargo et de petits utilitaires électriques**, en particulier sur les trajets à provenance du Marché d'intérêt national (MIN).

Nous étudierons la possibilité de mettre en place une **aide pour les artisans et artisanes** qui choisissent de renoncer à leur véhicule thermique pour un véhicule électrique (voiture, petit utilitaire, vélo cargo).

Nous soumettrons en deuxième partie de mandat, à une assemblée citoyenne tirée au sort, la pertinence d'un péage urbain. En effet, pour que ces mesures fonctionnent et que les efforts nécessaires soient consentis, il faut qu'elles fassent l'objet d'un consensus large et d'une adhésion de la population. Il faudra aussi que la ville et la Métropole aient développé massivement les offres alternatives à la voiture individuelle thermique.

L'idée avancée est la suivante :

Utilisation de « **détecteurs verts** » (de type MESTA Fusion ou équivalent) aux axes d'entrée principaux de la ville pour un accès payant à Montpellier :

- 1 euro par entrée la première année
- 3 euros par entrée, ensuite

Exonérations dans les cas suivants :

- personnes roulant avec un véhicule (a) particulier électrique (b) ou en covoiturage
- les entrées dans la ville le week-end

Montpellier n'héberge que la moitié des personnes habitant l'aire métropolitaine et près de 150 000 personnes qui travaillent à Montpellier n'habitent même pas la Métropole. Les ZFE ou les péages urbains sont les seules solutions techniques qui, aujourd'hui, permettraient de contraindre des automobilistes qui n'habitent pas sur Montpellier. Cependant, il ne faut pas oublier que le choix de l'éloignement géographique est souvent lié à des revenus plus modestes qui peuvent ainsi avoir accès à la propriété à moindre coût. La dépendance à la voiture de ces derniers est donc plus forte d'autant que les alternatives à la voiture individuelle y sont pour la plupart du temps extrêmement réduites. Les gilets jaunes ont montré que la seule contrainte financière n'était pas suffisante pour changer radicalement les comportements. Notre offre d'alternatives crédibles sera accompagnée d'adaptations de nos politiques sur critères sociaux, pour ne pas pénaliser ceux qui le sont déjà. Enfin, notre réflexion se pose sur le temps long de l'urbanisme à l'échelle d'au moins deux mandats. La ville sera repensée pour progressivement se redensifier et proposer un modèle d'habitat qui aidera à stopper la périurbanisation.

MOBILITÉ DES FEMMES

Les femmes ne se déplacent pas de la même manière que les hommes. Or, les infrastructures ne le prennent pas en compte.

Cette tendance est évidente dans les systèmes de transport du monde entier, dont la conception répond moins aux attentes des personnes qui multiplient les petits trajets - comme c'est souvent le cas des aidants et aidantes et des travailleurs et travailleuses à temps partiel (souvent des femmes) - que les personnes (généralement des hommes) qui vont et reviennent du travail, empruntant les transports deux fois par jour sur de longues distances. Les infrastructures de transport sont souvent inaccessibles aux personnes à mobilité réduite ou voyageant avec des personnes à charge, et les femmes sont particulièrement exposées au harcèlement sexuel ou à la violence lorsqu'elles marchent dans les espaces publics, lorsqu'elles sont à vélo ou qu'elles utilisent les transports en commun. L'objectif est de promouvoir la mobilité des femmes et d'accroître leur autonomie. Nous devons donc repenser l'accès à la mobilité et les déplacements afin de garantir que les déplacements courts, à pied ou en transports en commun, soient confortables, accessibles, abordables et sûrs.

Mission 1 : les campagnes de sensibilisation

Des campagnes de communication dans le transport contre le harcèlement sexuel et d'autres comportements discriminatoires seront développés.

Mission 2 : les bus arrêt à la demande aux heures tardives

Un dispositif d'arrêt à la demande pour que les bus s'arrêtent le plus près possible du domicile des personnes qui rentrent seules la nuit à des heures très tardives sera mis à l'étude.

Mission 3 : aménagement des stations

L'environnement des stations de transports en commun doit contribuer à diminuer le sentiment d'insécurité, avec des lieux propres, bien éclairés, signalés et visibles.

En bref, notre volonté pour la ville

A l'issue du prochain mandat, la part modale de la voiture individuelle, actuellement de l'ordre de 50% sur la Métropole de Montpellier, devra passer à moins de 25%. A l'inverse, celle des transports en commun devra augmenter de 13% à 30%, celle du vélo de 3% à 20% et celle du co-voiturage et de l'autopartage à près de 20%.

C'est pourquoi nous déclarons que le mandat municipal 2020-2026 sera celui de la mobilité active et du transport en partage pour toutes et tous !

L'urgence écologique doit nous faire repenser nos modes de déplacements et la ville de Montpellier se doit d'offrir à ses citoyennes et à ses citoyens la possibilité d'utiliser de façon sûre et fluide les différents modes de mobilités à leur disposition. Notre objectif est de faire sortir progressivement Montpellier de sa dépendance à la voiture individuelle en protégeant les piétons et piétonnes et les personnes à mobilité réduite, en favorisant les mobilités actives, les transports en commun et le partage des véhicules individuels.

L'abandon des projets de nouvelles infrastructures routières permettra de réorienter les investissements dans un réseau de transport en commun efficace et un réseau cyclable structurant.

Tout ceci ne saura se faire sans une implication active des habitantes et des habitants ainsi que des acteurs économiques et sociaux. Notre plan de transformation des mobilités pour Montpellier ne doit laisser personne sans solution. Il doit être durable, inclusif et solidaire

