



La ville sans contraintes.

<http://montpellier.fubicy.org>

Synthèse des demandes d'équipements cyclables (avril 2010)

Nous rappelons que notre priorité consiste à favoriser les déplacements quotidiens à vélo. Pour cela, il y a plusieurs éléments à prendre en compte :

- **Favoriser le stationnement**, par une politique de mise en place d'arceaux à vélos implantés de manière diffuse, surtout dans le centre ville. Ça manque dans toute les villes, les services techniques préférant en général faire des parcs vélos concentrés (par exemple de 20 places), plutôt que mettre plusieurs fois quelques arceaux distribués le long d'un trottoir ou entre 2 places de parking.
- **Multiplier les zones 30 avec ralentisseurs**, notamment dans les rues étroites où il n'y a pas la place de réaliser des pistes ou bandes cyclables. De plus, selon le nouveau code de la route, les double-sens cyclables sont systématiquement autorisés dans ces zones. À Montpellier, on constate qu'il y a du retard par rapport à d'autres villes, où ces zones se développent avec succès (Strasbourg, Bordeaux, Rennes, Nantes, Metz, etc.). Et bien sûr, aussi développer les "zones 20" (ou "zones de rencontre"), dès que le contexte s'y prête, où l'espace est complètement partagé, avec – par exemple - des bacs à fleurs en guise de ralentisseurs! Ces mesures permettent de faire progresser les idées de mixité et de cohabitation, plutôt que de ségrégation, entre les divers modes de déplacement.
- **Équipements de voirie cyclables** là où la circulation partagée serait inadaptée, notamment le long de voies de communications importantes et actuellement insécurisées pour les vélos. Nous demandons que ces aménagements se fassent en récupérant de l'espace sur les voies utilisées par les véhicules motorisés, et non pas sur les voies utilisées par les piétons (trottoirs) le mauvais exemple, pour nous, étant l'avenue Henri Marès. Ces équipements – en général des bandes ou des pistes cyclables – doivent constituer un maillage cohérent et continu permettant de relier les quartiers périphériques au centre, et entre eux (rocodes). En effet, on constate que c'est surtout dans les quartiers périphériques que la voirie est le plus insécurisante pour les vélos – mais aussi, souvent, pour les piétons – c'est-à-dire pour les non motorisés, plus fragiles par définition. Or ces quartiers représentent un fort potentiel de population, et c'est là qu'on trouve le plus de réticence à l'usage quotidien du vélo.

Axes à aménager en priorité

Nous avons identifié 6 grands axes, reliant le centre aux quartiers, ou les quartiers entre eux. Sur la carte¹, nous avons indiqué en rouge les aménagements à réaliser (soit en pistes/bandes, soit en Zone de rencontre), et fait figurer en vert les aménagements déjà existants (seulement ceux qui sont pertinents par rapport aux axes en question).

1. Agropolis – Facultés – Centre.

C'est probablement l'axe le plus fréquenté par les cyclistes au quotidien. La proportion d'aménagements est importante, néanmoins il manque quelques morceaux.

a) Route de Mende, discontinuité à combler entre le carrefour Rte de Mende/rue Arthur Young et le

¹ http://jean-michel.helary.perso.sfr.fr/demandes_pistes.pdf

petit rond-point Prof. Ch. Camproux (carrefour avec chemin du réservoir de Montmaur). Il avait été suggéré de faire une piste non pas le long de la route de Mende, mais par le petit chemin descendant au parking puis en contre-bas du bois de Montmaur pour rejoindre la rue A. Young (cf. Plan sur La Gazette).

b) Rue du Docteur Pézet : il y a une piste de chaque côté sur les trottoirs, mais c'est très malcommode vu le nombre de piétons (nombreux étudiants entre la station de tram St Eloi et les facs). Or, cette rue a sens unique comporte deux voies de circulation, ce qui est surdimensionné. Il est possible, soit de réduire à une voie et d'utiliser la voie libérée pour une piste bi-directionnelle, soit de mettre cette rue en Zone 30 – avec circulation cycliste autorisée dans les deux sens.

c) Avenue du Professeur Grasset, le long du tram (très forte fréquentation!). Les cyclistes doivent passer soit sur la voie du tram, soit par les contre-allées. Sur la voie du tram, c'est officiellement interdit. Sur les contre-allées, il y a deux obstacles : des sens uniques qui changent de sens au milieu (au niveau de la station Boutonnet), et des ralentisseurs sur toute la largeur, rédhibitoires pour les cyclistes. Il suffirait d'aménager une des deux contre-allées, en "coupant" les ralentisseurs (de façon à laisser passer un vélo), et en mettant officiellement les contre-allées en Zone 20 (ceci permettrait notamment aux cyclistes de circuler dans les deux sens, malgré les panneaux de sens unique).

d) Au niveau de la station "Stade Philippidès". Les cyclistes descendants sont forcément en infraction : ils ne peuvent passer que sur les voies du tram ou sur le trottoir derrière la station (non signalé comme cyclable, et étroit). Dans l'autre sens, il ne reste que la voie pour motorisés (le haut de l'avenue Chancel menant à la rue de l'École Normale).

e) Place Albert 1er : catastrophique! En descendant (provenant soit du quai du Verdanson soit de l'avenue Bouisson Bertrand) il n'y a aucun passage autre que sur les voies du tram (dangereux à cet endroit : courbes de chaque côté) ou sur les quais de la station (qui est très fréquentée). En montant, il y a - en plus des voies de tram ou des quais de station - les trois voies de circulation motorisée, très intenses et rapides! Enfin, il y a les marches sur le côté est de la place, non signalées et qui risquent de faire chuter plus d'un cycliste cherchant à rejoindre la piste du Verdanson.

Lavérune – Centre

Cet axe important "irrigue" tous les quartiers sud-ouest (Figuerolles, Chamberte, Estanove, Montpellier Village, etc.). En outre, il permet de relier la piste départementale partant du rond-point M. Gennevaux vers Lavérune, Pignan, Cournontéral, Cournonsec. Il longe aussi St Jean de Védas, et permet de relier la piste du chemin des Oliviers vers le chai du Terral et le centre de ce village.

Actuellement, en venant du centre, l'accès au plan Cabannes est aménagé (couloir bus autorisé aux vélos). Au delà, il faut aménager la rue du Faubourg Figuerolles, le mieux serait en zone 30 car elle est étroite et la circulation automobile se fait à double sens. Puis la route de Lavérune là où elle ne l'est pas, c'est-à-dire entre la rue de la Figairasse et la rue des Chasseurs, puis entre la rue du Pas du Loup et le rond-point St Exupéry (notamment le passage sur le pont au-dessus de la voie rapide au niveau des cuisines centrales), puis entre le rond-point Montpellier Village et le rd point Maurice Gennevaux (avec raccordement à la piste départementale).

3. Tournezy – Garosud – Grand M – Centre

C'est aussi un axe important vers le sud, avec les quartiers Gambetta/Clémenceau, Croix d'Argent, Mas de Bagnères, Garosud et Tournezy. Actuellement, il y a une belle piste le long de l'avenue du Colonel Pavelet (entre le Grand M et la Jeune Parque -rue de la Castelle) mais cette piste est sous-utilisée puisqu'elle n'est reliée à rien, et les deux ronds points à ses extrémités (Grand M et Grand

Rondelet) sont extrêmement dangereux à vélo! Il est donc urgent d'aménager : le Boulevard Gambetta et l'avenue de Toulouse – jusqu'au Grand M – en assurant le raccordement avec la piste de l'avenue du Colonel Pavelet, puis après la Jeune Parque, l'avenue El Alamein jusqu'au rond-point du Grand Rondelet, avec possibilité de rejoindre le quartier Tournezy d'une part, et de franchir le pont sur l'autoroute pour sortir vers Maurin ou Villeneuve les Maguelone, d'autre part.

En relation avec cet axe, nous demandons aussi :

- l'aménagement de la rue Rondelet : actuellement la piste est uni-directionnelle (à contre-sens), et dans l'autre sens les cyclistes doivent rouler sur la chaussée en se faisant insulter par les motorisés (qui pensent que la piste est à double-sens). Comme il n'y a vraiment pas la place de faire une piste bi-directionnelle, la solution est clairement une Zone 30 (en supprimant la séparation motorisés-vélos).
- La mise en continuité et à double sens cyclable de la rue des Chasseurs, et, dans la continuité de la rue Guillaume Janvier déjà aménagée, l'aménagement du tout petit morceau qui manque, le long du tram 2, pour rejoindre l'avenue Villeneuve d'Angoulême, puis de la rue Saint Cléophas pour rejoindre l'avenue de Maurin.

4. Odysseum – Centre, et barreau nord-sud rive gauche du Lez

Ces deux axes sont mis en commun, car un des tronçons à aménager les concerne tous les deux. Il s'agit de prolonger l'aménagement existant de l'avenue de la Pompignane, entre le carrefour Pompignane/Pierre Mendès France/Vieille Poste, jusqu'au rond point Christophe Colomb (Richter), ce dernier étant d'ailleurs signalé par nos adhérents comme très dangereux. De là, il est facile de rejoindre la piste vers Lattes sur la rive droite du Lez. Cela complète donc l'axe Nord-Sud de Castelnau à la mer, sans avoir besoin de traverser deux fois le Lez de part et d'autre de l'Hôtel de Région.

D'autre part, cela permet aussi de rejoindre Odysseum (et plus généralement les nouveaux quartiers de la Lironde et du Millénaire) par le début de l'avenue Albert Einstein et la route de Vauguières. Sur ces voies il n'y a pas d'aménagement, mais la route de Vauguières est tranquille, et peut-être qu'un simple "jalonnement" indiquant cet itinéraire vers Odysseum serait suffisant (étudier toutefois la situation sur l'avenue Einstein).

L'installation d'arceaux de stationnement à Odysseum est aussi hautement prioritaire! Actuellement, il n'y a rien (sauf les emplacements privés de Décathlon) et les "vigiles" d'Odysseum veillent – mais pas contre les vols de vélos!

Dans le même secteur, deux (ré)-aménagements très simples, proposées par un technicien, qui peuvent être réalisés sans frais :

- rétablir le double sens cyclable Boulevard des Consuls de la Mer entre la place Jean Béne et le tramway (station rives du Lez). Il s'agit d'une continuité cyclable importante entre la passerelle des Barons de Caravètes (Fac SE) et la rue du conté de Melgueil. Des travaux ont fait disparaître ce double sens cyclable qui était aménagé avec un séparateur. Dans la nouvelle configuration il suffit de rajouter le panneau M9V2 (sauf cycles) sous le B1 (sens interdit) - qui du reste est mal positionné dans le mini giratoire de la place Jean Béne : il est à gauche. Et de mettre, côté véhicule (juste après avoir franchi la plate-forme du tram) le panneau C24a (carré bleu annonçant les cycliste en sens inverse). Ce ne sont que des panneaux (marquage au sol pas nécessaire réglementairement!!)
- Carrefour avenue de la Pompignane / rue Alphonse Juin (Pont Garigliano). Au lieu de terminer les pistes cyclables 100m avant le carrefour, continuer en bandes cyclables jusqu'au carrefour : marquage avec redistribution des voies de présélection au feux - une seule voie

tout droit, une de TAD et une de TAG et on récupère largement de quoi amener une bande cyclable jusqu'au feu (l'élargissement à deux voies filant tout droit 50 m juste avant le feu pour ensuite se rabattre à 1 seule voie ne sert pas à grand chose, si ce n'est à stocker quelques véhicules supplémentaires mais n'améliore pas la capacité du carrefour puisqu'il y a rabattement juste après le carrefour) Ce n'est que du marquage!

5. La rocade nord-ouest

Il s'agit de ce grand axe de contournement, partie de la N113 : 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 Castelnau. Axe très important puisqu'il relie de nombreux centres universitaires : Ecole d'Agro, Faculté de Pharmacie, Faculté des Sciences, Faculté des Lettres. Un morceau a été aménagé avenue Henri Marès, mais nous considérons cet aménagement comme un contre-exemple : espace récupéré sur les piétons (et les arbres!) mais sans toucher aux motorisés. Or, cet axe est large. Il y a largement la place de réaliser une bande cyclable de chaque côté, quitte à ne plus matérialiser le nombre de voies de circulation automobiles, sauf au milieu de la chaussée, et à l'approche des carrefours (pour ménager des "tourne-à-gauche") – où des sas pour vélos doivent être généralisés. Ce type de rétrécissement implicite a pour effet de réduire la vitesse des motorisés (avec les 4 voies actuelles, on constate des vitesses excédant toujours les 50km/h autorisés!).

6. La petite rocade autour de centre

On en voit bien le tracé sur la carte. Elle permet de relier entre eux les divers axes reliant le centre aux quartiers, en évitant aux cyclistes de forcément passer par l'Ecusson (et d'éviter de sérieuses côtes). De plus, elle est déjà aménagée sur une bonne partie.

Quai du Verdanson, déjà fait. Franchissement du Corum : pourrait être amélioré! Boulevard Jean Mermoz/Rue du Prof. Valois : fait jusqu'à la rue d'Argencourt. Avenue Jean Mermoz, rue Léon Blum, jusqu'à la rue Albert Dubout : à faire. Jonction avec le Boulevard d'Orient : à faire. Boulevards d'Orient, Rabelais, Vieussens, Berthelot : à faire (bi-directionnelle nécessaire). Boulevard Renouvier : à faire en bi-directionnel. Rues Guillaume Pélicier, Saint-Louis, Doria, Gerhardt : à faire (déjà programmé pour 2011?). Avenue Chancel, rue Auguste Broussonet : fait.