

# Les besoins en stationnement pour vélos à Montpellier

Synthèse préparée par l'association *Vélocité-Languedoc*

4 octobre 2009

## Contexte du problème

La question du **stationnement des vélos sur la voie publique** était presque inexistante il y a quelques années, mais elle a pris une importance croissante pour plusieurs raisons:

- l'augmentation continue du nombre de cyclistes a abouti à la saturation des points d'attache improvisés (poteaux de signalisation routière,...) dans certains secteurs,
- la piétonnisation du centre-ville de Montpellier en 2004 a fait disparaître des centaines de garde-corps (barrières) qui étaient utilisés par les cyclistes comme stationnement, ainsi que d'arceaux à vélo parfois utilisés comme barrière contre le stationnement automobile.
- avec la création du service de location de vélos VéloMagg, certains stationnements existants ont été réservés aux vélos VéloMagg et interdits aux vélos privés, alors même que le nombre de vélos à stationner augmentait entre autres grâce aux vélos « VéloMagg longue durée ».

Ces évolutions ne sont pas négatives en elles-mêmes, mais elles rendent le problème plus aigu.

Concernant la question du **stationnement dans les espaces privés**, la question n'est pas nouvelle mais elle n'a guère évolué. On peut citer les problèmes suivants:

- centre historique: immeubles anciens, sans espace disponible pour les vélos. La recherche de solutions est urgente (stationnements sur la voie publique, locaux en rez-de-chaussée,...), d'autant plus que Montpellier compte beaucoup de tels immeubles anciens.
- immeubles récents: pendant plusieurs décennies, les immeubles construits à Montpellier ont été dotés de parkings pour les voitures mais d'aucun parking pour les vélos. Là aussi la recherche de solutions est urgente, mais elle peut être un peu plus simple (aide et/ou contrainte pour la création de parkings pour les vélos par les syndicats de copropriété).
- depuis peu, le PLU impose à nouveau des stationnements pour les vélos dans les immeubles neufs. Il reste peut-être à vérifier l'application de cette obligation, et que les locaux prévus pour les vélos ne sont pas ensuite détournés pour un autre usage.

Sur cette question, la municipalité a agi en faisant évoluer le PLU par rapport à l'ex-POS, mais n'a pour l'instant pas eu la moindre action en faveur des logements existants. Or il s'agit d'un problème crucial, qui ne se résoudra pas spontanément du fait de la durée de vie des habitations.

## 1. Équipements municipaux (maisons pour tous, etc...)

La demande de stationnements pour vélos est particulièrement importante à proximité des lieux attirant du public, qui dépendent souvent de la municipalité ou de l'agglomération:

- Maisons pour Tous,
- gymnases, stades, piscines, et autres équipements sportifs (exemple Stade Philippidès),
- espaces verts (exemples: zoo, bois de Montmaur)
- équipements culturels (exemples: musée Fabre, Corum)
- mairie (!)

Or on constate en général que ces équipements disposent de parkings pour les voitures, mais d'aucun stationnement pour les vélos.

Ceci est particulièrement choquant, car la mairie est responsable ou co-responsable de ces lieux, elle a la compétence réglementaire pour créer les stationnements nécessaires, et elle dispose souvent d'un espace important justement utilisé pour créer les stationnements automobiles.

Cette situation peut et doit être corrigée sans délai.

Concernant l'hôtel de ville lui-même, le simple râtelier est difficilement utilisable, et les cyclistes utilisent plutôt les barrières voisines, ce qui est peu satisfaisant car les montants en aluminium se décrochent facilement. Cela donne une image désastreuse aux cyclistes se rendant à la mairie.

## 2. Autres équipements recevant du public

Tout équipement recevant du public doit disposer d'un stationnement pour les vélos, même lorsque la gestion n'est pas municipale, par exemple:

- administrations (exemple: Préfecture)
- cinémas
- marchés (exemples: place Salengro, boulevard des Arceaux)
- centres commerciaux (exemples: Polygone, supérettes de quartier)

Dans tous les cas, les stationnements à vélo doivent faciles à localiser, faciles d'accès, et à proximité de l'entrée des lieux concernés. Sans ces conditions, ils sont difficilement utilisables.

## 3. Centre historique

Le manque de stationnement pour les vélos est criant dans pratiquement tout le centre historique.

Il est lié à la piétonnisation, qui a supprimé les barrières utilisées jusque là par les cyclistes.

Il est également parfois lié à l'extension des terrasses de cafés et restaurants, qui se sont étendues sur les espaces précédemment occupés par des arceaux pour vélos: exemple rue du Plan d'Agde (quartier St-Roch).

On peut donc signaler un grand nombre de lieux où il manque des stationnements pour vélos:

- **place de la Comédie:** très forte demande, présence de cinémas, disparition récente du parking situé à côté du Quick, encombrement du parking derrière le théâtre de la Comédie (utilisé par les motos). C'est un point critique.
- **esplanade du Corum:** demande de stationnements pour le Corum et le musée Fabre. Le cas du Corum les soirs de concert est emblématique. Les arceaux situés à la station de tramway est très peu connu car éloigné (distance et dénivelé) des entrées principales.
- **rue de l'Université:** l'offre de stationnement vélo autour de la Faculté de Droit était surabondante avant la piétonnisation (200 places entre la rue de l'Université et la rue de l'École Mage), mais les arceaux à vélos avaient été installés en réalité pour rendre impossible le stationnement des voitures. Avec la piétonnisation, tous les arceaux ont été supprimés (voir photos avant-après). Il y a donc maintenant une grosse difficulté rue de l'Université.



- **bas de la rue Saint-Guilhem:** il n'y a rien
- **Halles Castellanes:** le parking pour vélos est saturé
- **Arc de Triomphe, place de la Canourgue:** il n'y a rien
- **secteur de la place Saint-Roch:** il n'y a rien. Les arceaux de la rue du Plan d'Agde ont été supprimés avec l'extension d'une terrasse de restaurant.

Cette liste n'est pas limitative, le problème est généralisé dans le centre historique.

Une conséquence gênante est que des cyclistes accrochent leurs vélos aux rideaux de fer des commerces lorsqu'ils sont fermés. Outre le risque de dégradation, ceci est très gênant si le commerçant veut accéder à son magasin hors des horaires habituels.

## 4. Gare SNCF

Le nombre de places disponibles pour les vélos à la gare SNCF de Montpellier est extrêmement faible, et cette situation dure depuis des années. La comparaison avec des villes de taille analogue est terrible.

Les parkings parfois créés après de longues discussions disparaissent au bout de quelques années. Par exemple le parking qui avait été créé au-dessus de la dalle de la gare (supprimé), ou celui situé au bout de la voie A (bloqué car incompatible avec le contrôle de l'accès aux quais pour l'idTGV).

Un grand parking a été créé par Vélo magg, et il est principalement utilisé par le service Vélo magg lui-même. La possibilité d'y stationner des vélos privés n'est pratiquement pas utilisée, soit parce que le service n'est pas adapté, soit par manque de communication. Il serait probablement utile de s'inspirer de villes plus avancées en matière de vélostations, comme Strasbourg, Grenoble ou Chambéry.

La gare SNCF est donc un point critique, où le manque de stationnement pour les vélos est particulièrement problématique.

## 5. Besoins diffus

Au-delà des points particulièrement criants, il y a un besoin diffus sur l'ensemble du territoire communal: quelques places tous les 500 m le long des axes structurants seraient bienvenus.

De même, dans le centre-ville, le besoin diffus justifierait quelques centaines d'arceaux à vélos.