



HAL
open science

Le développement de la pratique cyclable sur le territoire de Montpellier dans un contexte de crise sanitaire

Andoni Hentgen-Izaguirre

► **To cite this version:**

Andoni Hentgen-Izaguirre. Le développement de la pratique cyclable sur le territoire de Montpellier dans un contexte de crise sanitaire. Géographie. 2021. dumas-03526451

HAL Id: dumas-03526451

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-03526451>

Submitted on 22 Sep 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



**LABORATOIRE
DE GÉOGRAPHIE ET D'AMÉNAGEMENT
DE MONTPELLIER**



ENTPE

Université Paul-Valéry Montpellier III

UFR 3 Sciences humaines et sciences de
l'environnement – Département Géographie et
Aménagement

Le développement de la pratique cyclable sur le territoire de Montpellier dans un contexte de crise sanitaire

Andoni Hentgen—Izaguirre

Sous la direction de CHAPELON Laurent et la co-direction de
LAMMOGLIA Adrien

Sous la responsabilité de ORTAR Nathalie

Date de soutenance : 15 juin 2021

Mémoire de stage de 1^{ère} année



Année universitaire 2020 - 2021

Table des matières

<i>Avant-propos</i>	2
Introduction.....	4
1. En quoi la part modale du vélo est-elle si différente selon les territoires ?.....	8
1.1 Une pratique du vélo qui admet un certain succès à l'international (Amsterdam, Copenhague) et dans certaines villes françaises (Grenoble)	8
1.2 Mais qui se heurte à de nombreux éléments en France et sur notre terrain d'enquête, Montpellier.....	12
1.3 Néanmoins, il semblerait qu'il y est un nouvel essor du vélo en France et dans le monde.	17
2. Comment s'articulent les politiques mises en place en faveur du vélo sur une métropole française, Montpellier	20
2.1 Des prises de décision fortes sur le territoire de Montpellier.....	20
2.2 Des aménagements provisoires voient le jour depuis plus d'un an sur le territoire	29
3. Des aménagements provisoires qui ne font pas l'unanimité chez les usagers	35
3.1 Un tissu associatif montpelliérain riche qui porte la parole des cyclistes.....	37
3.2 Des aménagements provisoires qui divisent l'opinion des usagers.....	39
Conclusion	49
Bibliographie.....	50
Sources Web.....	51
Annexes	52
Table des illustrations.....	69

Avant-propos

La crise sanitaire a contraint les mobilités lors du premier confinement, néanmoins, le vélo semble avoir connu un essor important lors de cette crise sanitaire. En effet, il s'avère être le moyen de déplacement qui respecte à la fois les mesures sanitaires de distanciation sociale, mais également l'un des modes de transport le plus respectueux de l'environnement du fait de son utilisation plus verte que la voiture, en termes d'émission de CO₂. Selon l'Agence Européenne de l'environnement, en 2016, une voiture consomme 104 grammes de CO₂/personne/km, lorsque le vélo consomme 0 gramme de CO₂/personne/km. C'est dans un contexte de pandémie que le vélo s'installe dans les politiques publiques avec la mise en place d'aménagements cyclables temporaires dans différentes régions du monde. L'objectif de ce mémoire sera donc de comprendre la place qu'occupe le vélo à travers différents pays et villes en France, mais également de proposer une synthèse la plus fidèle possible concernant la place du vélo à Montpellier.

Dans le cadre de mon stage de Master 1, j'ai été sélectionné pour travailler au sein d'un programme ANR (Agence National de la Recherche) nommé Vélotactique, contraction entre le terme « urbanisme tactique » et « vélo ». J'ai été recruté pour travailler sur une durée de 6 mois, entre début mars 2021 et fin août 2021. L'intégralité des données de terrain proposées dans ce mémoire de recherche a été produite en 3 mois. Le programme pour lequel j'ai été recruté est un programme de recherche-action sur 1 an, né de la volonté d'avoir rapidement des données concernant la crise sanitaire et l'urbanisme tactique sous le prisme des mobilités cyclables. La coordinatrice du projet est Nathalie Ortar, anthropologue et directrice de recherche au Laboratoire Aménagement Economie des Transports à l'ENTPE (Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat). L'objectif de ce programme de recherche est de répondre à une problématique « De l'urbanisme tactique cyclable au changement durable : une comparaison internationale des politiques publiques et des pratiques en contexte de pandémie ». Afin de répondre à cette problématique, le programme ANR Vélotactique s'est appuyé sur plusieurs disciplines. En effet, c'est un projet pluridisciplinaire regroupant des chercheurs et chercheuses en sociologie, géographie, dans l'aménagement, mais également dans l'informatique, qui travaillent ensemble sur 4 tâches. C'est un programme à l'échelle nationale, avec la présence d'équipe à Besançon, Saint-Etienne, Paris, Rennes, Lyon, Grenoble,

mais l'étude a également une portée internationale, avec une ouverture sur les terrains de Bogota (Colombie), Montréal (Québec) et Lausanne et Genève (Suisse), néanmoins en ce qui me concerne et en ce qui concerne ce mémoire de recherche, j'ai été chargé de travailler uniquement sur le territoire montpelliérain. L'intérêt d'avoir plusieurs terrains d'études, est de pouvoir mettre en évidence une approche comparative des politiques mises en place pendant la crise sanitaire, mais également de comprendre la réception des cyclistes vis-à-vis de cet urbanisme tactique et plus particulièrement des coronapistes¹ en fonction des territoires.

Afin de récolter des éléments de réponses, l'enquête s'est accompagnée de 9 entretiens avec non seulement des acteurs associatifs, mais également des acteurs publics en lien avec les mobilités actives. L'intérêt était également de recueillir l'avis d'acteurs publics et de techniciens de la mobilité sous plusieurs échelles, à la fois à l'échelle régionale, départementale et communale. Nous avons également diffusé un questionnaire aux usagers du vélo sur le territoire de Montpellier afin de connaître le ressenti des usagers vis-à-vis des aménagements cyclables temporaires. Ce questionnaire n'a pas été retenu dans le cadre de ce mémoire par faute de temps. La version finale du questionnaire a été dévoilée quelques semaines avant la date de rendu de mémoire, par conséquent, je n'aurai pas obtenu suffisamment de données pour travailler dessus. Pour finir, il a également été intéressant de mener des parcours commentés avec les usagers du vélo montpelliérain afin d'approfondir leur vision de la pratique cyclable de leur territoire. L'objectif étant de mettre en lumière les différents ressentis des enquêtés vis-à-vis des coronapistes mises en place sur leur ville.

Je vous propose ci-dessous une chronologie de la méthodologie d'enquête ainsi que son déroulement :

¹ Néologisme désignant les pistes cyclables provisoires créée lors de la pandémie de Covid-19 en 2020.

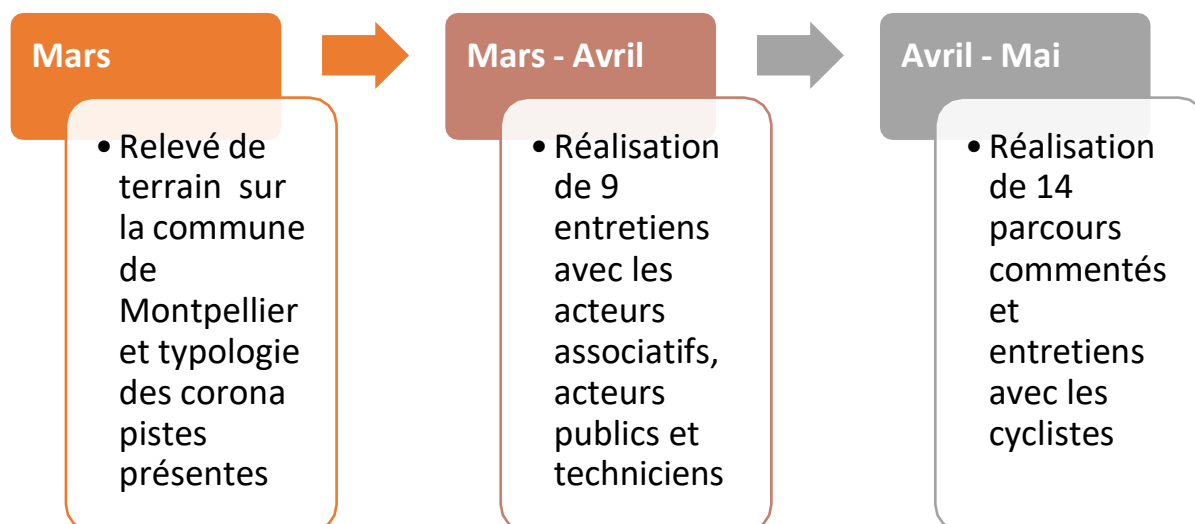


Figure 1 : Chronologie du déroulement de l'enquête

Introduction

C'est à partir des années 1960 que la notion de « ville écologique » voit le jour. D'après Jacques Theys et Cyria Emelianoff, l'approche de la ville écologique est très technique et quantitative, c'est-à-dire que l'écologie et la ville urbaine étaient abordées en quantifiant les choses, comme les déchets, les émissions polluantes et l'artificialisation de la ville. C'est à cette même période que les termes d'écosystème et d'empreinte écologique apparaissent. C'est un courant qui s'inscrit dans « l'hygiénisme » du 19^{ième} siècle, où l'on traite pour la première fois la question des déchets et d'approvisionnement en eau. Les auteurs appellent ça la « médecine de la ville » qui s'installe, et redéfinit la ville comme un environnement sain. Néanmoins, l'écologie urbaine n'était pas encore prise en compte dans les politiques d'aménagements. La périurbanisation a été fondée pour dédensifier la ville et avoir des villages ruraux plus importants en termes de population. Cependant, le phénomène de périurbanisation et le développement de la voiture ont favorisé l'étalement urbain.

Dans les années 1990, selon Jacques Theys et Cyria Emelianoff, la notion de ville durable apparaît. C'est à cette période et dans ce contexte que l'environnement va rentrer dans le champ de l'urbanisme. En effet, la ville n'est plus un espace où on se loge et où l'on

travaille, elle passe ainsi d'une conception fonctionnelle à une conception de la ville comme un espace agréable, confort et esthétique qui doit assurer une satisfaction des modes de vies urbains. C'est dans ce contexte que la notion de « cadre de vie » apparaît, par conséquent, l'enjeu de la ville durable est de satisfaire les exigences de qualité de vie. Le verdissement des villes va également apparaître au cours des années 1990. C'est dans ce contexte d'apaisement de la ville que les mobilités durables vont connaître des projets structurants comme le tramway (de Grenoble par exemple). Le vélo quant à lui confirmera sa place de mode de transport réservé aux loisirs ou au sport.

Aujourd'hui, « la mobilité douce est un phénomène en pleine extension » (Hecker, 2006). L'idée est d'avoir « une mobilité sûre et durable gage de l'attractivité d'un territoire à la fois bien connecté et où il fait bon vivre, à laquelle chacun peut contribuer grâce à son comportement » (Reigner, Brennac, Hernandez, 2013). La pratique du vélo admet des avantages intéressants dans un contexte où la place de la voiture est encore fortement marquée dans le maillage urbain. En effet, selon André Gorz, « la généralisation de l'automobilisme individuel a évincé les transports collectifs ». Néanmoins, dans le cadre des déplacements urbains, « la bicyclette admet « tous les avantages de l'automobile », comme notamment la rapidité et la liberté de stationnement, sans ses inconvénients avec notamment les coûts d'achats, d'entretiens et la pollution produite ». (Carré, 1998)

Les importantes grèves des transports en commun entre fin 2019 et début 2020 ont permis la remise en selle de plusieurs français. La crise sanitaire est venue conforter cette situation favorable pour le vélo, à tel point que, dans un pays où les mobilités ont été paralysées, la pratique du vélo a paradoxalement augmentée. En effet, mobilisée pour construire la « France à vélo » en 2030, l'association Vélo & territoires expliquent que « malgré un contexte sanitaire particulier, le premier bilan de la pratique cyclable en 2020 est positif ». Ainsi, le nombre de passages de vélos enregistrés progresse de 10 % par rapport à l'année 2019.

Néanmoins, l'évolution de la pratique cyclable admet des disparités entre les territoires. C'est le cas de ville qui peine à dépasser les 4 % de part modale comme Montpellier, en comparaison avec des villes références dans le domaine du vélo comme Amsterdam avec ses 40 % de part modale. L'objectif à travers ce mémoire de recherche, est

de comprendre la mise en place des politiques en faveur du vélo dans un contexte de pandémie.

Par conséquent, il s'agira d'expliquer le développement de la pratique cyclable sur le territoire de Montpellier dans un contexte de crise sanitaire ?

Afin de répondre à cette problématique, l'étude sera scindée en trois parties. Dans un premier temps, elle tentera de mettre en perspective plusieurs pays d'Europe qui connaissent un rapport différent au vélo. L'objectif sera de comprendre ce qui a provoqué l'essor du vélo dans certains pays comme les Pays-Bas ou le Danemark et ce qui, à l'inverse, a été sujet à certains freins comme c'est le cas pour la France. Puis, l'étude mettra en exergue les différentes politiques qui laissent penser à un certain « renouveau » du vélo à la fois dans le monde, en France et sur notre terrain d'enquête, Montpellier. Dans un second temps, l'étude s'attardera sur les politiques mises en place à Montpellier au travers de 9 entretiens réalisés avec des acteurs publics, des acteurs associatifs, mais également des techniciens de la mobilité². Enfin, l'étude s'achèvera sur la mise en lumière du ressenti des cyclistes vis-à-vis des politiques abordées dans la deuxième partie. L'objectif sera de mettre en avant la réalité du terrain sous le prisme des principales personnes concernées par les coronapistes, les cyclistes.

Le travail de terrain s'est articulé autour de 3 techniques d'enquête : l'observation sur le terrain, l'entretien et le parcours commenté. L'objectif à travers ce recueil de données empiriques était de comprendre à la fois les aménagements mis en place par les politiques publiques ainsi que les objectifs que sous-tendent ces dernières. Il semblait intéressant de questionner, qui met en place ces politiques en faveur du vélo ? Où ces politiques sont-elles mises en place ? Pour qui et pourquoi sont-elles mises en place ? Quels sont les effets de ces politiques ?

Afin de répondre à ces questions, l'étude s'est orientée dans un premier temps sur le recensement des coronapistes présentes sur le territoire de la commune de Montpellier. Tout d'abord, l'idée à travers ce recensement était de caractériser le type d'aménagement qui est mis en place par la métropole de Montpellier. Dans ce cadre-là, il est intéressant de dissocier

² Les guides d'entretiens sont disponibles en annexe.

les pistes cyclables qui sont uniquement autorisées pour les cyclistes et les voies mixtes qui autorisent la présence de transport en commun de type Bus avec les cyclistes. Ensuite, il semblait intéressant de mettre en relief les différents points de vigilance présents sur ces aménagements cyclables temporaires. Les points de vigilance sont caractérisés par un ensemble de facteurs qui rendent la praticité de l'aménagement confortable. Les facteurs rendent compte de la largeur suffisante de l'espace cyclable, de la présence d'intersections qui coupent ou non l'aménagement et de l'aménagement de ces dernières, si les régimes de priorités sont respectés. Ces facteurs questionnent également sur l'état et la clarté de la signalétique de l'aménagement et de la délimitation avec les autres usagers, sur l'état de la chaussée en elle-même, sur la continuité cyclable, mais également de l'environnement urbain autour, des pôles d'attractivités aux alentours, de la fluidité et de la vitesse du trafic automobile. Par la suite, le discours des cyclistes lors des entretiens de réactivation peut infirmer ou affirmer les hypothèses qui se dégagent des points de vigilance. Enfin, l'objectif avec ce recensement était de produire une cartographie qui mettrait en avant les différents types d'aménagements cyclables, afin de proposer par la suite des trajets imposés aux différents cyclistes, dans le cadre des parcours commentés. L'idée est de mettre à plat la répartition des différents aménagements sur le territoire de Montpellier afin d'avoir une meilleure connaissance spatiale du terrain.

Dans un second temps, nous avons enquêté auprès des acteurs associatifs et publics, mais également des techniciens de la mobilité sur le territoire, afin de rendre compte de l'engagement de chacun dans la mise en place de l'urbanisme tactique et des politiques en faveur du vélo. Et enfin, l'enquête de terrain s'est soldée par la réalisation de parcours commentés et d'entretiens de réactivation avec des cyclistes³. Ces parcours commentés permettent une compréhension plus fine de la relation qu'entretien l'utilisateur avec son mode de déplacement, mais également de pouvoir mettre en perspective les points de vigilance mis en exergue dans le cadre du relevé de terrain et de mieux saisir la manière dont se déplacent les cyclistes sur les aménagements provisoires. Il semblait intéressant de réaliser ces parcours commentés, car ils permettent « d'accéder à l'espace vécu des acteurs » mais ils peuvent également donner « des clés pour comprendre la façon dont ces acteurs s'approprient l'espace » (Raulet-Croset, Collard, Borzeix, 2013)

³ Guide d'entretien disponible en annexe.

1. En quoi la part modale du vélo est-elle si différente selon les territoires ?

La pratique du vélo est fortement installée dans la culture de certains pays du Nord de l'Europe comme le Danemark ou les Pays-Bas considéré comme « les bons élèves » de l'Europe en matière de déplacement cyclable contrairement à d'autres pays comme la France, qui peine à atteindre plus de 3 % de part modale et dont « l'intégration dans les politiques de transport urbain se heurte à toutes sortes d'obstacles » (Carré, 1995). C'est dans cette première partie que nous allons tâcher de comprendre ce qui creuse l'écart entre ces pays.

1.1 Une pratique du vélo qui admet un certain succès à l'international (Amsterdam, Copenhague) et dans certaines villes françaises (Grenoble)

Afin de mieux saisir la différence entre ces pays, nous pouvons nous attarder sur la part modale de chacun des pays, que nous pouvons définir dans ce cadre-là comme la répartition en pourcentage des différents modes de déplacements. Dans son article, *Pourquoi tant de cyclistes aux Pays-Bas*, Frédéric Héran explique que la part modale du vélo dans les modes de déplacements est de 27 % aux Pays-Bas et de 18 % pour le Danemark, en 2015. Un pourcentage élevé en comparaison avec la part modale du vélo en France qui est de l'ordre des 3 %, pour la même année. Il semblerait que cette effervescence de la pratique cyclable dans ces pays soit la solde de politiques en faveur du vélo, déjà à l'œuvre depuis plus de vingt ans. (Papon, 2012)

Pour commencer, il semble intéressant d'entrevoir les origines des pistes cyclables et la différence de traitement des aménagements cyclables, déjà bien distincte entre la France et les Pays-Bas, dès la fin du XIXe siècle. En effet, à cette période, les pays les plus riches d'Europe mettent en place les premiers aménagements cyclables afin de répondre à un besoin touristique. C'est dans ce contexte que la question du revêtement de la chaussée rentre en compte dans les pratiques cyclables des usagers, ainsi « le revêtement des chaussées françaises était souvent constitué de gros pavés disjoints, arrondis ou brisés, très inconfortables, alors qu'aux Pays-Bas, il est surtout fait de gravier ou de briques nettement

plus agréables pour les cyclistes » (Héran, 2015). Au-delà de la qualité du revêtement, c'est un nouveau tournant, à la fois social (avec les diverses manifestations de cyclistes) et surtout économique qui s'est opéré pour ces pays dans les années 1970. En effet, c'est dans les années 1970 que les Pays-Bas et le Danemark vont subir la crise économique due aux chocs pétroliers. La question de développer les modes de transport alternatifs à l'automobile va être accompagnée par une hausse du prix du pétrole, qui va forcer les politiques à développer la pratique du vélo, jusqu'alors occulté par la démocratisation de l'automobile. Le développement d'infrastructures vélo semblait être également un moyen moins cher et plus rapide que de développer des infrastructures pour les transports en commun, selon Olivier Schneider, président de la Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB). De plus « les Pays-Bas ne disposent pas de réseaux de transports publics aussi développés que la France [...] Alors que la France est le berceau de l'automobile, les Pays-Bas (comme le Danemark et d'autres petits pays par la population) n'ont pas d'industrie automobile » (Héran, 2015). Ces affirmations sous-tendent l'idée que la France admettait dès lors une forme de dépendance à l'automobile ainsi qu'à son réseau de transport en commun tandis que les Pays-Bas et le Danemark commençaient à se projeter vers un mode déplacement plus doux et plus durable, le vélo.

Aujourd'hui, nous pouvons constater les résultats de ce changement de paradigme de la part du Danemark et des Pays-Bas. En effet, aujourd'hui selon la FUB, à Copenhague presque 50 % des trajets domicile-travail se font à vélo. Le vélo est un moyen de déplacement qui répond aux problématiques environnementales de notre XXI^e siècle. C'est pourquoi, les politiques publiques d'aujourd'hui soutiennent fortement cet avènement du vélo. La ville de Copenhague a investi plus de 130 millions d'euros en 2006 afin d'avoir un réel statut de « capitale du vélo ». Les Pays-Bas ne sont pas en reste, Amsterdam est une ville tout autant marquée par la pratique cyclable quotidienne avec près de 40 % des déplacements domicile-travail qui se font à vélo, selon la FUB. En effet, la pratique cyclable tendait vers les 2 % de part modale en 1988, pour arriver en 2006 à 28 % de part modale, soit une augmentation de 33 % en 18 ans, selon le ministère des transports des Pays-Bas. La ville d'Amsterdam met en place un budget relativement conséquent afin d'améliorer ses infrastructures cyclables, avec 20 millions d'euros par an investi. À titre de comparaison, selon le journal Le Monde, la région Ile-de-France a consacré moins de 10 millions par an en moyenne pour le développement du

vélo entre la période 2010 – 2015. Selon Frédéric Héran, les Pays-Bas ont mis en place dès 1998 des « autoroutes pour vélo » de 7 kilomètres, reliant la ville de Breda et la ville de Etten-Leur. Ces autoroutes sécurisées ont connu un certain succès ce qui a permis la mise en place d'aménagements de même nature dans le pays. C'est en 2009 que le gouvernement néerlandais a décidé d'investir 25 millions d'euros pour la construction d'un réseau de « pistes cyclables rapides » sans discontinuité et très sécurisé. Néanmoins, il semble intéressant de relever que « ce n'est que pendant les années 1990, que les Néerlandais prennent peu à peu conscience de leur spécificité de « pays du vélo » (Héran, 2015). Cela signifie que c'est lorsque les problématiques écologiques et plus spécifiquement de la ville écologique, ont commencés à émerger que les Pays-Bas se sont positionnés comme un « pays du vélo ».

Ils existent d'autres éléments qui permettent de comprendre cet écart entre la part modale du vélo en France et celle des Pays-Bas ou celle du Danemark. En effet, ces derniers admettent un meilleur maillage du territoire en faveur des mobilités cyclables, une « sécurité par le nombre » qui permet aux cyclistes d'être nombreux sur les infrastructures et par conséquent d'être visible par les autres usagers de la route et enfin, ils possèdent également des offres de stationnement abondantes près des commerces qui permettent de conforter le cycliste dans sa pratique. Copenhague et Amsterdam sont des villes pensées pour le vélo. De plus, ce sont des villes de tailles moyennes, moins bien équipées en transport en commun qu'une ville comme Paris, « avec des distances propices au vélo » (Héran, 2015). Nous pouvons également aborder le fait que la taxation à l'achat d'un véhicule est bien plus importante au Danemark qu'en France, ce qui pousse les Danois qui sont moins favorisés économiquement à réfléchir autrement avant d'entreprendre leurs déplacements.

Cet écart de part modale est également visible à une échelle plus restreinte entre les villes françaises. Par conséquent, il semble intéressant de comparer notre terrain d'enquête où la part modale du vélo est faible, avec un territoire dont la part modale est conséquente afin d'en comprendre les raisons. Nous pouvons prendre comme exemple la ville de Grenoble, une ville de la région Auvergne-Rhône-Alpes qui admet une pratique importante pour une ville française. En effet, selon l'enquête annuelle de recensement de l'INSEE où les personnes indiquent leur mode de transport principal utilisé pour aller travailler, la part des actifs allant au travail à vélo était de 15,2 % en 2015. Afin de comparer avec notre terrain d'enquête, la ville de Montpellier comptabilisait une part de 6,2 % de ses actifs qui se rendait au travail à

vélo, à la même période. Cet écart ne peut être expliqué par la topographie qui est relativement la même (plutôt plat) entre la ville de Grenoble et la ville Montpellier. En effet, il semblerait que l'une des raisons qui permettrait de comprendre un tel écart soit plus ancienne. Après la seconde guerre mondiale, les lignes de tramway ont été supprimées au profit de la voiture qui connaissait un essor important dans la deuxième moitié du XXe siècle. Ce n'est qu'à partir de 1985, que certaines villes françaises renouent les liens avec le tramway, comme cela a été le cas pour les villes de Grenoble et de Nantes. La mise en place d'un réseau de tramway semble avoir été un choix politique fort dans un contexte historique où la voiture continuait son expansion. En effet, la mise en place d'un réseau de tramway a supprimé des espaces, dès lors réservés à l'automobile (Reigner, Brennac, Hernandez, 2013). À titre de comparaison, le premier tramway à Grenoble est apparu en 1987, tandis que pour Montpellier, la première ligne de tramway a vu le jour en 2000.

Une seconde raison peut être abordée afin d'expliquer l'écart de pratique du vélo entre ces deux métropoles, c'est la différence de conception de maillage urbain. Alors que la métropole montpelliéraine peine à établir des axes vélos à la fois sécurisés et directs, la métropole grenobloise a mis en place deux réseaux vélo qui permettent une pratique à la fois confortable, directe, sécurisée et souple pour les cyclistes. D'une part, nous pouvons aborder le réseau « chronovélo », un projet de 10 millions d'euros entre 2016 et 2020 permettant de relier 11 communes de la métropole à Grenoble. Ce réseau se caractérise par 44 kilomètres de pistes cyclables larges (pour faciliter les dépassements), avec une signalétique spécifique (pour guider l'utilisateur) et également sécurisés (avec une séparation physique de la chaussée), le tout dans le but d'optimiser le temps de trajet et faciliter l'interconnexion entre Grenoble et les autres villes de la Métropole. D'autre part, nous pouvons citer le réseau « Tempovélo » qui a permis le déploiement de 18 kilomètres de pistes cyclables après la période du premier confinement, afin d'aménager les lignes structurantes de transport en commun et également de permettre une fluidité du trajet. Afin d'illustrer ces propos et selon le « Baromètre Parlons vélo » issu d'une enquête de la FUB de 2019⁴, sur 27 affirmations visant à recueillir le ressenti des usagers vis-à-vis de la pratique cyclable de leur ville, seulement 2 affirmations ont été notées positivement par les cyclistes à Montpellier contre 20 affirmations notées positivement pour Grenoble. Les affirmations notées positivement sur le territoire

⁴ Pour mieux comprendre ce baromètre, vous pouvez vous référer à la figure 13 présente en annexe.

montpellierain sont en rapport avec la facilité d'accès à de la location de vélo et la présence relativement importante d'atelier de réparation de vélo. En ce qui concerne la sécurité de manière générale et la présence d'infrastructure rapide et direct, Montpellier peine à atteindre une note de 2.5 sur 6 alors que Grenoble dépasse la note de 4 sur ces mêmes affirmations. Ce baromètre a le mérite d'être relativement représentatif puisqu'il a recueilli le témoignage de presque 185 000 cyclistes pour l'enquête de 2019, à l'échelle nationale.

1.2 Mais qui se heurte à de nombreux éléments en France et sur notre terrain d'enquête, Montpellier

L'enquête « Baromètre Parlons Vélo » précédemment évoquée, a également été menée en 2017 à l'échelle nationale, avec 113 000 réponses. Cette enquête de 2017, toujours orchestrée par la FUB, a permis de mettre en lumière deux freins majeurs à la pratique cyclable. En effet, sur la totalité des répondants, 8 % des personnes étaient non-cyclistes, soit 9040 réponses. Sur ces 9040 réponses, 41 % déclarent se sentir « pas en sécurité » à vélo et déplorent un manque d'infrastructures cyclables qui favoriserait un sentiment de sécurité. Ainsi, il s'avèrerait qu'il y est une corrélation entre l'absence d'infrastructures cyclables et le sentiment d'insécurité, partagée par les cyclistes. Il semble donc intéressant de se demander, pourquoi ce manque d'aménagements cyclables existe-t-il ?

Afin de répondre à cette question, il est intéressant de comprendre les bouleversements technologiques et sociétaux depuis la fin du XIXe siècle à la fin du XXe siècle. En effet, il s'avère que la France est en quelque sorte subit les conséquences d'une forte histoire industrielle. Perçu tout d'abord comme le moyen de déplacement des classes ouvrières, le vélo va peu à peu laisser sa place aux deux-roues motorisées, dans le but de « motoriser les cycles » considéré comme lents (Gaboriau, 1991 ; Héran, 2015). Depuis le début des années 1960, « l'usage du vélo au quotidien s'est continûment réduit dans notre pays » (Carré, 1998). C'est à cette période que la voiture est apparue comme le symbole de la modernité pour les déplacements urbains, ce qui a relégué la pratique utilitaire du vélo à un objet de loisir » (Martinache, 2014). La motorisation des véhicules entraînant une augmentation du nombre de morts par an et les préoccupations écologiques, ont poussés

certain pays à « rééquilibrer la balance » entre les modes de transport, si bien que dès les années 1970, le vélo va réinvestir l'espace politique après que certains citoyens clament un « ras-le-bol » de l'automobile (Martinache, 2014 ; Héran, 2015).

Cependant, face à la disparition du tramway et du vélo, et face à l'essor important que connaît l'automobile à cette période, les différents pays d'Europe vont prendre des chemins opposés concernant leurs politiques en matière de mobilité. En effet, les mesures politiques afin de rééquilibrer la part respective des différents modes de transport vont être divergentes. La France va redéfinir le maillage urbain de ses villes en faveur de l'automobile, contrairement à d'autres pays comme l'Allemagne ou les Pays-Bas, où les pouvoirs publics vont relativement contrer l'essor du « tout automobile » en intervenant volontairement dans les projets d'infrastructures afin de rendre plus équitable la part respective des différents moyens de transport (Martinache, 2014). Le phénomène d'étalement urbain⁵ ainsi que « l'allongement des distances moyennes de déplacement entre le domicile et le lieu de travail vont accentuer d'autant plus le déploiement de l'automobile au XXe siècle dans les agglomérations » (Mirabel, Reymond, 2013). Il faudra attendre les importantes grèves de 1995, notamment de la SNCF et de la RATP, pour observer un basculement de la courbe dans la pratique cyclable. La paralysation des modes de transports a incité les Français à se remettre en selle (Héran, 2015). Cette grève des transports fait écho à la grève des transports de l'hiver 2019 – 2020 qui a également remis en selle certains français, mais nous y reviendrons dans la dernière partie.

D'un point de vue social, à travers les années le vélo a traversé toutes les catégories sociales en France. Il a commencé par être un moyen de déplacements essentiels pour les classes populaires, puis à développer ses horizons vers les classes moyennes et supérieures, pour devenir le mode de déplacement du « bobo » (Gaboriau, 1991). Selon le fondateur de l'association FARàVélo, Stein van Oosteren, le vélo en France n'est « pas perçu comme un mode de déplacement mais comme un loisir ». En effet, la France organise depuis 1903 le tour de France, une grande compétition cycliste reconnue, ce qui laisserait penser à un certain amour pour l'usage du cycle. Cependant, ce même pays peine à dépasser les 3 % de part modale comme nous l'avons observé précédemment. Il semblerait que dans l'imaginaire

⁵ Phénomène lié au développement démographique des villes, l'expression désigne le développement des surfaces urbanisées en périphérie des grandes villes

collectif⁶, le vélo soit considéré comme un sport ou un loisir, avec l'image du cycliste intégralement équipé et munit de son vélo de course, plutôt qu'un moyen de déplacement quotidien pour aller au travail.

Néanmoins, selon un article du CEREMA paru en avril 2020, intitulé « Aménagements cyclables temporaires et confinement : quelles opportunités ? », la France admet un « potentiel considérable » en matière de développement de la pratique cyclable sur son territoire. Il s'avère cependant que la France ne soit pas imprégnée par la « culture du vélo » et qu'au contraire, elle se heurte à des années du « tout automobile » (Papon, 2012). Afin d'illustrer ce propos, nous pouvons aborder le projet de loi climat présenté en février 2021 en Conseil des ministres et qui, à sa mise en place, n'a aucunement mentionnée le terme « vélo », ce qui a provoqué une vive réaction de la part des associations de cycliste tel que la FUB ou l'ADAV (l'association Droit Au Vélo), alors que le vélo permettrait des retombées très positives en matière sanitaire, économique et surtout écologique pour l'Etat. En effet, selon une étude de 2020⁷ réalisé par les cabinets Inddigo et Vertigo Lab, à la demande de la Direction Générale des Entreprises (DGE), de la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM), de l'Agence de la Transition Ecologique (ADEME) et de la Fédération Française de Cyclisme (FFCyclisme) concernant l'impact économique et le potentiel de développement des usages du vélo en France, « en l'état actuel des pratiques, les retombées économiques directes des usages du vélo sont estimées à 8,2 milliards d'euros par an et à près de 80 000 emplois ». Cette étude s'intéresse également aux activités indirectes, induites et aux bénéfiques en matière de santé, « les retombées socioéconomiques du vélo pèsent aujourd'hui pour 29,5 milliards d'euros pour une part modale d'à peine 3 % ».

Il semblerait que les politiques à l'échelle nationale favorisant le développement de l'automobile impact les politiques menées sur notre territoire d'enquête, alors que ce dernier admet pourtant certains avantages qui peuvent favoriser la pratique cyclable. En effet, en comparaison avec les villes les plus cyclables d'Europe précédemment évoquées (Copenhague, Amsterdam), Montpellier à l'avantage de bénéficier d'un climat favorable à la pratique du vélo contrairement aux villes du Nord de l'Europe. Selon Météo France,

⁶ Autrement appelé doxa dans le champ de la philosophie, l'imaginaire collectif désigne un ensemble de préjugés (croyances, opinions, ...) qui permettent à l'individu de se construire sa propre représentation de la réalité.

⁷ Infographie de l'étude a retrouver en annexe (figure 14)

Montpellier bénéficie de 2 652 heures d'ensoleillement en 2020, contre 2 089 heures d'ensoleillement à l'échelle nationale. Selon le DMI (institut météorologique danois), Copenhague bénéficie de 1629 heures d'ensoleillement mensuelles en moyenne sur la période 1981 à 2010 contre 2668 heures d'ensoleillement mensuelles en moyenne sur la période 1981 à 2019 pour Montpellier. La topographie est également relativement plate, ce qui permet une pratique confortable du vélo. Ainsi, nous pouvons nous demander quels sont les éléments qui freinent la pratique du vélo dans notre terrain d'enquête ? Comme nous l'avons vu précédemment, le manque d'infrastructures cyclables à la fois directes et sécurisées tendent à freiner la pratique du vélo dans une ville.

Selon une enquête de la FUB⁸, sur la base de la question « dans ma ville, depuis 2 ans, la situation des cyclistes s'est : fortement dégradée (-2), dégradée (-1), stabilisée (0), améliorée (+1), fortement améliorée (+2) », on remarque que la situation des cyclistes de manière générale stagnerait à Montpellier, avec le plus faible score pour une commune de plus de 200 000 habitants (-0,1), tandis qu'à Grenoble elle est en forte augmentation (1,2) devant Paris (1,1). Comment se fait-il que Montpellier connaisse un aussi fort retard en comparaison avec d'autres villes françaises alors que la ville dispose d'un climat et d'une topographie qui lui sont favorables, ainsi que d'un réseau de tramway permettant une prise de l'espace à la voiture favorisant ainsi, consciemment ou inconsciemment, l'usage des modes doux ? Comme nous l'avons évoqué précédemment, Grenoble a mis en place un réseau de tramway plus tôt que Montpellier, ce qui tend à expliquer cette disparité entre les deux métropoles. En effet, la présence d'un réseau de tramway supprime des voiries réservées à la voiture, par conséquent le tramway freine fortement l'usage de la voiture. De plus, de manière générale, la dimension des transports en commun permet de lutter contre l'individualisme (Reigner, Brennac, Hernandez, 2013).

Ainsi, il semblerait que Montpellier soit historiquement une ville pour la voiture, dans la conception de son maillage urbain. Afin d'illustrer l'idée que la ville de Montpellier se désintéresse du vélo comme moyen de déplacement, nous pouvons aborder le mouvement #JeSuisUnDesDeux, véritable « tournant historique » pour le vélo à Montpellier selon le président de l'association Vélocité, Nicolas Le Moigne. En 2018, l'ancien maire de Montpellier

⁸ Voir les figures 15 et 16 en annexes qui illustrent ce classement.

3M, Philippe Saurel est interrogé au journal régional du 19/20, sur le détournement d'un axe routier. Le sujet du vélo intervient lors de l'échange entre le journaliste et l'ancien maire. Le journaliste demande alors « il [en spécifiant le vélo] n'est pas utilisé parce que justement il manque des infrastructures ? », ce à quoi l'ancien maire aurait répondu « vous savez, faire une infrastructure pour qu'elle soit utilisée par deux personnes, ce n'est peut-être pas l'idéal ». C'est à la suite de cette déclaration que les cyclistes et les associations de cyclistes ont fait entendre leur voix. Une vélorution⁹ s'est soulevée, il semble intéressant de noter que cette révolte, à la fois citoyenne et cycliste a été soutenue par l'opposant municipal Michaël Delafosse, actuel maire de Montpellier. Selon le président de vélocité, le mouvement #jesuisundesdeux a permis une « révolte du vélo ». En effet, à la suite de cette déclaration, le 10 novembre 2018 une manifestation réunissant près de 1500 vélos s'est tenue devant la métropole, le 10 novembre 2019 c'est plus de 2700 vélos qui ont manifestés. En mars 2020, le maire Philippe Saurel a déclaré à la presse, après avoir réorganisé l'avenue François Delmas et abordé le SDMA (schéma directeur des mobilités) avec la requalification de l'avenue de Toulouse et l'avenue de la Pompignane, qu'il était "devenu l'un des deux". Ce bref rappel historique met en lumière la modeste place qu'occupait le vélo dans les politiques publiques de l'époque, avant le mouvement #JeSuisUnDesDeux. Lors de l'entretien que nous avons mené avec Julie Frêche, la vice-présidente chargée des transports et des mobilités actives de Montpellier, nous sommes revenus sur la place du vélo au sein de la métropole avant la crise sanitaire. Elle nous a parlé de cette intervention de Philippe Saurel en expliquant que « le ton était donné », autrement dit, les décisions politiques en matière de transport ne prenaient que peu en compte la place du vélo. Selon elle, cette déclaration a été salvatrice et a permis de bouleverser les politiques concernant la place du vélo dans la ville de Montpellier, « et puis d'ailleurs ça a été très salvateur, ça a permis effectivement aux personnes souhaitant développer ce mode de pouvoir se structurer, et donc d'exercer effectivement une pression positive sur les représentants politiques et c'est très bien ». Cet extrait d'entretien illustre le fait que le mouvement #JeSuisUnDesDeux a bousculé le domaine politique en matière de politiques cyclables. Aujourd'hui, la crise sanitaire a fortement accéléré ce processus déjà lancé en 2018.

⁹ Mot valise entre le mot « vélo » et « révolution », le terme peut se caractériser par un événement cycliste (manifestation, sensibilisation) pour la promotion de l'usage du vélo.

Cependant, plusieurs lignes ont été mises en place depuis les années 2000, ce qui laisserait envisager un renouveau des modes de transport alternatif à l'automobile. La métropole de Montpellier doit aujourd'hui faire face aux enjeux environnementaux, mais également à un accroissement démographique fort sur la métropole (+1,7 % entre 2012 et 2017 selon le recensement de l'INSEE, à titre de comparaison, la métropole de Rennes a connu un accroissement de +0,7 % sur la même période), ainsi qu'à la crise sanitaire. Ces deux derniers enjeux peuvent potentiellement fortement congestionner les voiries automobiles, mais également les transports au commun. C'est dans ce contexte particulier que le vélo obtient une place légitime dans les modes de déplacements urbains à l'avenir « tant l'ère du « tout automobile » est terminée. Le vélo doit néanmoins se combiner avec les autres modes de déplacements afin d'offrir une mobilité choisie pour les citoyens (Papon, 2012).

1.3 Néanmoins, il semblerait qu'il y est un nouvel essor du vélo en France et dans le monde.

Si la grève des transports a été le fer de lance de la pratique cyclable, la crise sanitaire du covid-19 et les restrictions de mobilités se sont avérées être, paradoxalement, un terrain fertile pour le vélo dans le monde. À Bogota (Colombie) le confinement dû à la crise sanitaire a entraîné la création de 76 km de pistes cyclables temporaires, déployés en une journée selon un article du CEREMA d'Avril 2020. Ces aménagements ont été mis en place afin de lutter contre la propagation du virus dans les transports publics, car le vélo s'avère être le moyen de transport favorisant la meilleure distanciation sociale. Il a fallu des crises de nature différente pour voir émerger l'essor du vélo. Au Danemark par exemple, la crise était plutôt pétrolière dans les années 1970, tandis qu'en France la crise est plutôt de nature écologique, environnemental et sanitaire. Toujours selon l'article du CEREMA d'avril 2020, le trafic motorisé français « a subi des baisses comprises entre 60 et 90 % ». Cette baisse du trafic automobile laisse une place conséquente pour le développement des modes actifs.

En France, certaines décisions politiques en faveur du développement des modes de transport alternatifs à l'automobile, tendent à apparaître depuis les années 2000. En effet, afin d'introduire ces décisions politiques, nous pouvons citer la semaine européenne des

mobilités instaurée en 2002, ayant comme objectif de sensibiliser les personnes à l'utilisation des modes de déplacements dits doux (comme la marche et le vélo) mais aussi des transports publics et du covoiturage. Dans ce cadre-là, nous pouvons également aborder la « Journée sans voiture » qui donne la possibilité aux modes de transport dominés par la voiture (comme les transports en commun, le vélo, la marche) de se réapproprier l'espace urbain. Ces événements permettent la sensibilisation aux modes de transport alternatif à l'automobile. Des décisions politiques « plus fortes » ont été menées en 2018 avec l'instauration du Plan vélo. En effet, l'objectif de la France est d'augmenter la part modale du vélo qui est de l'ordre de 3 % selon la dernière enquête déplacement, pour atteindre les 9 % de part modale du vélo en 2024.

C'est dans cette perspective que d'une part, le Plan vélo va débloquer un fond de 350 millions d'euros par an sur sept ans, soit un total de 50 millions par an, afin d'aider les collectivités à la réalisation de pistes cyclables. Afin de rendre la pratique du vélo plus sécurisée, le plan vélo devrait permettre d'améliorer la visibilité aux passages piétons, de généraliser les SAS vélo aux feux pour permettre aux cyclistes d'être devant les automobiles à une intersection ou croisement (ce qui évite les changements de voies et de surcroît les accidents) et également de déployer des voies cyclables à double sens, dans les rues d'une vitesse maximale autorisée de 50 km/h. D'autre part, ce projet comporte d'autres décisions visant à favoriser la pratique cyclable en France telle que la mise en place d'immatriculation des nouveaux vélos et l'obligation pour des sociétés comme la SNCF de créer des box sécurisés afin de lutter contre le vol, l'apprentissage du vélo à l'école pour les enfants mais également la mise en place d'un forfait mobilité durable, qui a été mis en place à la fin du premier confinement, en mai 2020. Ce forfait mobilité durable permet de prendre en charge (totalement ou partiellement), les frais de déplacements des employés entre le domicile et le lieu de travail, à la condition que ces derniers privilégient des modes de transport alternatifs à l'automobile pour effectuer ces trajets domicile - travail. Considéré comme une mesure importante de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de 2019 elle est malheureusement facultative pour les employeurs ce qui leur permet de fixer librement le montant de l'indemnisation.

La LOM permet, selon le président de la République Emmanuel Macron, d'« améliorer concrètement les déplacements au quotidien, pour tous les citoyens et dans les territoires,

grâce à des transports plus faciles, moins coûteux et plus propres ». De plus, nous pouvons également aborder la prime à la conversion, qui à sa mise en place concernait les véhicules électriques ou moins polluants, mais qui s'est étendu au Vélo à Assistance Electrique (VAE). L'objectif de cette loi est de tendre vers une mobilité plus propre, plus durable en France afin de rattraper le retard par rapport aux voisins du Nord de l'Europe. Comme nous l'avons vu précédemment, une part modale ambitieuse de 24 % représenterait plus de 130 milliards d'euros de retombées socio-économiques, selon l'étude réalisée par les cabinets Inddigo et Vertigo Lab. De manière générale, l'urbanisme tactique rencontre un certain succès en France. Selon l'Union Sport et Cycle, « le chiffre d'affaires du marché français du cycle a progressé de 25 % entre 2019 et 2020 », d'après les chiffres de Vélo & Territoires, « le trafic cyclable a progressé de 10 % sur l'ensemble de l'année 2020 par rapport à 2019, et même de 27 % hors des deux périodes de confinement ». La Loi d'Orientation des Mobilités, le dispositif du Plan Vélo, ainsi que ces données illustrent un certain regain d'intérêt pour le vélo de la part de la population en France. La crise sanitaire nous a amené à repenser nos manières de nous déplacer. C'est dans cette idée que le vélo s'impose comme un moyen de déplacement flexible pouvant s'articuler avec d'autres modes de transport, c'est pourquoi « l'existence d'un portefeuille de modes (multimodalité) [...] et la combinaison de ces modes pour assurer le déplacement (intermodalité) doivent former le cœur des politiques de déplacement » (Papon, 2012).

En somme, il semblerait que le phénomène de transition vers les mobilités plus durables soit un sujet de plus en plus récurrent dans les campagnes électorales. En effet, une enquête menée par Eléonore Pigalle et Nacima Baron en 2020, a démontré que la mobilité était « un sujet incontournable » abordé comme un levier du cadre de vie, à la fois économique et durable, dans les campagnes électorales. L'objectif de cette enquête était d'analyser les discours des candidats élus lors des municipales de 2014 dans les communes de plus de 5000 habitants dans le département des Yvelines (78). Les principaux résultats observés par les chercheuses montrent non seulement que les élus « font preuve d'innovation, qu'ils s'adaptent aux nouveaux enjeux environnementaux et à l'évolution des modes de vie » mais également « que les élus ont proposé de développer de nouveaux services de mobilité alternatifs aux offres de transport plus traditionnelles » (Pigalle, Baron, 2020). C'est pourquoi, il semblerait qu'il existe une tendance à développer les moyens de

transport alternatifs à l'automobile depuis le début des années 2000 – 2010 et que cette tendance s'est d'autant plus concrétisée pour le vélo, dans un contexte de grève des transports en commun et de crise sanitaire.

Concernant notre terrain d'enquête, depuis la prise de conscience en 2018 avec le mouvement #JeSuisUnDesDeux et les dernières élections municipales de la ville, le vélo a pris une place plus importante dans l'esprit des politiques publiques. Ainsi, il semblait intéressant de s'entretenir avec les différents acteurs publics et techniciens au sujet de la pratique cyclable sur le territoire de Montpellier.

2. Comment s'articulent les politiques mises en place en faveur du vélo sur une métropole française, Montpellier

La ville de Montpellier admet de nombreux avantages quant au développement de la pratique cyclable dans la métropole (présence d'un réseau de tramway, climat favorable, topographie agréable). Dans les années 1960, les infrastructures ont été profondément transformées par les pouvoirs publics en faveur de la voiture qui s'imposait fortement à l'époque, nous pouvons donc supposer « qu'avec des moyens comparables, il est possible de développer un système vélo très performant » (Papon, 2012). Ce changement s'articule sur le territoire de Montpellier par différentes formes, nous allons comprendre en détail les mesures politiques prises par la métropole de Montpellier dans cette deuxième partie.

2.1 Des prises de décision fortes sur le territoire de Montpellier

L'objectif à travers ces entretiens est de recueillir l'avis des acteurs publics et techniciens de la mobilité, aux sujets des aménagements cyclables provisoires et de l'urbanisme tactique. Dans un contexte de crise sanitaire, la majeure partie des entretiens se sont déroulés en visio-conférence. L'enquête a débuté par un entretien avec un acteur associatif, Nicolas Le Moigne. Il nous semblait intéressant de nous entretenir avec le président

de l'association Vélocité, car le tissu associatif est important sur notre territoire d'enquête. Nous sommes allés à sa rencontre le 19 mars à 12h00 sur le campus de la Fac de science. Dans un second temps, nous nous sommes entretenus avec Jérôme Cassagnes, responsable d'études en mobilités actives, à la direction territoriale Méditerranée du CEREMA, le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement. Nous l'avons interrogé en visio-conférence le 25 mars à 11h00. Dans la même journée, nous avons pu nous entretenir avec Yann Le Martret, de la Direction Projet Planification Territoriale (DiPPT), au Service Aménagement du Territoire & Déplacements, et chargé d'Etudes Mobilités / Bruit / Santé Environnementale, de Montpellier 3M à 14h30, également par visio-conférence. Dans un troisième temps, nous avons interrogé Bertrand Buineau le 31 mars 16h30 Responsable du Service Intermodalité Accessibilité & Nouvelles Mobilités et Patrice Lallemant Directeur adjoint de la communication Région Occitanie, afin de recueillir l'expertise d'acteurs au niveau régional. Ensuite, nous avons réalisé deux entretiens dans la même journée du 2 avril. D'une part, à 9h30 avec Julie Frêche, Vice-présidente chargée des transports et des mobilités actives à la métropole et d'autre part, à 13h30 avec Stéphane Loubié, responsable mobilité durable sur le département de l'Hérault au Conseil départemental 34. Puis, nous avons également interrogé Yannick Jacob, directeur des mobilités à la Métropole, le 13 avril à 10h00. Et enfin, nous avons avec Jean Luc Savy 26 avril à 12h00 Maire de Juvignac et Frédéric Lafforgue le 28 avril à 11h30 maire de Castelnaud-le-Lez. Vous trouverez ci-dessous une illustration synthétique des entretiens.

Région

- Bertrand Buineau 31/03, responsable du Service Intermodalité Accessibilité & Nouvelles Mobilités
- Patrice Lallemand 31/03, Directeur adjoint de la communication

Département

- Stéphane Loubié 02/04, responsable mobilité durable sur le département de l'Hérault

Métropole

- Yann Le Martret 25/03, chargé d'Etudes Mobilités / Bruit / Santé / Environnementale
- Julie Frêche 02/04, vice-présidente chargée des transports et des mobilités actives
- Yannick Jacob 13/04, directeur des mobilités
- Jean Luc Savy 26/04, maire de Juvignac et délégué aux pistes cyclables auprès de la vice-présidence Julie Frêche
- Frédéric Lafforgue 28/04, maire de Castelnau-le-Lez, vice président de Montpellier 3M et délégué à la voirie et à l'espace public.

CEREMA

- Jérôme Cassagnes 25/03, responsable d'études en mobilités actives

Association

- Nicolas Le Moigne 19/03, président de l'association Vélocité

Figure 2 : Illustration visuelle des dates et des personnes entretenues lors des entretiens

Les prises de décisions sont nombreuses sur le territoire montpelliérain. La réalisation des entretiens et le recueil de l'expertise des différents acteurs publics ont permis de dégager plusieurs idées qui tendent à démontrer un certain intérêt de la Métropole ainsi que de la région et du département en faveur de la pratique cyclable dans un objectif qui est d'augmenter la part modale du vélo à Montpellier. Afin d'illustrer l'intérêt des élus et techniciens pour le vélo, nous pouvons citer Yann Le Martret qui explique qu'il y a « une sensibilité des élus, des techniciens » en ce qui concerne la pratique cyclable. Cette sensibilisation se caractérise par un usage quotidien du vélo des différents élus et techniciens comme c'est le cas de l'intégralité de nos enquêtés mis à part les enquêtés de la région dont on ne connaît pas le moyen de déplacement quotidien, et Frédéric Lafforgue le maire de Castelnau-le-Lez qui en fait un usage plus sportif. Les pistes cyclables temporaires ne seront pas abordées dans cette première partie, elles auront une analyse exclusivement consacrée à elles dans la seconde moitié de la partie.

Tout d'abord, nous pouvons aborder la campagne de sensibilisation disponible sur les réseaux sociaux officiels de la métropole de Montpellier intitulé « Les bienfaits du vélo au sein

de la métropole ! »¹⁰. Cette campagne démontre les bienfaits de la pratique du vélo sur le territoire montpelliérain à travers une série d'affirmations, « le vélo, c'est mon épargne » ; « le vélo, c'est ma ponctualité » ; « le vélo, c'est ma liberté » ; « le vélo, c'est mon anti-stress » et enfin « le vélo, c'est ma santé ». Cette publicité de promotion pour le vélo¹¹ dévoile un éventail de profil socio-professionnel, en allant de l'étudiant à l'actif, tout en pédalant sur les aménagements cyclables temporaires mis en place par la métropole lors de la crise sanitaire. Cette campagne de sensibilisation a été affichée sur de nombreux panneaux publicitaires de la ville, au même titre que les publicités concernant la gratuité des transports (autre mesure phare de la politique du maire actuel).

Dans un second temps, nous pouvons citer une autre campagne de sensibilisation, mais cette fois-ci par l'éducation. Selon Julie Frêche, « l'important, c'est aussi de former les enfants au savoir rouler à vélo ». En effet, l'une des lignes idéologiques du maire actuel est de penser la ville à hauteur d'enfant, souligne Julie Frêche. L'objectif est d'avoir des aménagements sécurisés en ville et aux abords des écoles pour que les enfants puissent rouler à vélo en sécurité, en dehors du trafic automobile. Selon cette idéologie, un bon aménagement cyclable, c'est un aménagement où un enfant est en sécurité. Cette idée est soulignée par Yannick Jacob qui aimerait que les déplacements urbains à vélo deviennent « un réflex » pour les citoyens. Il poursuit son propos en expliquant que les personnes doivent savoir rouler à vélo « dès leurs plus jeunes âges », afin de rentrer dans le quotidien des personnes en matière de mobilité. Les acteurs au département sont dans la même ligne idéologique que le maire Michaël Delafosse, mais ils ouvrent l'horizon d'apprentissage au vélo, également aux seniors avec l'utilisation du vélo et du vélo électrique pour correspondre à tous les besoins. Lors de notre entretien avec Stéphane Loubié, ce dernier nous a expliqué que le département mettrait en place « toute une stratégie de remise en selle » où ils vont « s'adresser aux scolaires » notamment dans les écoles primaires. Selon lui, « c'est une vraie opportunité pour eux [les seniors] et pour que les enfants qui vont arriver dans nos collèges demain, sachent utiliser leur vélo, le régler, rouler en sécurité », ce qui laisse supposer que ces jeunes élèves vont faire du vélo un moyen de transport intégré à leurs mobilités, et ainsi qu'ils permettront d'augmenter la part modale du vélo.

¹⁰ Vidéo de promotion du vélo à retrouver à cette adresse : <https://www.youtube.com/watch?v=dIHQT1h6rd4>

¹¹ Affiche publicitaire en annexe (figure 19).

Dans un troisième temps, il semble intéressant d'aborder le budget que la Métropole a débloqué afin de développer les mobilités actives et en particulier le vélo sur toute la durée du mandat. En effet, la métropole a « décidé d'allouer une enveloppe de 150 millions d'euros, pour les modes actifs et en particulier le vélo pour rattraper le retard que la métropole » selon Yannick Jacob qui explique que cette somme est « colossale en termes d'investissements sur le vélo par an ». Les 150 millions d'euros de la métropole viennent à la fois caractériser une envie de rattraper le retard de la métropole par rapport au vélo, mais également d'envoyer un message fort aux usagers de la route (voiture, vélo, moto...) concernant le développement du vélo à Montpellier. Il existe d'autres métropoles qui débloquent des budgets afin d'aider au développement du vélo dans la ville, néanmoins la somme mise en place par le maire actuel en comparaison avec les autres métropoles est « 2 fois, voire 3 fois supérieur », selon Yannick Jacob. Cette somme d'argent illustre la volonté des élus qui ont pour ambition d'augmenter la pratique cyclable à Montpellier. Les propos de Yann Le Martret synthétisent cette décision politique, « on a eu un vote de 150 millions [...] j'ai jamais vu ça en fait hein, c'est... c'est vraiment euh... fin on va voir comment ça va se passer tout ça, mais en tout état de cause, ça témoigne bien d'une volonté très forte des élus pour avancer sur le sujet ».

Ensuite, l'aide à l'achat à hauteur de 500 € pour les habitants de la métropole constitue une réponse adaptée au frein économique de l'achat du vélo. Selon Yannick Jacob, c'est un dispositif « qui fonctionne plutôt bien et on est vraiment... vraiment satisfait parce qu'on est à peu près, 200 dossiers par semaine qui arrive depuis le lancement » au 1^{er} novembre 2020 jusqu'au 31 août 2021. Il explique qu'il pilote le dispositif d'aide à l'achat au sein de sa direction et nous a confirmé qu'il avait eu « entre 5000 et 5500 dossiers depuis le lancement du dispositif en novembre », soit en moyenne entre 30 et 35 dossiers par jour pour obtenir l'aide à l'achat, « donc ça marche... ça marche très fort ». Selon Yann Le Martret, les dossiers d'aide à l'achat de la métropole, reçus par la métropole entre janvier et février (2021), étaient au nombre de 1700, soit un total de 30 aides par jour sur cette période, ce qui montre que le dispositif ne s'est pas essouffé à partir du deuxième mois de mises en place. Il semblerait ainsi que la demande soit croissante et que les Montpelliérains veulent faire du vélo¹². D'après Julie Frêche, cette aide universelle de 500 euros fait partie d'un ensemble de décisions politiques

¹² Une idée qui est à affirmer ou infirmer selon le nombre de cycliste qui seront présent lors de la vélorution organisée par vélocité du dimanche 6 juin 2021.

fortes dans le développement de la pratique des modes de transports alternatifs à l'automobile. En effet, « pour nous, la gratuité des transports comme l'aide universelle de 500,00 € pour l'achat d'un vélo à assistance électrique, c'était pour toucher les classes moyennes et pour lutter contre le sentiment de déclassement » mais également pour lutter « contre ce sentiment de relégation sociale » afin de permettre à chaque habitant de la métropole de pouvoir se déplacer comme il ou elle le souhaite, par conséquent qu'ils puissent avoir le choix.

Si la personne habite au sein de la métropole de Montpellier et qu'elle remplit les critères de conditions des aides (revenus, forfait mobilité...) non seulement de la région Occitanie, mais également du département de l'Hérault, alors elle peut cumuler ces deux aides avec celle de la métropole. D'après Yann Le Martret, lorsque les aides sont cumulées entre elles, la somme atteint les 1000,00 € - 1050,00 € par vélo. Le montant de cette somme est d'ailleurs confirmé par Bertrand Buineau de la région qui explique qu'on peut aller jusqu'à 1000 € d'aides avec le cumul des 3 aides. Ce cumul des trois aides est d'autant plus justifié lorsque l'on sait que les aides du département sont plus de la moitié en provenance d'habitants de la métropole de Montpellier. En effet, selon Stéphane Loubié, « nous [sous-entendu le département] on a 60 % de nos demandes d'aides sur le département qui viennent de la métropole de Montpellier ».

De plus, la métropole a récemment fait appel (avril 2021) à une AMO (assistance à maîtrise d'ouvrage) afin de redéfinir la ville de Montpellier. La métropole montpelliéraine a obtenu l'appui de Copenhagenize, une société danoise, mais qui a un réseau en France, Copenhagenize France. Selon Julie Frêche, cette assistance à maîtrise d'ouvrage devrait aider la métropole de Montpellier à « définir une identité visuelle », à « traiter les continuités » ainsi que « les discontinuités » mais également à « traiter les points durs du réseau vélo » afin « d'avoir une communication enthousiaste sur le vélo pour définir un réseau qui soit efficace, intuitif et sécurisé ». L'idée de prendre en considération le traitement des intersections afin d'assurer une continuité est mis en avant dans le discours de Jérôme Cassagnes qui explique que « on a pas mal de giratoire dans Montpellier, des très grands giratoires, je pense au grand M. Y'a une préconisation qui était un peu... nouvelle du moins en France, c'est les giratoires à

îlots intra-annulaires¹³ ». Il me semble pertinent de noter que des types d'aménagements qui met en sécurité les cyclistes sur des giratoires ou des carrefours ont déjà été mis en œuvre en France, en Seine-Saint-Denis, où un carrefour « à la hollandaise » a été mis en place¹⁴. Les giratoires à îlots intra-annulaires seraient donc à banaliser selon Jérôme Cassagnes. Le choix d'une AMO qui a aidé des grandes capitales européennes est un geste fort de la part de Montpellier qui rend compte d'une certaine volonté à faire des aménagements cyclables, mais surtout qu'ils soient bien faits, dans le sens où le cycliste est dans un espace sécurisé et linéaire. Afin d'illustrer la relation qu'entretient la métropole et l'assistance à maîtrise d'ouvrage, voici un extrait de l'entretien avec Julie Frêche :

« Bien sûr, fin, on fait un choix très fort, c'est une AMO qu'on va avoir vraiment jusqu'à la fin du mandat, fin c'est financièrement c'est... c'est un vrai choix politique, on fait le choix de prendre les meilleurs voilà, on fait le choix de prendre les meilleurs, ils ont accompagné les plus grandes capitales européennes. Aujourd'hui nous à Montpellier on a beaucoup de retard, voilà on a rencontré Clotilde Imbert qui est la directrice de Copenhagenize France... bon, voilà, y'a une vision, elle nous a... fin moi j'étais inquiète en me disant « oh lala mais peut-être qu'on a des rues trop étroites, est-ce qu'on va arriver tout ça ? », elle me dit « voilà, il faut du temps, c'est-à-dire, on ne peut pas révolutionner une ville comme ça en l'espace de 7 mois ». Elle me dit « mais ce que vous avez fait en 7 mois déjà, je ne connais aucune ville en Europe qui est allée aussi vite », c'est-à-dire euh... couper toutes les 2x2 voies en... voilà fin je pense quand même que c'est pour le coup, c'est très volontariste ».

Ce passage met en avant le fait qu'une société « référence » selon Julie Frêche en matière d'aménagement cyclable, félicite une ville dans laquelle, il y a 3 ans, le maire avait déclaré « ne pas vouloir faire d'aménagements cyclables pour deux cyclistes ». Il semblerait ainsi qu'un changement de trajectoire politique soit en train d'être opéré.

Cette trajectoire politique en faveur des modes alternatifs à l'automobile ne se caractérise pas exclusivement par la mise en place d'aménagements pour le vélo. Il existe

¹³ Représentation d'un giratoire à îlots intra-annulaires à retrouver en annexe (figure 17).

¹⁴ Photographie d'un carrefour « à la hollandaise » disponible en annexe (figure 18).

plusieurs décisions politiques à venir qui permettront implicitement le développement de la pratique du vélo sur la métropole de Montpellier. En effet, c'est le cas de l'apaisement général de la ville. Dans ce cadre-là, nous pouvons citer d'une part la mise en place de la ligne 5 de tramway prévu pour 2025, qui va de nouveau réduire la place de la voiture en milieu urbain et apaiser notamment les pôles universitaires au nord de la ville. À noter que nous reviendrons plus tard dans la toute dernière partie sur la relation étroite qu'entretiennent les cyclistes avec le réseau de tramway à Montpellier. D'autre part, la seconde décision politique permettant l'apaisement d'une ville est le passage d'une « ville à 30 », c'est-à-dire d'une ville où la vitesse autorisée ne doit pas dépasser les 30km/h. Selon Julie Frêche, « cette superposition d'actions [en faisant référence au système mobilité de la ville], elle repose aussi sur le 30 km/h, lorsqu'on va généraliser le 30 km/h par exemple, on va permettre aussi aux automobilistes d'être plus attentif à ce qui se passe autour d'eux ». Cette mesure devrait permettre une meilleure cohabitation entre les modes de transports qui seront tous, à la fois le vélo, le tramway et la voiture, relativement à la même vitesse, entre 15km/h et 30 km/h. La généralisation du 30 km/h permettrait de faire chuter le risque d'accident mortel en ville, ce qui inciterait les cyclistes à choisir le vélo comme mode de déplacement quotidien. D'après Jérôme Cassagne, « s'il y'a vraiment une chose à faire, en urgence sur... par rapport à ces 8 recommandations, c'est apaiser la vitesse, c'est mettre la ville à 30 ». Il confirme la nécessité d'apaiser la ville de manière générale néanmoins, il explique que « politiquement ils [en faisant référence aux politiques] ont du mal » car « pour une ville du Sud, ils se disent « bah non ça va être difficile d'avaler la pilule aux automobilistes », parce que c'est très mal vécu, alors qu'en soit ça ne change rien, parce que la vitesse moyenne dans une ville, elle est autour de 18 km/h je crois, donc c'est pas parce qu'on passe à 30 qu'on va perdre du temps ». Cet extrait d'entretien illustre l'idée qu'une généralisation de la limite de vitesse à 30 km/h en milieu urbain n'a que peu d'impact sur la vitesse d'un véhicule. Cette mesure politique, qui n'est pas encore entrée en vigueur, devrait apaiser la ville de Montpellier et permettre à la sécurisation générale de tous les usagers de l'espace urbain, qu'ils soient piétons ou cyclistes.

La crise sanitaire a été un accélérateur pour les élus et les techniciens de la mobilité. D'après Bertrand Buineau, « le vélo va sûrement se développer au-delà, la crise covid pour moi c'est un accélérateur », ce qui sous-entend que le vélo commençait déjà à regagner le cœur des villes avant Mars 2020. Pour le cas de Montpellier, le vélo a réellement connu un

essor en 2018 avec le mouvement #JeSuisUnDesDeux, la crise sanitaire n'a fait qu'amplifier grandement un phénomène qui était déjà en route. Afin d'illustrer mon propos, voici un extrait de l'entretien avec Yann Le Martret concernant l'avenir du vélo et son poids politique sur le territoire :

« Andoni : Ok, donc vous êtes plutôt optimiste quant à l'avenir du vélo et de son poids politique, on va dire, sur le territoire ?

Yann Le Martret : [...] forcément à un moment donné, bah le croisement des enjeux économiques, environnementaux, la crise sanitaire... tout ça contribue à ce que le vélo... toutes les qualités attachées au vélo prennent de l'importance, et effectivement ça répond aux enjeux de, de la ville de demain finalement ».

Ainsi, le vélo répondrait non seulement aux enjeux environnementaux et économiques mais il serait également un moyen efficace pour la distanciation sociale dans un contexte de crise sanitaire. Tous ces éléments-là laissent à penser que la pratique cyclable n'en est qu'à ses débuts. Néanmoins, il faut rappeler que toutes ces actions n'étaient pas traitées à l'époque, que « tout ça ce sont des choses qui étaient pas du tout traitées » selon Julie Frêche. Certains aménagements mis en place avant les municipales de 2020 vont être modifiés car, bien que ces aménagements reprennent de la place à la voiture, ils génèrent plusieurs conflits entre les usagers de la route, « maintenant c'est de la place prise aux voitures, il faut garder ça même si, bon voilà par exemple l'Avenue de Toulouse, c'est quand même 300 000€ jetés à la poubelle parce que vraiment l'Avenue de Toulouse c'est... c'est... il y a voilà... aucune suppression de tourne à gauche, fin ça génère des conflits incroyables, donc ça, on s'est engagé, on va l'inscrire dans la PPI, on va refaire intégralement l'Avenue de Toulouse, ça c'est.. pour nous c'est majeur ». Les propos de Julie Frêche laissent penser que les aménagements temporaires mis en place avant les municipales de 2020 étaient à la fois présents pour répondre à un besoin cycliste et sanitaire, mais également, dans un objectif de campagne politique dans le cadre des élections.

Les nombreuses personnes que nous avons enquêté s'accordaient à reconnaître le retard de Montpellier par rapport à la place que le vélo occupe dans la ville. D'après Yann Le Martret, en tant que cycliste, il ne trouve pas que les aménagements sont suffisants,

cependant il a piloté une étude, le SDMA, « qui vise sur 10 ans à rattraper un peu le retard de la métropole, sur la création d'aménagements cyclables continus, sûrs, directs pour essayer d'inciter autant que possible les changements de comportement des actifs, mais aussi des étudiants ». Cette préoccupation concernant le changement de comportement pour une pratique cyclable est également retrouvée dans le discours de Julie Frêche qui explique qu' « aujourd'hui la place du vélo est extrêmement importante, parce que la ville de Montpellier a un retard extrêmement important ». C'est pourquoi « ils ont décidé d'allouer une enveloppe de 150 millions d'euros pour les modes actifs et en particulier le vélo pour rattraper le retard que la métropole a » d'après Yannick Jacob. Le défi est de taille pour les politiques publiques qui doivent développer un réseau vélo efficace et rattraper le retard qu'ils ont accumulé durant ces dernières années. L'objectif a d'ailleurs été clairement affiché pendant les entretiens, la métropole a pour projet de devenir une image de marque, elle veut être une référence dans le domaine des villes cyclables. En effet, il semblerait que « les espaces ayant opté pour davantage de mobilité douce, et qui constatent conséquemment une réduction de la pression automobile, bénéficient d'un second atout, économiquement peu quantifiable, mais activement recherché : une amélioration de l'image de marque » (Hecker, 2006). Cette idée est à mettre en lien avec la volonté de Montpellier d'être une ville référence comme le souligne Julie Frêche, « je pense qu'on a tous les atouts pour que Montpellier, devienne une ville référence en matière cyclable en Europe ». L'ambition est de taille et les efforts à produire vont être conséquents si la métropole veut atteindre cet objectif.

La métropole peut néanmoins compter sur les avantages de l'urbanisme tactique. En effet, la mise en place d'aménagements provisoires admet la particularité d'être modifiable à tout moment et permet également d'engendrer des coûts relativement faibles pour la métropole. Selon Nicolas Le Moigne, « ça permet de tester, d'évaluer, d'ajuster, avant de faire le vrai », sous-entendu, le vrai aménagement est celui qui sera définitif.

2.2 Des aménagements provisoires voient le jour depuis plus d'un an sur le territoire

L'enquête de terrain a débuté par le recensement des pistes cyclables temporaires dès le 4 mars. Dans ce cadre-là, je me suis appuyé des données présentes sur le site de la

métropole, Montpellier 3M. Néanmoins, certaines rues et certains agencements n'étaient pas recensés sur le site, j'ai dû par conséquent, aller sur le terrain recenser à la main certains aménagements temporaires. Les objectifs à travers ce relevé de terrain sont multiples. L'idée était de rendre compte de la localisation des aménagements provisoires, mais également de la typologie de ces infrastructures, afin de comprendre les choix politiques de la métropole.

Voici les différentes représentations cartographiques qui recensent les coronapistes sur la commune de Montpellier :

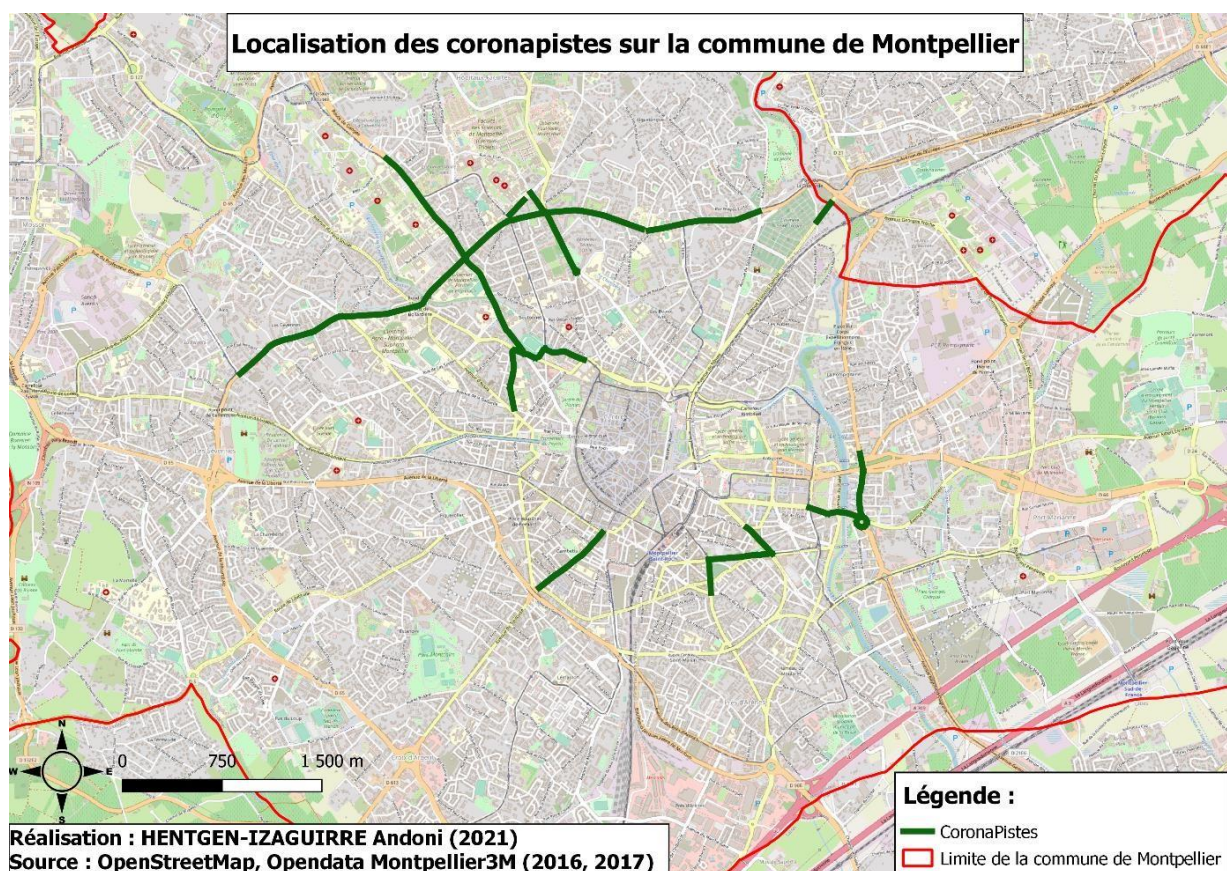


Figure 3 : Cartographie illustrant la localisation des coronapistes sur la commune de Montpellier

Tout d'abord, nous pouvons constater que les aménagements sont en nombre dans la partie nord de la ville, avec toute la ceinture urbaine de Alco à l'ouest, jusqu'à l'avenue de la Justice de Castelnau à l'est. Cet aménagement semble répondre aux besoins des cyclistes travaillant dans les grands pôles générateurs de flux comme les facultés de la ville ou les hôpitaux. En effet, cet axe dessert certains principaux pôles générateurs de flux qui obtiennent

des espaces plus apaisés pour la pratique cyclable. Néanmoins, cette restriction de la voirie pour la voiture entraîne une congestion automobile importante aux abords du centre-ville et provoque des nuisances (pollution, sonores) aux différents quartiers qui bordent le centre-ville. Une modification de la chaussée sur l'axe Ouest/Est qui bénéficie notamment à la ligne 15 exemptée de la circulation automobile, soutenue aux heures de pointe.



Figure 4 : Illustration d'une 2x2 voies transformées Avenue Henri Mares

Par ailleurs, la localisation des coronapistes sur le territoire de Montpellier s'articule en majorité autour du centre-ville. Les axes principaux pour s'y rendre se retrouvent plus sécurisants et confortables pour les modes de transport doux. Nous pouvons également noter la présence de deux ronds-points aménagés près de l'arbre blanc au Sud-est et au départ de route de Mende au Nord. Ces giratoires aménagés permettent une meilleure sécurisation du cycliste, sur des ronds-points de taille relativement moyenne, avec cependant un trafic plutôt soutenu en heure de pointe. Certains aménagements sont également mis en place le long des lignes de tramway comme la ligne 1 près de la Route de Ganges et d'Albert 1er, la ligne 2 avec l'avenue de la justice de Castelnau et la ligne 3 le long du Boulevard de Strasbourg.

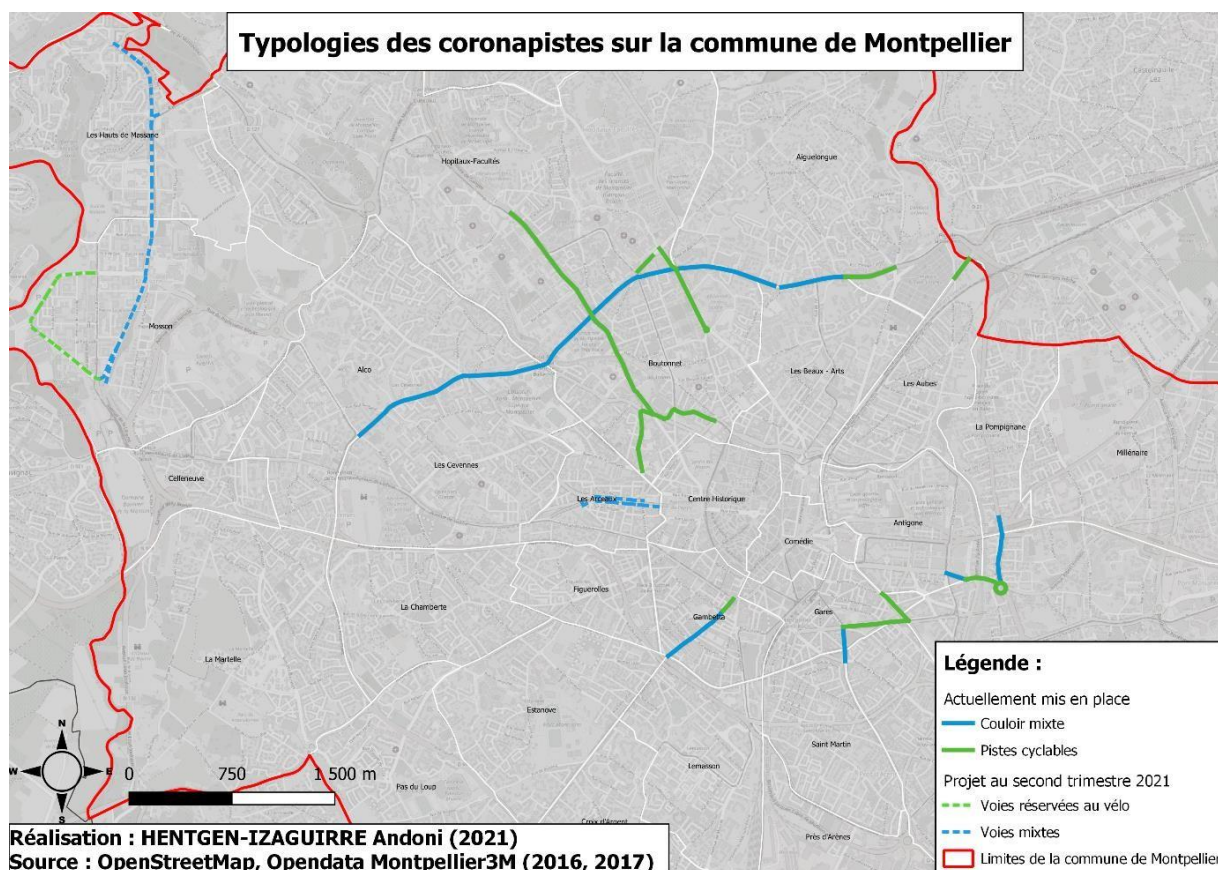


Figure 5 : Cartographie représentant la typologie des coronapistes sur la commune de Montpellier

Lorsqu'on s'attarde sur la typologie des coronapistes, nous pouvons remarquer que la ceinture urbaine qui était autrefois en 2x2 voitures et qui est devenu de chaque côté de la voirie, des voies mixtes bus/vélo. Cet aménagement a pour objectif de favoriser l'utilisation des transports en commun, des bus en l'occurrence, et devrait également servir dans le cadre du futur réseau de BHNS¹⁵ de la métropole. Tandis que le long des différentes lignes de tramway, la métropole a mis en place des pistes cyclables. Cette idée est à mettre en lien avec le projet d'achat foncier plus important dans le cadre de la mise en place de la ligne 5 pour mettre en place un réseau express vélo qui borderait la ligne 5. Nous pouvons donc nous demander si la privation de piste cyclable aux abords des différentes lignes de tramway serait une stratégie politique d'aménagements dans le cadre d'un potentiel réseau express vélo ?

Ces cartographies sont à mettre en lien avec le discours de Julie Frêche qui expliquait que le piéton était l'utilisateur le plus vulnérable de la voirie et que la présence des cyclistes sur les trottoirs (souvent due à l'insécurité sur la chaussée selon les parcours commentés) devait

¹⁵ Bus à Haut Niveau de Service.

être interdite. Les vélos doivent partir des trottoirs et par conséquent, ils doivent aller sur la route, mais cet espace admet être insécurisé à cause du trafic automobile trop important. La solution de la réduction de la voirie sur ces grands axes insécurisants pour les cyclistes semble être une idée qui rétablirait à la fois un partage équitable de la voirie, mais également qui mettrait en sécurité chaque usager de la route. D'après Julie Frêche, « il manque encore les grands axes, Recambale, Bannières, Boulevard de l'Aéroport, Avenue Pierre Mendès-France, mais sinon toutes les 2x2 voies dans la ville ont été divisées par 2 ». C'est un choix politique fort de supprimer ces « autoroutes urbaines » en l'espace d'un an afin de laisser la place aux transports en commun et au vélo.

Cependant, les coronapistes admettent une critique sur ces cartographies. En effet, elles sont exclusivement mises en place sur la commune de Montpellier, au détriment des autres communes de la métropole. Cette critique est également partagée par Stéphane Loubié qui a expliqué lors de son entretien « qu'il n'y avait pas beaucoup de pistes qui ont été mises en place temporairement en dehors de la commune de Montpellier dont il ne faut pas oublier et c'est ce qui, à mon sens, a été oublié par des années sur la métropole de Montpellier, c'est que la métropole de Montpellier est très étendue ». De plus, Jérôme Cassagnes expliquait qu'il était « urgent qu'ils [la métropole] communiquent, qu'ils disent ce qu'ils ont l'intention d'en faire, moi je trouve qu'elles... elles se dégradent beaucoup, on n'a pas l'impression qu'il y est derrière... d'entretien, ou même de... d'adaptation, parce que là c'est des choses qui ont été faites un peu dans l'urgence ». Par conséquent, il semblerait que ces coronapistes ne soit pas équitablement réparti sur le territoire de la métropole et également qu'elles soient dans un état qui se dégrade. En effet, lorsque j'ai réalisé mon relevé des points de vigilance¹⁶ les 18 et 19 mars, j'ai découvert qu'une partie des aménagements temporaires, c'est-à-dire des aménagements récents (moins d'un an) étaient dans un état qui ne rendait pas la pratique confortable. J'ai également relevé plusieurs zones d'ombres au travers de ces aménagements provisoires.

Dans un premier temps, j'ai remarqué qu'il y avait un non-respect du code de la route sur un axe structurant de la ville réservé aux bus et aux vélos, notamment aux feux où des

¹⁶ « Tableau 1 » des points de vigilance a retrouver en annexe pour plus de détail.

véhicules motorisés sont stationnés sur la voie mixte et sur le SAS vélo, ce qui rend plus inconfortable la trajectoire du cycliste qui voudrait tourner à gauche dans le cas ci-dessous.



Figure 5 : Capture d'écran d'un parcours commenté, A. Hentgen-izaguirre, mai 2021

Cette capture d'écran d'un parcours commenté illustre parfaitement mon propos. La voie mixte bus/vélo n'est pas délimitée physiquement ce qui ne freine pas les comportements déviants sur la route. De plus, cette absence de délimitation freine les cyclistes dans leur pratique, car ils se retrouvent « coincés » entre plusieurs modes de transport.

Dans un second temps, l'absence de continuité entre les ACT¹⁷ ne permet pas d'avoir une trajectoire linéaire sans discontinuité.

¹⁷ Aménagements Cyclables Temporaire



Figure 6 : Capture d'écran d'un parcours commenté, A. Hentgen-izaguirre, avril 2021

Sur cette capture d'écran d'un parcours commenté, nous sommes arrêtés à une intersection sur notre coronapiste à droite. Cependant, nous pouvons constater sur l'image qu'il y a deux coronapistes, une qui est à droite de la chaussée si l'on veut tourner à droite, et l'autre devant nous, dans la rue d'en face qui est à gauche. Dans le cas de figure où nous devrions aller tout droit, nous aurions dû couper la voie voiture et cette dernière aurait dû couper la voie vélo pour que chacun regagne sa voie réservée. Nous aurions dû traverser cette intersection en forme de « X », ce qui est dangereux pour le cycliste. Cette capture d'écran illustre la discontinuité qu'il peut y avoir sur le territoire montpellierain entre deux pistes cyclables.

3. Des aménagements provisoires qui ne font pas l'unanimité chez les usagers

Afin de développer au mieux son maillage urbain vélo, la métropole de Montpellier peut compter sur la présence de son tissu associatif qui est riche et qui est force de propositions.

« Adrien : Est-ce que vous êtes toujours en lien avec les associations ? Je pense, bah du coup c'est Vélocité qui doit... »

Julie Frêche : Ouais, y'a Vélocité, le Vieux Biclou, Re Cycles et Vous, le Bonheur à Vélo... il y a un monde associatif très riche et d'ailleurs on a un comité du système vélo qui est... qui est présidé par Michaël Delafosse pour voilà, pour qui cette politique est vraiment, vraiment essentielle ».

Cet extrait d'entretien avec Julie Frêche montre que les élus de la métropole ont conscience d'avoir un milieu associatif riche et sur lequel les politiques peuvent s'appuyer. En effet, les associations montpelliéraines se professionnalisent. Nous pouvons prendre le cas de l'association Vélocité où des géographes, aménageurs occupent une partie de leurs temps libres à établir des propositions de schéma cyclable pour la métropole. Afin d'illustrer ce propos, nous pouvons citer cet extrait de l'entretien avec Nicolas Le Moigne :

« Nicolas Le Moigne : Y'en a qui disent qu'on a une démarche très professionnelle.

Andoni : Hm.

Nicolas Le Moigne : Et que ça marche en fait parce qu'on est toujours positifs. On propose, on a un message vraiment très positif. On n'est pas... on n'est pas... on n'est pas là pour râler ou pour dire que c'est pas bien on est là pour proposer, proposer, proposer. Donc c'est un peu... ce qui ressort. Faudrait peut-être le demander à d'autres personnes extérieures quoi. Et après oui que par contre qu'on y va fort et qu'on fait bouger les lignes.

Andoni : Hm ok, je vois. Est-ce que vous avez des bonnes relations avec les acteurs publics quand même ?

Nicolas Le Moigne : Bah oui, oui. Et d'ailleurs on est sollicité par beaucoup de mairie et par des... d'autres collectivités territoriales. »

C'est pourquoi il semble pertinent d'établir un lien relativement étroit entre les collectivités et les associations dans cette dernière partie. En effet, après avoir synthétisé les décisions politiques des élus et des techniciens, nous pouvons nous demander, qu'en est-il

des associations ? Que pensent-elles des décisions politiques ? Quels sont les ressentis des cyclistes montpelliérains vis-à-vis de ces politiques ?

3.1 Un tissu associatif montpelliérain riche qui porte la parole des cyclistes

Le milieu associatif montpelliérain a permis au vélo d'être là où il en est aujourd'hui. D'après Nicolas Le Moigne, président de l'association Vélocité, le vélo avait été complètement occulté des politiques publiques pendant plusieurs décennies. L'association l'a repositionné dans l'actualité afin d'en faire un enjeu politique dans le cadre des élections municipales de 2020. D'après lui, « tous les candidats en ont parlé » du vélo. Il décrit plusieurs moments où la mobilisation associative a eu un impact :

« Et les premières pistes cyclables apparues pendant le covid, elles sont apparues en Fr.. à Montpellier en fait. Par ce que justement nous on a vu que ça bougeait à l'étranger, donc on s'est dit « c'est un moyen de faire rayonner la ville ». Et donc du coup on a été, forcés de propositions auprès de la collectivité qui a suivi ».

Il semblerait donc que l'expérience vécue des cyclistes sur les aménagements et dans l'espace urbain en général soit mise en avant par les associations de cyclistes de Montpellier qui offrent aux pouvoirs publics montpelliérains un ensemble de données permettant l'aménagement d'un espace. En effet, il semblerait que les associations de cyclistes de Montpellier soient des acteurs essentiels dans l'évolution des politiques publiques. Nicolas Le Moigne explique que « les citoyens sont en avance sur le politique », sous-entendu que les cyclistes, par une expérience du terrain accrue, sont légitimes de soumettre aux politiciens des propositions en faveur de la politique cyclable, « si on fait l'analogie avec ce qui s'est passé à Copenhague et Amsterdam c'est la même chose hein c'est... ça a bougé sous la pression des citoyens. D'ailleurs *Stein* van Oosteren il le dit bien, il a dit « une politique cyclable, c'est un choix politique sous la pression des citoyens » ». Il est intéressant de noter le lien étroit entre les acteurs associatifs et les acteurs publics. En effet, les acteurs publics s'accordent à dire que Montpellier possède un tissu associatif très encourageant et de l'autre côté, les acteurs associatifs semblent relativement apprécier les mesures politiques qui sont mises en place depuis peu.

Cependant, selon le président de Vélocité, il faudrait que les mesures politiques aillent plus vite dans leurs mises en place. En effet, il explique qu'une politique vélo « peut être mise en place dès maintenant et que ça marche », tandis que les autres décisions politiques pour un report de la part modale vers les mobilités plus vertes sont plus longues, comme c'est le cas avec le projet de la ligne 5 de tramway qui sera livrée à l'horizon 2025. Ainsi, le vélo est un mode de transport qui peut se développer très rapidement, avec une mise en place relativement immédiate et qui apporterait des solutions en matière de santé publique, d'économie et d'écologie.

Néanmoins, le discours de Nicolas Le Moigne semble nuancé lorsqu'ils abordent les actions politiques du territoire montpelliérain. En effet, d'une part, il est à la fois optimiste lorsqu'il voit le soutien que l'association reçoit et les mesures politiques fortes qui sont mises en place, comme l'enveloppe de 150 millions d'euros pour développer les mobilités actives ou encore l'aide à l'achat sans conditions de ressources. Cependant, il explique que certaines coronapistes sur la métropole ont fait leurs preuves et ont rencontrées un fort succès, c'est le cas par exemple de l'avenue Charles Flahault qui a connu un boom dans sa fréquentation de cycliste depuis la mise en place de l'aménagement cyclable temporaire. Il aimerait voir se pérenniser certaines pistes et décliner les analyses concluantes de l'urbanisme tactique portant sur certains tronçons de voirie, en véritable aménagement cyclable en dur :

« Andoni : Et pour revenir sur les pistes temporaires, quel est selon vous l'avenir qu'elles vont prendre, fin la trajectoire qu'elles vont prendre et quel avenir vous leur souhaitez ? »

Nicolas Le Moigne : Ah bah nous on souhaite qu'elles soient pérennisées.

Andoni : Ouais.

Nicolas Le Moigne : Surtout vu que ça marche.

Andoni : Et vous espérez qu'il y en est plus peut-être où ?

Nicolas Le Moigne : Bah maintenant en fait, faut arrêter de parler de temporaire, il faut vraiment décliner un véritable réseau express vélo, réseau vélo à l'échelle de l'aire urbaine quoi ».

3.2 Des aménagements provisoires qui divisent l'opinion des usagers

À l'aide du questionnaire d'Adrien Poisson dans le cadre de sa thèse « Vélocithèse », j'ai pu recueillir une quarantaine de profils différents qui étaient d'accord pour participer à des parcours commentés et des entretiens de réactivation. Ces parcours commentés ont été divisés en deux tâches distinctes, d'un côté les parcours "vélotaf"¹⁸, c'est-à-dire, lorsque l'enquêté réalise son trajet quotidien domicile travail, et de l'autre côté, les parcours commentés imposés où les enquêtés suivent un itinéraire qu'ils ne connaissent pas et qui a été défini en amont¹⁹, afin d'avoir une approche comparative dans les pratiques des cyclistes vis-à-vis des aménagements cyclables. Les premiers enquêtés ont suivi les itinéraires comme indiqué sur les cartographies, néanmoins j'ai modifié chaque itinéraire au cas par cas pour les cyclistes pour faire en sorte de pédaler dans plusieurs aménagements différents. Lors de cette enquête, je me suis équipé d'une caméra GoPro, attachée sur le guidon pour filmer le trajet des cyclistes.

Nous avons sélectionné quatorze profils qui nous semblaient intéressants de mettre en perspective afin de dégager une approche comparative. Nous avons sélectionné les profils selon l'âge, l'expérience de la pratique (cyclistes confirmés ou néo cyclistes), le sexe, les quartiers de résidence (afin de proposer des points de rendez-vous proche de chez les enquêtés) et la fréquence de la pratique (loisir, domicile-travail...). L'objectif à travers les parcours commentés est de saisir les ressentis des usagers avec une représentation visuelle des aménagements qu'ils rencontrent afin de pouvoir comparer les différents aménagements cyclables sur la commune de Montpellier. Lors de ces parcours commentés imposés, j'ai filmé des cyclistes sur des trajets qu'ils ne connaissaient pas afin que les cyclistes ne prévoient pas leur mouvement. L'idée n'était pas non plus de mettre en danger les enquêtés, mais je les guidais oralement avant chaque intersection. Il m'a fallu donc apprendre les itinéraires par cœur.

Voici la liste des itinéraires initialement prévus :

¹⁸ Terme qui désigne le fait d'utiliser le vélo comme moyen de transport pour ses trajets domicile-travail ou pour ses déplacements professionnels.

¹⁹ Voir les cartographies des 4 itinéraires imposées.

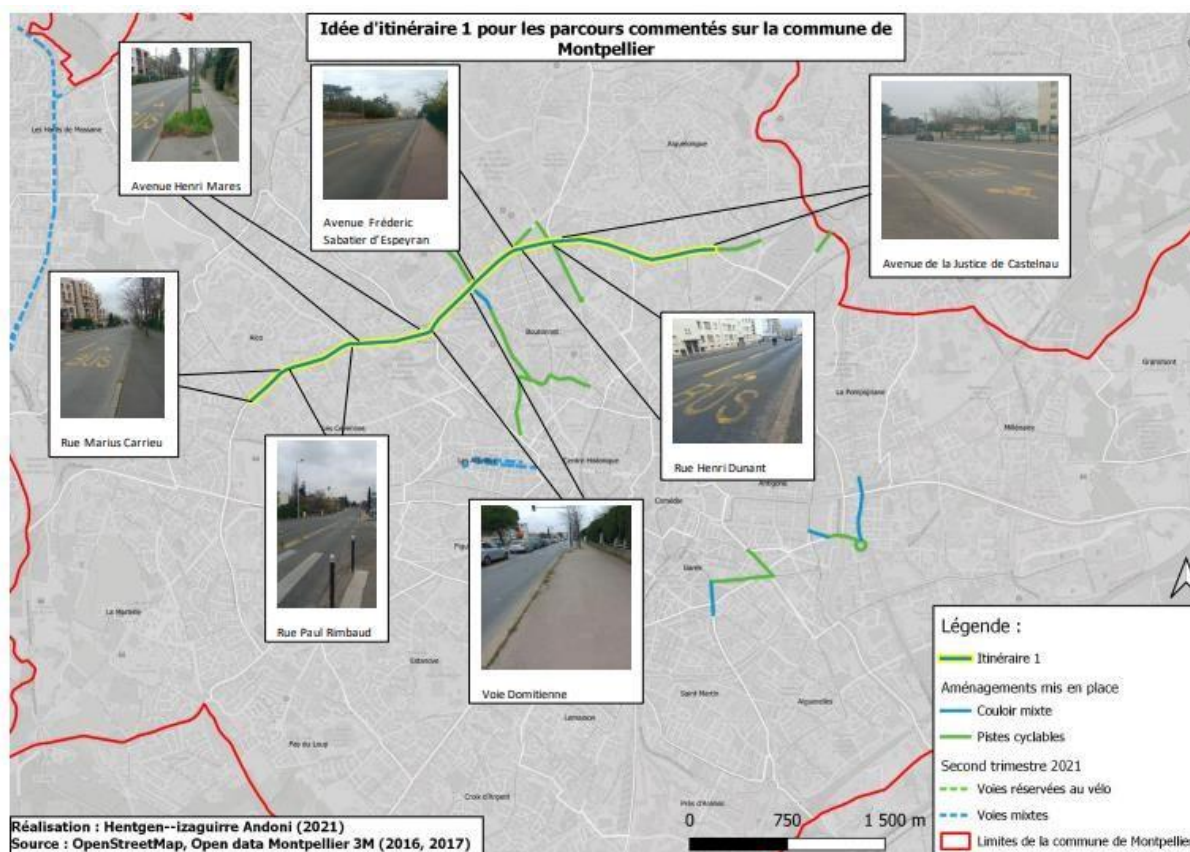


Figure 7 : Cartographie de l'itinéraire 1, distance 4,0 km selon Google Maps

L'idée à travers ce premier itinéraire serait de parcourir un axe structurant de la ville de Montpellier dont la voirie initialement en 2x2 voies pour la voiture, les vélos et les bus, a été modifiée en 1 voie en double sens pour la voiture et des voies réservées au bus et aux vélos aux extrémités afin de favoriser l'usage du vélo et des transports en commun. Ce grand axe structurant de la ville de Montpellier s'étend d'Ouest en Est, du quartier Cévennes jusqu'à Aiguelongue. L'aménagement provisoire est un couloir mixte Bus/vélo. L'objectif de l'itinéraire 1 est de rendre compte de la praticité de ce type d'aménagement qui conjugue à la fois un accès en mobilité douce aux principaux générateurs de flux (avec les Hôpitaux et les facultés) mais également une voie qui tend à favoriser l'utilisation des transports en commun. L'idée est de comprendre si les cyclistes se sentent plus en sécurité sur la voirie avec la voiture, très souvent assujettie à la congestion automobile du fait de l'importance de cet axe routier dans la ville, ou bien à l'écart avec un couloir mixte qu'ils partagent avec un autre moyen de transport plus imposant que la voiture et avec une mobilité plus fluide.

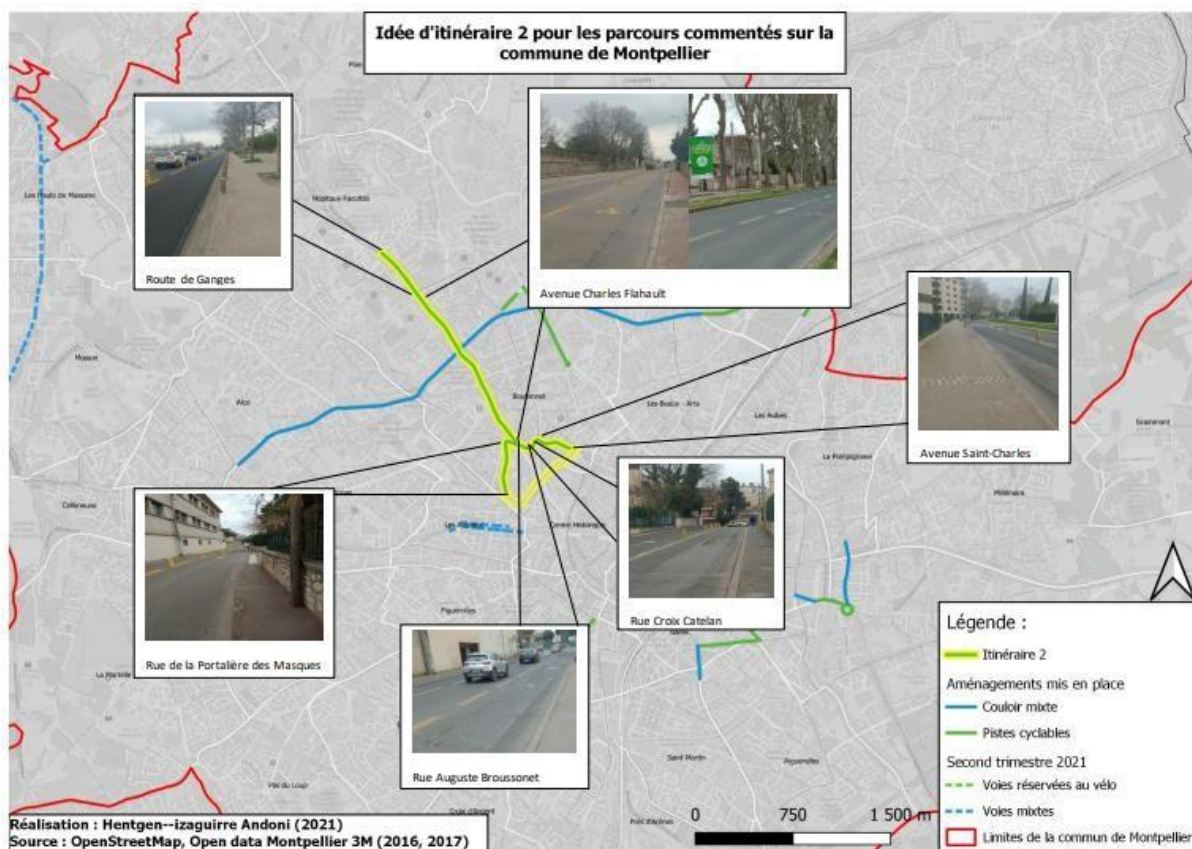


Figure 8 : Cartographie de l'itinéraire 2, distance 3,5 km selon Google Maps

L'itinéraire 2 s'étend du Nord au Sud, du quartier « Hôpitaux-facultés » jusqu'au « centre historique ». L'idée à travers cet itinéraire est de comprendre si les cyclistes se sentent en sécurité et rassurés sur un axe important de la ville de Montpellier qui relie le centre-ville et l'un des principaux générateurs de flux de la ville. Une partie du tracé de l'itinéraire 2 ne comporte aucun aménagement. Plusieurs idées résultent de ce choix :

- Est-ce que l'utilisateur circule avec aisance entre des rues possédant un aménagement provisoire, et des rues qui n'en possèdent pas ?
- Est-ce que l'utilisateur se sent en sécurité sur une voie sans aménagement provisoire ? Comment se caractérise sa conduite ? Est-elle plutôt fluide et sereine ou au contraire, est-ce que l'utilisateur est alerte aux autres usagers ?

L'objectif est de pouvoir comparer par la suite l'itinéraire 1 et l'itinéraire 2 pour mettre en lien les différentes manières de pratiquer des aménagements différents.

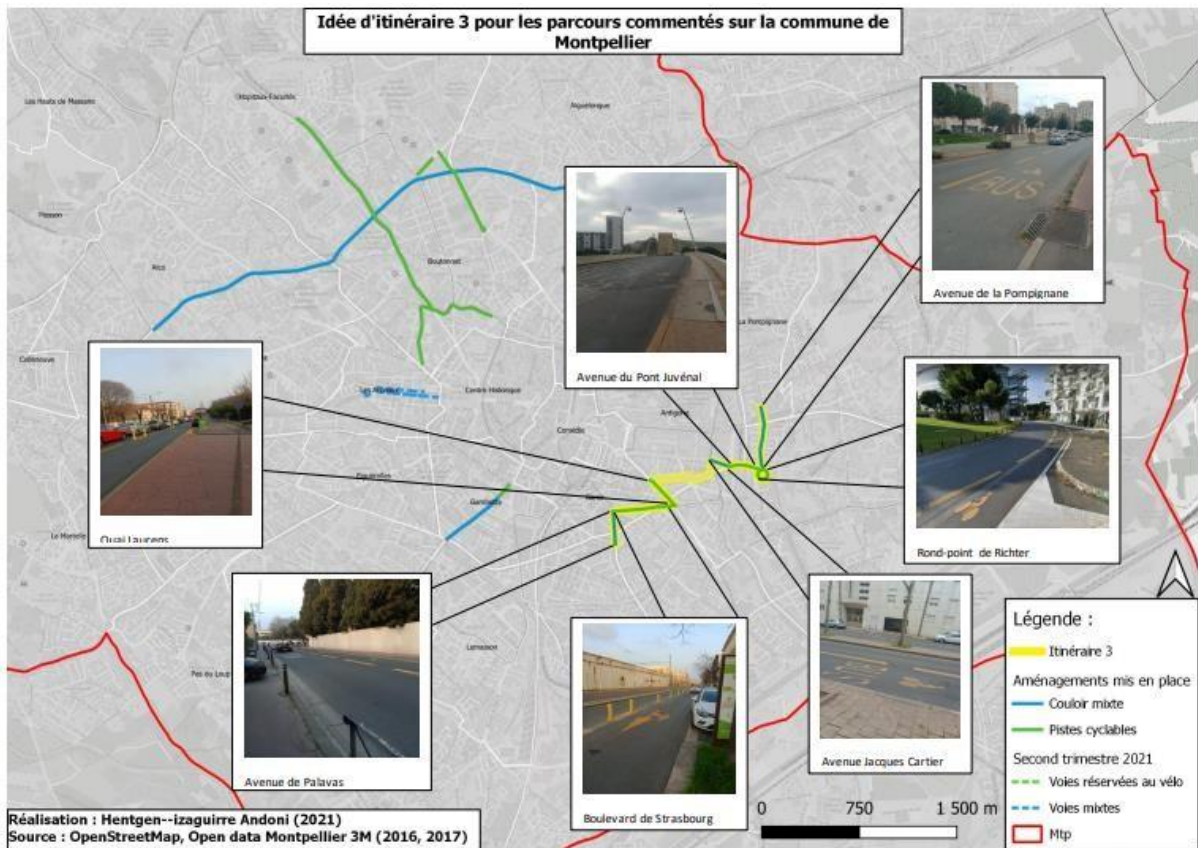


Figure 9 : Cartographie de l'itinéraire 3, distance 2,6 km selon Google Maps

L'objectif à travers ce troisième itinéraire est d'alterner la pratique des différents aménagements mis en place, pour voir si le comportement de l'enquêté change ou pas selon les situations. L'idée est de rendre compte des différentes manières de pratiquer la mobilité cyclable selon le type d'aménagement qui s'offre aux cyclistes. Il est également intéressant de prendre en compte la capacité d'adaptation du cycliste face aux différents changements d'aménagements.

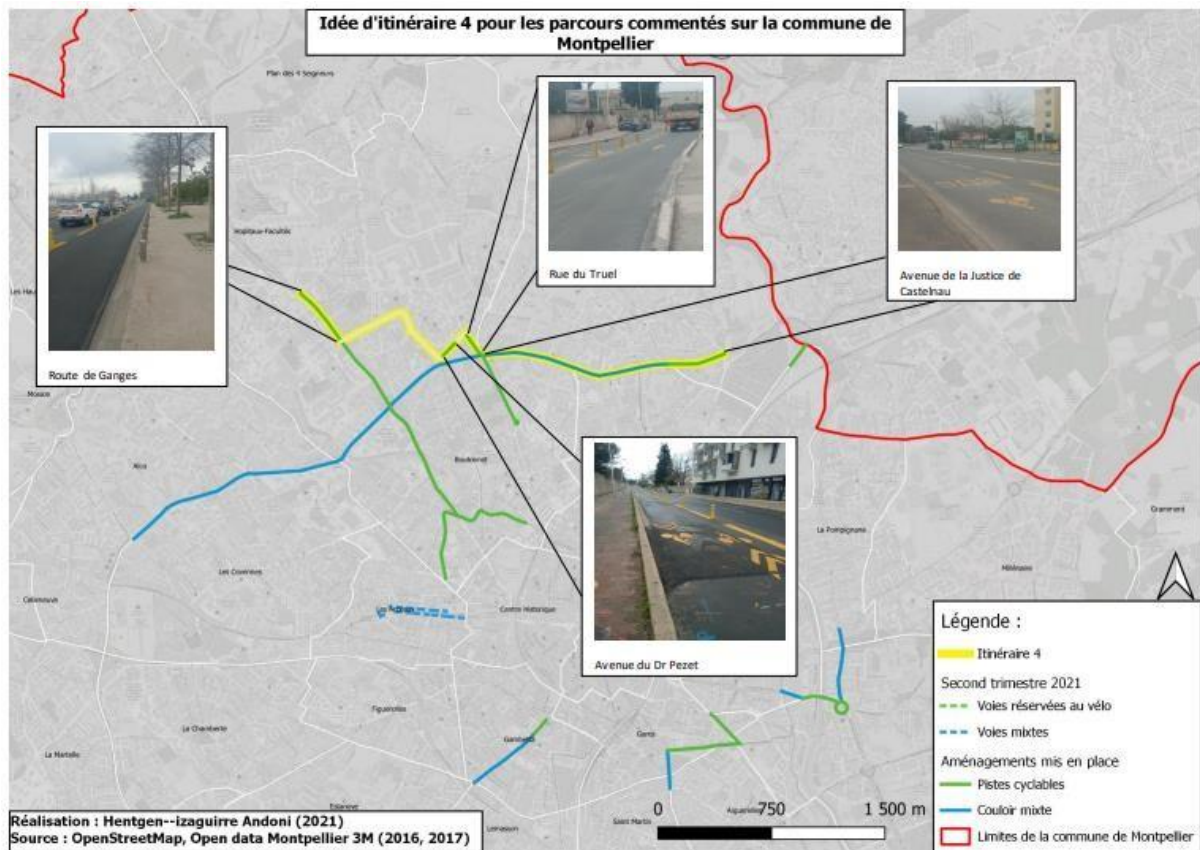


Figure 10 : Cartographie de l'itinéraire 4, distance 3,6 km selon Google Maps

L'objectif à travers cet itinéraire 4 est semblable à l'itinéraire 3 dans la mesure où l'utilisateur va emprunter différents types d'aménagements pour lesquels nous allons observer la praticité de l'utilisateur à changer d'aménagements. Néanmoins, cet itinéraire 4 se concentre autour d'une zone importante de la ville de Montpellier au sein de laquelle se concentrent des flux de population importants aux heures de pointe. L'idée est de mettre en avant la particularité de la pratique du vélo en période de forte concentration de population et automobile. Il serait intéressant de comprendre ce que l'utilisateur regarde, qu'est-ce qui alerte sa pratique et comment. De plus, il serait intéressant de mettre en avant les aménagements mis en place pour les usagers extérieurs à la ville de Montpellier. En effet, l'axe « Avenue de la Justice de Castelnaud » permet cette connexion entre la commune voisine de Montpellier, Castelnaud-le-Lez et un pôle d'activité fort de Montpellier dans le quartier de « Hôpitaux – Facultés ».

À la suite de ces parcours commentés imposés, j'ai interrogé chaque cycliste dans le cadre d'un entretien relativement synthétique où nous avons abordé leurs rapports aux vélos,

l'évolution de leur pratique du vélo, les effets de la crise sanitaire et de l'urbanisme tactique sur leur mobilité et plus particulièrement sur leur pratique du vélo²⁰. Enfin, nous avons visionné ensemble les vidéos des parcours au préalable réalisées afin que les personnes interrogées puissent réagir à leur déplacement, à leur propre pratique vu de l'extérieur, à la 3^e personne. L'étude va aborder un à un les différents points qui ont été très souvent cités par les cyclistes.

Tout d'abord, les coronapistes ont permis un certain regain de l'espace pour les cyclistes qui ont pu redécouvrir leur ville. En effet, la plupart des enquêtés m'ont confié qu'ils n'auraient pas été dans certains endroits de la ville s'il n'y avait pas eu d'aménagements cyclables temporaires, notamment sur les 2x2 voies où la voirie a été réduite en une voie en double sens de circulation avec des pistes cyclables de chaque côté (ou voie mixte). Ce sont des zones rouges qui avant étaient contournées et évitées par les cyclistes. Les pistes temporaires ont permis de redonner de l'espace au vélo, et de rendre cyclable des zones de la ville maintenant plus apaisées, mais jusqu'alors évitées au maximum par les cyclistes par crainte du trafic routier trop important.

Dans un second temps, une majorité des enquêtés grillent des feux rouges. Ce sont, ce qu'on pourrait appeler des « incivilités contrôlées », dans le sens où, effectivement la plupart des cyclistes grillent des feux rouges à certains endroits et ne respectent pas le code de la route, mais néanmoins qui commettent cet acte pour paradoxalement se mettre en sécurité par rapport au trafic automobile. C'est le cas notamment sur les carrefours de grandes tailles où les cyclistes vont avoir tendance à commencer à pédaler lorsque le feu est rouge et va passer au vert, afin de pouvoir tourner et ainsi ne pas gêner le trafic automobile qui irait tout droit. De plus la majorité des enquêtés grillent parfois des feux rouges si l'intersection est en « T », ce qui signifie qu'aucun véhicule ne peut arriver par la droite, mais aussi si la visibilité est très bonne ou s'ils connaissent l'endroit parfaitement et donc se souviennent du moment quand les feux sont rouges pour tout le monde.

Dans un troisième temps, j'ai demandé aux cyclistes de m'expliquer les raisons et les freins à la pratique cyclable. D'une part, l'aspect écologique du vélo n'est pas la raison

²⁰ Voir : « Tableau 2 » en annexe.

principale qui favorise la pratique du vélo des enquêtés. En effet, plusieurs autres facteurs ont été abordés bien avant le côté écologique de ce mode de déplacement, les enquêtés ont abordé le plus souvent le côté pratique (en termes de rapidité dans la circulation, de liberté de stationnement et de déplacement contrairement aux transports en commun où ils avaient l'impression de « subir » un itinéraire), le côté sportif est souvent revenu également. Les enquêtés voient dans ce moyen de déplacement une façon de faire une pratique sportive journalière. Il est intéressant de noter que la crise sanitaire a freiné nos mobilités et par conséquent nos pratiques sportives, ce qui peut tendre à expliquer cet argument de la part des enquêtés. Ensuite, est revenu le côté agréable du vélo qui est un mode de déplacement calme, sans nuisance sonore puis enfin vient l'écologie et l'aspect économique.

Il semble pertinent d'expliquer que l'écologie ne soit pas la principale conviction en raison du fait que c'est un aspect moins « palpable », « visible » contrairement au côté pratique et au gain de temps qui sont directement perceptibles par les enquêtés. Nous ne percevons pas l'écologie directement. L'aspect économique du vélo fait écho à son changement de statut à travers les époques, comme nous l'avons évoqué en début de mémoire, c'était un moyen de déplacement essentiel pour les classes populaires, puis il a élargi ses horizons vers les classes moyennes et supérieures, pour à terme, devenir le mode de déplacement du « bobo » (Gaboriau, 1991). Aujourd'hui, cet aspect économique mis en lumière par les enquêtés peut-être mis en perspective avec la notion d'appauvrissement de la société ? En effet, la France connaît une augmentation de sa population vivant sous le seuil de pauvreté, selon les données de l'observatoire des inégalités paru en 2020. La crise sanitaire n'a fait que creuser cet aspect économique jusqu'alors fragile chez certaines classes sociales.

D'autre part, les freins à la pratique du vélo cités sont en premier lieu, la sécurité de manière générale, avec le problème souvent évoqué des intersections très peu traitées et sécurisées. Le mauvais traitement des intersections est l'un des problèmes majeurs des enquêtés qui ont pour la moitié été victime de frayeur ou d'accident avec d'autres usagers de la route. L'image d'un réseau cyclable en confetti est souvent abordée pour illustrer le fait qu'il y est des bouts de pistes un peu partout dans la métropole, sans réelle continuité cyclable, sans linéarité. C'est souvent revenu dans les discours que les pistes cyclables se terminent, et le ou la cycliste doit traverser la chaussée, donc traverser les deux sens de

circulation en perpendiculaire, ou alors doit aller sur le trottoir pour emprunter le passage piéton, car il ou elle n'a plus d'aménagement cyclable. C'est cette non-continuité et également le trafic automobile important qui poussent certains cyclistes à rouler sur la chaussée voiture sans emprunter de piste cyclable, afin de ne pas devoir s'arrêter pour traverser la voirie en perpendiculaire.

Les contraintes météorologiques sont également contraignantes pour une partie des enquêtés qui, lors de grosses intempéries ou vents violents, préfèrent reporter leur moyen de déplacement vers les transports en commun ou la voiture. Néanmoins, tous les enquêtés estiment que la contrainte météorologique n'est pas un facteur déterminant, lorsqu'on regarde le climat de Montpellier.

Ces différentes contraintes ont poussé certains cyclistes à ne pas pratiquer immédiatement le vélo dès l'arrivée sur la métropole. Les autres modes de transport ont été privilégiés à l'arrivée dans Montpellier, mais les tramways et bus sont fortement congestionnés aux heures de pointe ce qui rend inconfortable ce moyen de transport. La crise sanitaire n'a fait que conforter le fait de ne pas prendre les transports en commun pour certains enquêtés afin de respecter les règles de distanciation sociale. L'aspect insécurité a également été abordé par la plupart des enquêtés qui ne se sentent pas à l'aise à pratiquer le vélo à Montpellier. La délimitation physique en dur semble être l'aménagement le plus rassurant pour les cyclistes. De plus, les voies mixtes bus/vélo, qui ont été mis en place en grand nombre par la métropole, ont reçu un accueil plutôt mitigé. D'un côté, la piste est large et se dirige dans un seul sens de circulation ce qui rend la pratique très confortable. De l'autre côté la présence de bus, de deux-roues motorisées, voir même d'automobiles qui empruntent la voie rend tout de suite la pratique inconfortable et insécurisée. Cet axe structurant entre Alco et l'Avenue de la Justice de Castelnau comporte de nombreux carrefours considérés comme dangereux par les cyclistes. Néanmoins, la plupart des cyclistes n'auraient pas emprunté cet axe si la voie mixte bus/vélo n'existait pas.

Enfin, il semblerait que les cyclistes entretiennent un rapport assez étroit avec le réseau de tramway de la métropole. En effet, Montpellier bénéficie d'un réseau de tramway fortement apprécié par les cyclistes qui roulent dessus, entre les rails ou à côté du tramway en mouvement, pour des raisons de sécurité. Selon Marc Le Tourneur dans la revue Transports urbains de 2008, « Montpellier est la seule ville de France qui a été aussi vite » dans la

réalisation d'un réseau de tramway, avec 60 km de rails en 18 ans. Cette affirmation fait écho aux propos de Yann Le Martret qui expliquait :

« On a quand même développé un réseau de tramway conséquent et important [...] il fallait non pas interdire la voiture, mais en tout cas la réfréner un peu, pour laisser de la place aux autres modes de déplacement, et donc du coup bah vous connaissez les efforts qui ont été faits sur le tramway à Montpellier hein, depuis... depuis pareil, début les années 2000, on a aujourd'hui un réseau de 4 lignes, une 5e en travaux, peu de collectivités peuvent en dire autant à cette échelle de territoire, parce qu'on est une métropole de petite taille finalement ».

Ce transport est fortement apprécié par les cyclistes pour sa vitesse commerciale relativement faible, mais également pour sa linéarité qui ne risque pas d'effrayer les cyclistes au dernier moment. La vitesse commerciale du tramway est d'environ 20km/h avec priorité aux feux (Le Tourneur, 2008). Le tramway est sur son axe, bien visible et il n'y sort pas. Sa trajectoire est donc facilement lisible par les cyclistes, contrairement à la trajectoire d'une voiture ou d'un piéton. Ce sentiment fait écho à l'achat foncier en plus de la métropole dans le projet de ligne 5 de tramway de la ville, dans le cadre d'un réseau vélo et d'une ligne directe à côté du tram comme l'indique Julie Frêche « on a augmenté quand même, la... l'importance des acquisitions foncières dans le cadre de la ligne 5, pourquoi ? Parce qu'on a besoin de plus de place pour faire des pistes cyclables ». La présence d'un tramway apaise l'espace urbain, car il prend de la place à la voiture et est plus imposant que cette dernière.

Les cyclistes peuvent suivre une forme d'itinéraire continu lorsqu'ils sont à une intersection importante et qu'un tramway passe. Lorsque le tramway passe, ils grillent les feux rouges, car les cyclistes savent que les autres feux seront au rouge le temps que le tramway circule sur l'intersection. Afin d'illustrer mon propos, voici une mise en situation lors d'un parcours commenté, à l'intersection près de l'arrêt de tramway de la ligne 1, Saint-Eloi :



Figure 11 : Illustration du lien entre tramway - cycliste sur une intersection

Ainsi, il semblerait que les cyclistes apprécient de rouler auprès d'une ligne de tramway, pour le confort et la sécurité. L'une des premières cyclistes entretenues m'expliquait qu'elle avait le sentiment que l'espace aménagé pour le tramway était implicitement fait pour le vélo. Cette affirmation fait écho à l'idée de Jean-René Carré, qui expliquait que « le rôle des aménagements de voirie (notamment des pistes cyclables) n'est pas un facteur aussi favorisant qu'on l'imagine ». D'après lui, « de nombreuses études montrent que ces aménagements ont peu d'effets sur la sécurité des cyclistes et n'entraînent pas automatiquement un développement de l'usage du vélo », autrement dit, les cyclistes n'auraient pas besoin d'aménagement cyclable, mais simplement d'apaisement général de la ville pour se sentir en sécurité.

Conclusion

Pour conclure, la crise sanitaire a entraîné un coup d'arrêt des mobilités au niveau mondial. Les politiques publiques ont profité de l'endormissement des villes pour rééquilibrer le partage de la voirie, notamment en mettant en place des coronapistes. Sur notre terrain d'enquête, la pratique cyclable s'est fortement développée depuis 2018, avec les associations comme l'un des acteurs majeurs de cette mobilisation. La crise sanitaire et les élections municipales de 2020 ont servi d'accélérateur pour que la métropole de Montpellier puisse mettre en place une série d'actions politiques favorisant la pratique du vélo sur le territoire. Les cyclistes montpelliérains se disent satisfaits des politiques menées sur la métropole, cependant les associations de cyclistes souhaiteraient que les pistes temporaires se pérennisent.

Au terme de l'analyse, il semblerait que la France ait toutes les cartes en main pour atteindre son objectif de 9% de part modal d'ici 2024. Le pays est baigné dans une culture sportive du vélo depuis le début du XXe siècle et les derniers chiffres du baromètre Parlons Vélo de la FUB montrent que la pratique cyclable s'étend sur l'ensemble du pays. En ce qui concerne Montpellier, la métropole admet de nombreux avantages géographiques afin d'améliorer la pratique cyclable au sein de la métropole. La somme conséquente allouée au développement des mobilités actives, la sensibilité des élus et des techniciens qui sont eux-mêmes cyclistes (ce qui leur offre une certaine crédibilité) ainsi que l'appui d'une assistance à maîtrise d'ouvrage reconnue des politiques cyclables laissent à penser que Montpellier pourrait devenir une ville référence dans le domaine de la pratique cyclable à l'échelle régionale, voir nationale.

Le programme de recherche continue son enquête en diffusant un questionnaire à la suite de ce mémoire de recherche. Celui-ci permettra aux chercheurs d'obtenir des données quantitatives solides avec un panel représentatif des cyclistes quant à leurs ressentis.

Bibliographie :

- Carré, J.-R. (1998). Le vélo dans la ville : Un révélateur social. *Les cahiers de médiologie*, N° 5(1), 151-164.
- Enjalbert, V. (2014). Hélène Reigner, Thierry Brenac, Frédérique Hernandez, Nouvelles idéologies urbaines. Dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre. *Lectures*.
<http://journals.openedition.org.ezrapv.biu-montpellier.fr/lectures/14322>
- Gaboriau, P. (1991). Les trois âges du vélo en France. *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, 29(1), 17-34.
<https://doi.org/10.3406/xxs.1991.2335>
- Gorz André, L'idéologie sociale de la bagnole, *Le Sauvage*, septembre-octobre 1973.
- Héran, F. (2015). Pourquoi tant de cyclistes aux Pays-Bas ? *Transports urbains*, N° 126(1), 10-15.
- Martinache, I. (2014). Le Retour de la bicyclette. *Idees économiques et sociales*, N° 178(4), 74-74.
- Mirabel, F., & Reymond, M. (2013). I / Étalement urbain et choix de l'automobilité. *Reperes*, 7-30.
- Netherlands Ministry of Transport, 2007
- Papon, F. (s. d.). *Le retour du vélo comme mode de déplacement*. 185.
- Pigalle, E., & Baron, N. (2020). Les mobilités « innovantes » et « durables » dans les discours électoraux : Des mots pour faire bouger le local. *Géocarrefour*, 94(94/4), Article 94.
<https://doi.org/10.4000/geocarrefour.15189>
- Raulet-Croset, N., Collard, D., & Borzeix, A. (2013). Les apports des parcours commentés. *Revue internationale de psychosociologie et de gestion des comportements organisationnels*, HS(Supplement), 109-128.
- Theys, J., & Emelianoff, C. (2001). Les contradictions de la ville durable. *Le Debat*, n° 113(1), 122-135.
- Tourneur, M. L., & Beauvais, J.-M. (2008). Le tramway de Montpellier en perspective. *Transports urbains*, N° 112(1), 17-18.

Sources Web :

<https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transport/332-impact-economique-et-potentiel-de-developpement-des-usages-du-velo-en-france-en-2020.html>

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/amenagements-cyclables-temporaires-confinement-quelles>

<https://www.fub.fr/fub/actualites/contribution-majeure-assises-mobilite-s-appelle-parlons-velo>

[https://www.fub.fr/velo-ville/villes-qui-aiment-velo/villes-qui-aiment-velo-france-etranger.](https://www.fub.fr/velo-ville/villes-qui-aiment-velo/villes-qui-aiment-velo-france-etranger)

https://www.inegalites.fr/evolution_pauvrete_annuelle?id_theme=15

Annexes :

Grille d'entretien des entretiens de réactivation après les parcours commentés :

Vélotactique : Grille d'entretien

Présenter le projet et l'organisation de l'entretien, demander l'accord pour enregistrer (+ citer ?)

A. Socialisation à la pratique du vélo et évolution

« Pouvez-vous me raconter votre propre histoire du vélo, depuis que vous avez appris à en faire jusqu'à aujourd'hui ? »

- Contexte de l'apprentissage du vélo (quand, où, comment, qui/ce qui a encouragé), l'évolution de la pratique (enfance, adolescence, etc.), le type de pratique (loisirs, utilitaire, sportif, etc.)
- Apprentissage du vélo en ville (quand, où, comment, qui/ce qui a encouragé), son évolution
- Développement des compétences, expérience acquise, rapports à l'effort, au risque, etc.
- Mobilité résidentielle : rapport aux autres modes de transport, à l'environnement résidentiel
- Comment est perçu le vélo selon l'âge (expérience d'une ville/d'un pays cyclable ?)
- Ruptures dans la pratique (adolescence, âge adulte, permis, mobylette, déménagement)

B. La pratique du vélo dans la ville étudiée

- L'arrivée dans la ville : à quel moment, pour quelles raisons, quelle connaissance de la ville
- Les déplacements dans cette ville : quels modes sont utilisés au début, comment ça évolue
- Comment se passe la transition vers le vélo : avec qui (rôle des pairs), dans quel contexte, etc.
- Les motifs pour lesquels le vélo est utilisé : quelle fréquence, quelles variables (météo...)
- Les raisons et convictions : rapport à l'écologie, au coût, à la praticité, etc.
- Quels freins à la pratique du vélo : vol et stationnement, autres contraintes éventuelles

C. Commentaire de vidéo

Diffuser la vidéo, et demander que l'enquêté commente ce qu'il voit (un peu comme s'il était en train de circuler) : son comportement, sa position, ses habitudes, ses rapports avec les autres usagers, son ressenti, à quoi il pense, etc. (si besoin faire des pauses)

Dans la mesure du possible, laisser parler l'enquêté. Si besoin, poser quelques questions, demander des éclaircissements (*Là, comment ça se passe / Comment anticipez-vous / Qu'est-ce qui vous permet*)

Prendre des notes pour revenir sur certains points et en discuter après, par exemple :

- Ancienneté du parcours (ses modifications éventuelles et comment ça s'est fait)
- Préférences dans les aménagements, les itinéraires (le plus sécurisé, le plus rapide, etc.)
- Maîtrise du vélo : expérience, chutes, capacité à descendre des trottoirs, etc.
- Différences de position sur la route (au milieu, serré à droite...) et dans le trafic
- La position sur le vélo (les contrôles de la tête, le bras tendu, la position des pieds, etc.)
- Le respect du code de la route ou les libertés prises

D. La crise sanitaire

- Ce qui a changé : rapport au virus, au risque de contamination, perception des modes
- La connaissance des dispositifs et aides (« coup de pouce vélo », aides à l'achat...)
- Les aménagements temporaires : modifications du trajet ? du ressenti ? du confort ? etc.
- La pratique du vélo pendant la crise : quelles évolutions ? télétravail ? autre ?

Guide d'entretien des acteurs associatifs :

Vélotactique

Grille d'entretien Acteurs associatifs

Objectifs :

- Comprendre le rôle des acteurs sociaux dans l'élaboration et la mise en œuvre des politiques publiques liées au vélo.

I. L'interlocuteur et la structure

- o Formation, parcours associatif [en trois mots]
- o L'association : mission(s), taille et territoires d'implantation
- o Eventuellement : rapport personnel au vélo et éventuelles expériences d'usager sur le territoire

II. Diagnostic du contexte territorial (à la fin, si besoin de revenir sur ces points ?)

- o Recueillir son avis sur les conditions locales de la mobilité
- o Recueillir son avis sur les conditions locales de l'action associative (le tissu, les échanges entre associations, le soutien des pouvoirs publics, les ressources à disposition, l'adhésion de la population)
- o Recueillir son avis sur la gouvernance locale (?)

III. Le vélo sur le territoire

- o Place du vélo dans les pratiques telle que connue par l'interviewé [sources des informations], avec retour sur la situation antérieure à la crise sanitaire.
- o Place du vélo dans les politiques locales, avec retour sur la situation antérieure à la crise sanitaire
- o Place souhaitable du vélo électrique et du VLS (et de la location longue durée ?) dans la politique vélo.
- o Evaluation des dispositifs nationaux et de leur pertinence en situation « territorialisée »
- o Evaluation de la cohérence locale (et du bon dosage) des actions « infra » et « non infra »
- o Evaluation de la cyclabilité du territoire / exemplarité éventuelle d'autres territoires.
- o Evaluation du poids des associations agissant dans le domaine : nombre, force d'impact, modes d'action

IV. Les « coronapistes »

- o Perception de l'urbanisme tactique : enjeux, inconvénients et avantages de ce procédé.
- o Implication des associations dans le déploiement du dispositif de coronapistes
- o Evaluation des modalités de consultation des acteurs extérieurs et usagers
- o Evaluation du dispositif : objectif(s), territoire(s), public(s), processus de décision, décalage mise en œuvre/projet initial.
- o Accords/désaccord : internes à l'association, entre associations, entre associations et pouvoirs publics
- o Evaluation des mesures complémentaires (ou concomitantes) touchant les différents modes : stationnement, réduction de vitesse de circulation, détournement de la circulation automobile, synchronisation des feux, ré-aménagement de carrefours...)
- o Connaissance des usages et profils d'usagers, et identification éventuelle de caractéristiques d'usage liées aux coronapistes.
- o Retours des autres associations.

Relations avec les acteurs publics

- o Modalités du travail

V. Perspectives

- o Retour synthétique sur les relations avec les acteurs publics
- o Perception des leviers du changement et facteurs de blocage (comportements et action publique).

- Vision de l'avenir des coronapistes
- Vision de l'avenir du vélo et de son poids politique sur le territoire : quels besoins en expertise ? Quels échelons d'action publique les plus disposés à monter en compétence et visibilité, à affirmer leur capacité d'action sur le sujet ? Quelle « bonne échelle » d'action ?
- Effets anticipés d'une croissance de la pratique cycliste sur le fonctionnement du système de mobilité et de l'espace urbain dans son ensemble.
- Quel contenu pour des politiques dites « de transition » sur le territoire ? Quelles actions prioritaires ? Quel rôle des acteurs non publics ?

Demandes de contacts

Guide d'entretien des acteurs publics :

Vélotactique

Grille d'entretien Acteurs Publics

Objectifs :

- Comprendre la signification des politiques « vélo » pour l'action publique locale à ses différents échelons.
- Resituer les actions de promotion de la pratique cycliste dans le contexte des politiques de mobilité, et plus globalement dans le projet défini pour le territoire (en matière de développement, aménagement, etc.).
- Comprendre l'impact de la crise sanitaire sur la trajectoire locale des politiques de mobilité [continuité/rupture]. Comprendre ce qui est mis en place à l'occasion de la crise : réponse à un problème de santé, jalons pour implémenter des solutions de mobilité durable, jalons pour implémenter de nouveaux modes d'action publique... ?
- Comprendre le rôle des acteurs sociaux dans l'élaboration et la mise en œuvre des politiques publiques liées au vélo.

I. L'interlocuteur

- o Formation, parcours professionnel [en trois mots...]
- o Missions et collaborations principales dans le cadre de l'activité actuelle
- o Éventuellement : rapport personnel au vélo et éventuelles expériences d'usager sur le territoire ?

II. Diagnostic de la mobilité et des politiques associées sur le territoire

- o Le système local de mobilité : points forts, points faibles, éventuels dysfonctionnements, place des modes actifs.
- o Les grandes orientations de l'intervention publique en matière de mobilité sur les périodes antérieures.
- o Les priorités politiques actuelles en matière de gestion de la mobilité, les services impliqués.
- o Liens avec les autres politiques locales, notamment aménagement.

III. Le vélo sur le territoire

- o Place du vélo dans les pratiques telle que connue par l'interviewé [sources des informations], avec retour sur la situation antérieure à la crise sanitaire.
- o Place du vélo dans les politiques locales, avec retour sur la situation antérieure à la crise sanitaire : acteurs/services impliqués, collaborations récurrentes, visions politiques éventuellement divergentes selon les acteurs, investissements et actions projetés, critères de choix des aménagements cyclables, actions hors infra type aides à l'achat, intégration dans le système local de déplacements (actions en faveur d'une pratique multimodale et/ou intermodale du vélo, conception de la relation aux autres modes –complémentarité, étanchéité, compétition...).
- o Place du vélo électrique et du VLS (et de la location longue durée ?) dans la politique vélo.
- o Évaluation de la cyclabilité du territoire.
- o Évaluation et territorialisation des dispositifs nationaux de promotion de la pratique cyclable.
- o Ressources en interne et à l'extérieur : réseaux d'échanges, retours d'expérience connus en provenance d'autres territoires, ressources techniques et documentaires.
- o Modalités du travail avec les associations (éventuellement : données sur les subventions et autres actions de soutien ?)
- o Perception des leviers du changement et facteurs de blocage (comportements et action publique).

IV. Les « coronapistes »

- o Expériences antérieures en matière d'urbanisme tactique, inconvénients et avantages de ce mode d'action.
- o Genèse : qui, quand, quelles controverses ?
- o Principes du déploiement : objectif(s), territoire(s) desservis et tracés, chronologie, instruments mobilisés dans le processus de décision, arbitrages en ce qui concerne les co-usages des pistes

(trottinettes notamment), décalage mise en œuvre/projet initial. *Mettre en relation les caractéristiques concrètes du dispositif avec les objectifs explicites ou implicites ; notamment : évaluer la prise en compte des considérations sanitaires et sécuritaires ; revenir sur ces dimensions si absentes du discours ?*

- Publics ciblés : quelle(s) représentation(s) de l'utilisateur des coronapistes ont éventuellement guidé l'action publique, étaient-elles partagées, ont-elle évolué ou surgi en cours de route ?
- Impact de la distribution/appropriation locale des compétences et du jeu d'acteurs sur le design du dispositif.
- Mise en place de mesures complémentaires (ou concomitantes) touchant les différents modes (vélo mais aussi piéton, voiture et TC) : stationnement, réduction de vitesse de circulation, détournement de la circulation automobile, synchronisation des feux, ré-aménagement de carrefours...
- Regard sur l'accompagnement par les autres échelons d'action publique locaux et central (ressources croisées mais aussi cohérence interterritoriale des mesures, pertinence des dispositifs autres qu'infrastructuraux et effets de leur mise en application sur le territoire).
- Évaluation personnelle du dispositif.
- Outils de suivi et retours éventuels des usagers/associations. Connaissance des usages et profils d'usagers, et identification éventuelle de caractéristiques d'usage liées aux coronapistes.
- Retours des autres services/acteurs publics.

V. Perspectives

- Vision de l'avenir des coronapistes
- Vision de l'avenir du vélo et de son poids politique sur le territoire : quels besoins en expertise ? Quels échelons d'action publique les plus disposés à monter en compétence et visibilité, à affirmer leur capacité d'action sur le sujet ? Quelle « bonne échelle » d'action ?
- Effets anticipés d'une croissance de la pratique cycliste sur le fonctionnement du système de mobilité et de l'espace urbain dans son ensemble.
- Quel contenu pour des politiques dites « de transition » sur le territoire ? Quelles actions prioritaires ? Quel rôle des acteurs non publics ?

Demandes de contacts

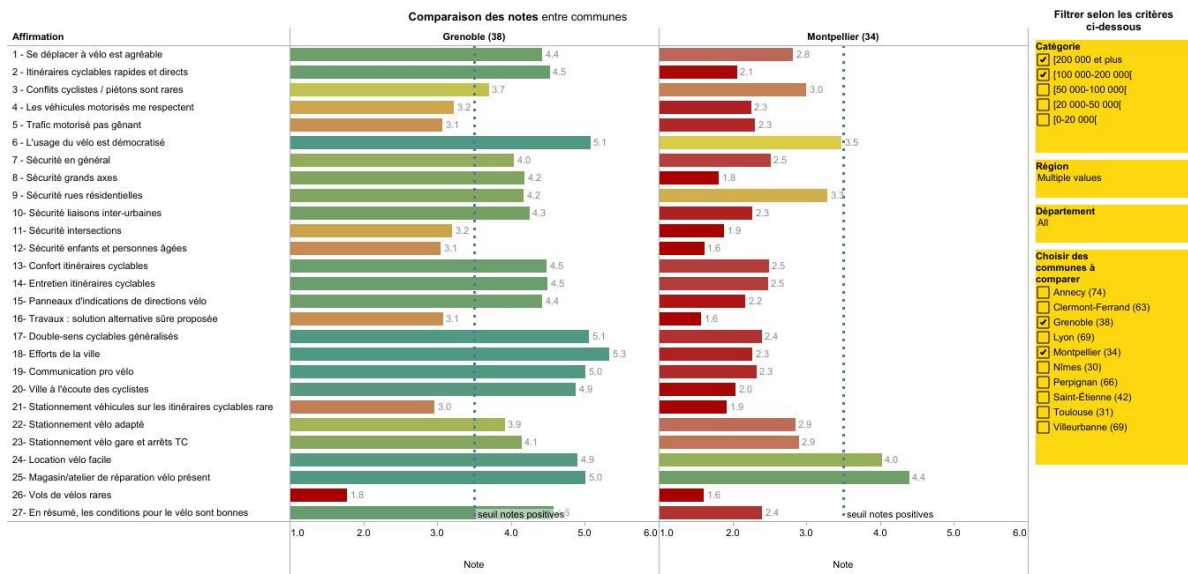


Figure 12 : Baromètre Parlons Vélo, enquête de la FUB, 2019

ÉCONOMIE DU VÉLO EN 2020

un impact économique très important, de l'emploi local, une très forte croissance, un tourisme durable, une activité d'avenir

PLUS DE 20 % DES TOURISTES À VÉLO VIENNENT DE L'ÉTRANGER

TRÈS FORT DÉVELOPPEMENT
Doublement de l'impact économique en 5 ans sur l'itinéraire de «La Loire à Vélo» et en Bretagne

68€ / J
C'est la somme dépensée par un touriste à vélo contre 55 € pour les autres touristes.

21 MILLIONS
de français font du vélo pendant leurs vacances.

90 MILLIONS
de nuitées par an

1 M€ DE PRODUCTION DANS LE VÉLO C'EST :

9,5 emplois directs

10 emplois indirects & induits

Des emplois locaux

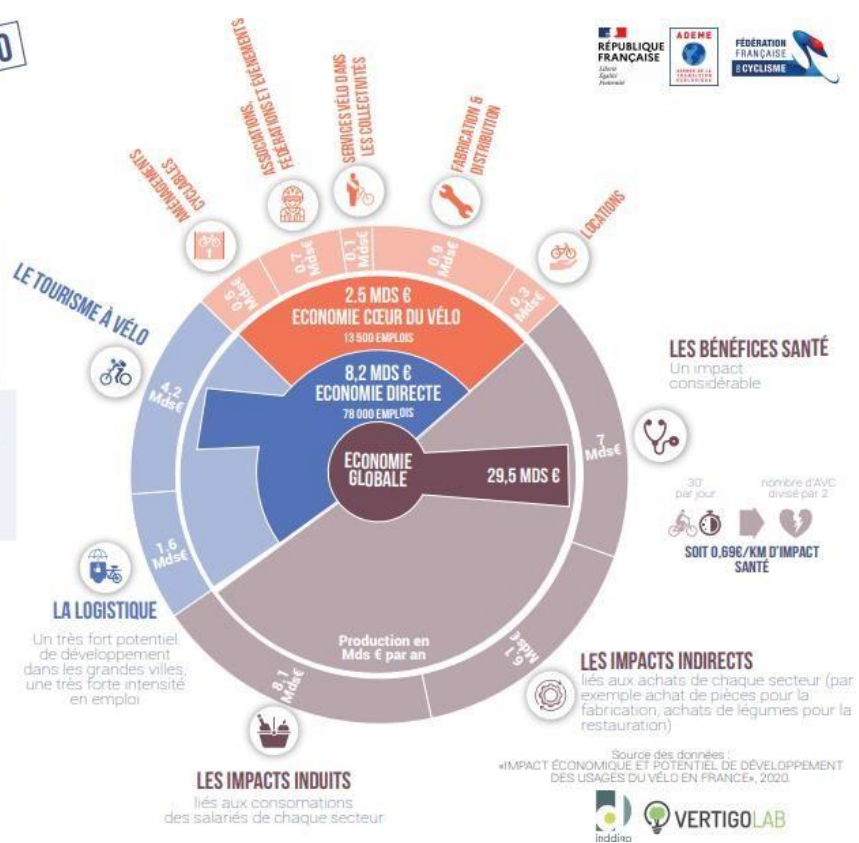





Figure 13 : Infographie, extrait de l'étude de 2020 "impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France" réalisée par les cabinets Inddigo et Vertigo Lab


Tableau 1 : Recensement des points de vigilance des aménagements cyclables temporaires, Mars 2021





Lieu	Aménagement	Photographie	Points de vigilance
Rue Marius Carrieu	Couloir mixte Bus/vélo		<ul style="list-style-type: none"> - Congestion automobile forte => problèmes de pollution et de nuisances sonores pour les quartiers aux alentours. - Non-respect du code de la route par les automobilistes et deux roues motorisés qui empruntent la

			voie mixte Bus/vélo
Rue Paul Rimbaud	Couloir mixte Bus/vélo		<ul style="list-style-type: none"> - Non-respect du code de la route par les automobilistes et les deux roues motorisées qui empruntent la voie mixte Bus/vélo. - Peu de balise (attention aux autres usagers qui "débordent") - Discontinuité avec l'Avenue Henri-Mares sur un carrefour important.
Avenue Henri-Mares	Couloir mixte Bus/vélo + piste cyclable sur le trottoir		<ul style="list-style-type: none"> - Non-respect du code de la route par les automobilistes et les deux roues motorisées qui empruntent la voie mixte Bus/vélo.
Voie Domitienne	Couloir mixte Bus/vélo		<ul style="list-style-type: none"> - Ancienne 2x2 voies pour les voitures, réduites en deux voies. Apaisement de cette autoroute urbaine pour les modes de

			déplacement doux.
Avenue Charles Flahault	Piste cyclable		<ul style="list-style-type: none"> - Un espace sécurisé pour les cyclistes, balisage important. - Liaison sécurisée pour les cyclistes entre la ville centre et les hôpitaux.
Rue de la portalière des Masques	Piste cyclable		<ul style="list-style-type: none"> - Axe apaisé près d'un établissement scolaire. - Balisage important donc sécurisé.
Rue Auguste Broussonet	Piste cyclable		<ul style="list-style-type: none"> - Absence de balisage et pas de continuité à la fin de la piste, pratique peu confortable.
Rue Croix Catelan	Piste cyclable		<ul style="list-style-type: none"> - Continuité agréable avec la rue Auguste Broussonet. - Balisage important donc sécurisé.
Avenue Saint Charles	Piste cyclable		<ul style="list-style-type: none"> - Répartition équitable de la voirie entre les différents modes de transport.

			<ul style="list-style-type: none"> - Espace apaisé avec la présence du tramway.
Route de Ganges	Piste cyclable		<ul style="list-style-type: none"> - Voirie apaisée près des hôpitaux. - Réduction de la place de la voiture - Balisage importante et bon état de la chaussée donc pratique agréable.
Avenue Frédéric Sabatier d'Espeyran	Couloir mixte Bus/vélo		<ul style="list-style-type: none"> - Absence de balisage - Important trafic automobile - Carrefour dangereux pour les cyclistes
Rue Henri Dunant	Couloir mixte Bus/vélo		<ul style="list-style-type: none"> - Absence de balisage - Important trafic automobile
Rue du truel	Piste cyclable		<ul style="list-style-type: none"> - Piste bidirectionnelle qui oblige de traverser la voie voiture pour la rejoindre. - Présence de balise en continu.

<p>Route de Mende</p>	<p>Piste cyclable</p>		<ul style="list-style-type: none"> - Changement de type d'aménagements = inconfortable. - Espace bien délimité par les balises.
<p>Rond-point Odette banger-capion</p>	<p>Piste cyclable</p>		<ul style="list-style-type: none"> - Voiture qui stationne sur la piste cyclable - Vigilance accrue en sortie de rond-point
<p>Avenue du Dr Pezet</p>	<p>Piste cyclable</p>		<ul style="list-style-type: none"> - Une partie de la rue en travaux = vigilance nid de poule, état de la chaussée mauvaise. - Piste bidirectionnelle qui oblige de traverser la voie voiture pour la rejoindre.
<p>Avenue de la justice de Castelnau</p>	<p>Couloir mixte Bus/vélo puis piste cyclable</p>		<ul style="list-style-type: none"> - Pas de balise pour délimiter, pas sécurisant. - Axe qui permet de relier les pôles générateurs de flux à une commune limitrophe

			(Castelnau-le-Lez).
.Avenue François Delmas	Piste cyclable		<ul style="list-style-type: none"> - Pont aménagé, confortable pour les habitants de Castelnau-le-Lez. - Piste bien séparée en dur de la chaussée voiture, très sécurisant.
Avenue du pont Juvénal	Piste cyclable		<ul style="list-style-type: none"> - Présence d'un arrêt de bus à l'entrée de la piste. Vigilance dans la trajectoire du bus.
Rond-point de Richter	Piste cyclable		<ul style="list-style-type: none"> - Vitesse des voitures relativement élevée à l'intérieur du rond-point. - Vigilance accrue en sortie de rond-point.
Avenue Jacques Cartier	Couloir mixte Bus/vélo		<ul style="list-style-type: none"> - Places de stationnement aux abords du couloir mixte (danger sortie de véhicule, portière, piétons)

<p>Avenue de la Pompignane</p>	<p>Couloir mixte Bus/vélo</p>		<ul style="list-style-type: none"> - Espace large et confortable malgré les arrêts de bus et la présence de ce dernier.
<p>Quai Laurens</p>	<p>Piste cyclable</p>		<ul style="list-style-type: none"> - Congestion automobile forte. - Places de stationnement aux abords de la piste cyclable (danger, portière, piétons).
<p>Boulevard de Strasbourg</p>	<p>Piste cyclable puis couloir mixte Bus/vélo</p>		<ul style="list-style-type: none"> - Continuité cyclable le long d'une ligne de tramway (espace apaisé). - Piste à l'écart des places de stationnement, le risque de portières ouvertes est évité.
<p>Avenue de Palavas</p>	<p>Couloir mixte Bus/vélo</p>		<ul style="list-style-type: none"> - Présence de voitures qui stationnent le long de la voie voiture ce qui fait que le trafic routier emprunte la piste cyclable non balisée

<p>Avenue Georges Clemenceau</p>	<p>Couloir mixte Bus/vélo + piste cyclable</p>		<ul style="list-style-type: none"> - Une forte congestion automobile avec des véhicules en stationnement. - Accès direct jusqu'au centre-ville.
---	--	---	---

Tableau 2 : Synthèse des profils des enquêtés avec l'aménagement cyclable qu'ils affectionnent, l'aménagement où ils ressentent un sentiment de sécurité le plus fort, les convictions et freins à la pratique ainsi que les points noirs, les zones à danger de la ville de Montpellier.

Nom des enquêtés	Sexe	Age	Fréquence	Type de vélo	Aménagement cyclable favorisé	Sentiment de sécurité	Convictions à la pratique	Freins à la pratique	Points noirs	Date de réalisation du parcours
Gabriel	Homme	23	Quotidien	VAE (avec les aides de la métropole)	Délimitation en dur peu importe	Voie mixte (large)	Pratique et économique ("surtout avec l'aide")	Absence de piste (car trop d'automobile) et froid	Carrefour (mélangé accru), état parfois des chaussées présence de poutres lourdes.	19-avr
Catherine	Femme	54	Quotidien	VAE	Voie unilatéral	Près d'une ligne de tramway	Pratique et agréable	Les vols et la météo	Etat des chaussées et voitures rapides, manque de signalétique	19-avr
Christian	Homme	39	Occasionnel	VAE (avec les aides de la métropole)	voie mixte car large mais bus donc moins bien	Sur les lignes de tramway	Pratique (rapide) et sport	météo et sécurité	Evite les grands carrefours, manque de continuité, connectivité, état de la chaussée, piétons	27-avr
Franck	Homme	59	Quotidien	Non VAE	Peu importe tant qu'il y a une délimitation avec la route	Près d'une ligne de tramway	Pratique et agréable	Sécurité et stationnement	Zones rouges de Montpellier (trop dangereuses), carrefour, état des pistes	22-avr
Amandine	Femme	26	Quotidien	Non VAE	Voie unilatéral de chaque côté, délimitation (Charles Flahault)	Près d'une ligne de tramway	Sport et rapide	les endroits mal aménagés et l'effort	L'état de la chaussée, disparition des ACT le lendemain, les intersections	28-avr
Jordan	Homme	21	Quotidien	Vélo magg	Voie unilatéral de chaque côté, délimitation (route de Gangne)	Sur les lignes de tram ou à côté	Pratique et écologique	Météo et l'absence de guidage	Les carrefours, les discontinuités	30-avr
Corentin	Homme	24	Quotidien	Non VAE	Unilatéral dans un seul sens avec une délimitation	Sur les lignes de tram ou à côté	Rapide/commode et économique	Les voitures et le manque d'infrastructure réfléch	Les carrefours, les discontinuités, état de la chaussée	23-avr
Cléd	Femme	33	Quotidien	Non VAE	Délimitation en dur peu importe	en dehors de la chaussée	Agréable et sport		Piétons sur les pistes	06-avr
Jean-Philippe	Homme	46	Quotidien	Non VAE	N'emprunte quasiment pas de coronapistes		Rapide et sport	Manque de sécurité		29-avr
Kim	Homme	28	Quotidien	Non VAE	Sur les trottoirs pour ne pas avoir de voiture	Sur les trottoirs pour ne pas avoir de voiture	Agréable et sport	Météo (pluie et vent)	Crainte forte des voitures	05-mai
Pauline	Femme	38	Quotidien	VAE (avec les aides de la métropole)	Piste bidirectionnelle	Voie mixte s'il n'y a pas de moto ou scooter et sinon piste bidirectionnelle	Ecologique et pratique	La sécurité et la météo	Peur des ronds-points après un accident passé tout près, discontinuité insupportable (chaussée - trottoir - chaussée), rouler sur une bande cyclable sur le trottoir	11-mai
Amandine.C	Femme	49	Quotidien	Non VAE	Elle ne sait trouver aucun aménagement idéal il y a toujours un élément qui perturbe. Mais préfère être près d'un tramway	Près des lignes de tramway	Sport et agréable	La sécurité et la météo	Intersections, chaussée en mauvais état	19-mai
Mathieu	Homme	33	Quotidien	Non VAE	Piste bidirectionnelle	Près des lignes de tramway	Rapide, pratique et écologique	La sécurité et la météo	Devoir traverser la chaussée pour avoir un range vélo	17-mai
Marwann	Homme	22	Quotidien	Non VAE	voie mixte car large mais bus donc moins bien	Près des lignes de tramway ou quand il n'y a pas de trafic	Praticité et économique	La météo et le vol	voitures aménagés car les voitures n	17-mai

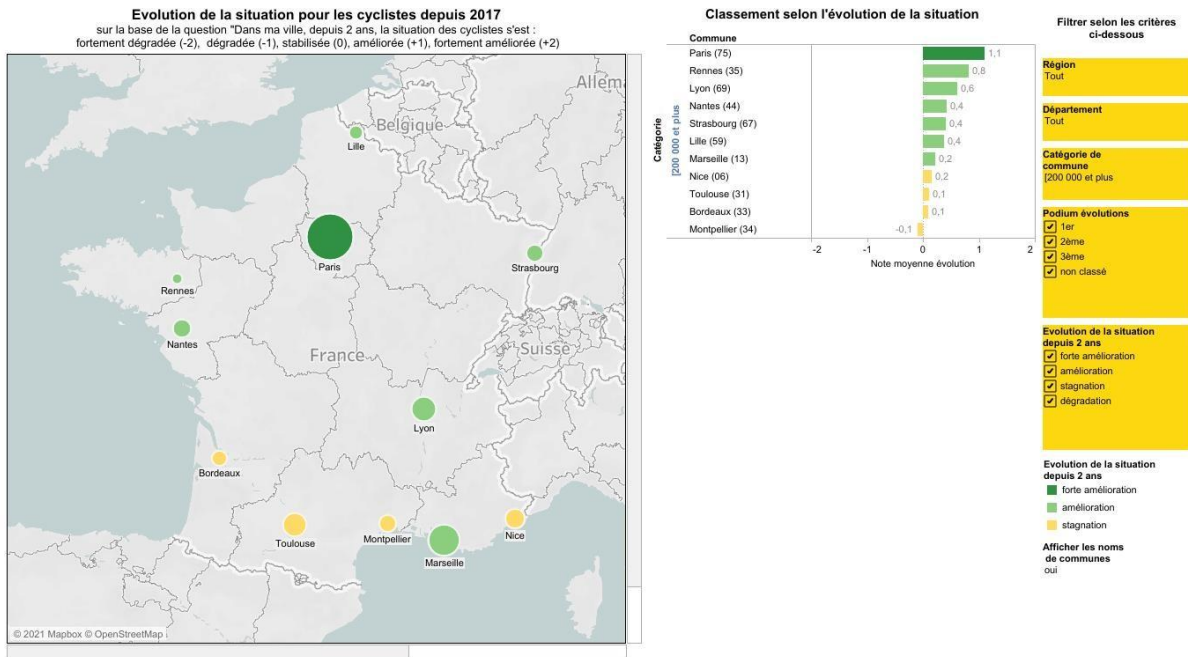


Figure 14 : Baromètre Parlons Vélo, enquête de la FUB, "évolution de la situation pour les cyclistes depuis 2017", les villes de plus de 200 000 habitants sont représentées, 2019

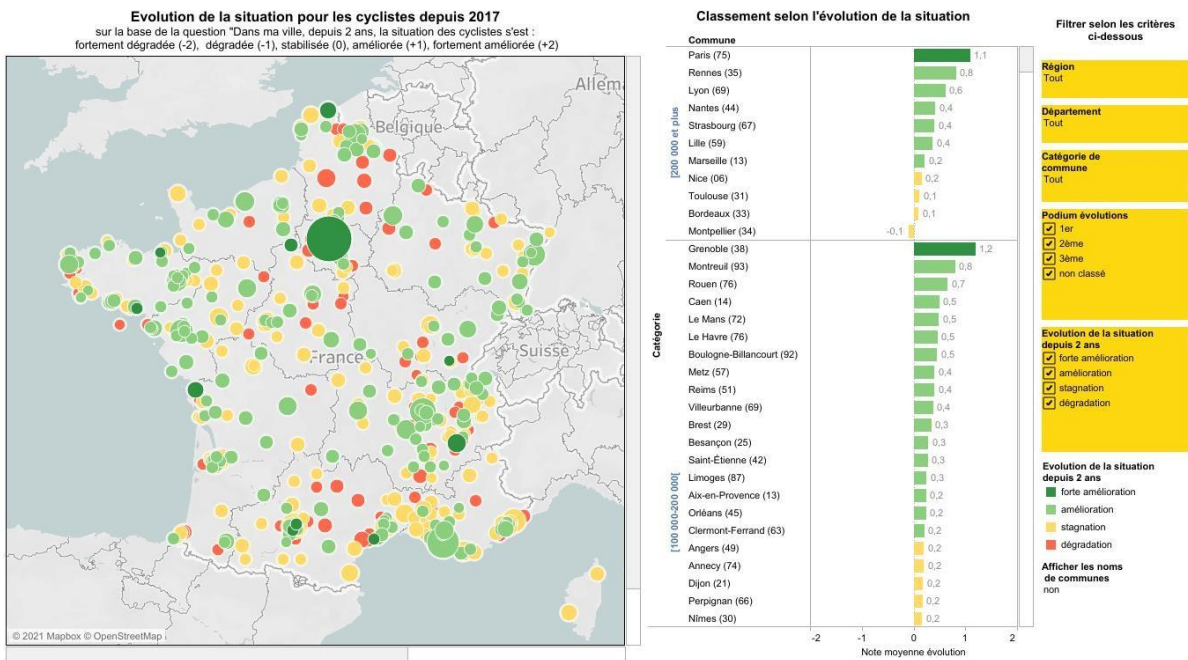


Figure 15 : Baromètre Parlons Vélo, enquête de la FUB, "évolution de la situation pour les cyclistes depuis 2017", toutes les villes représentées, 2019

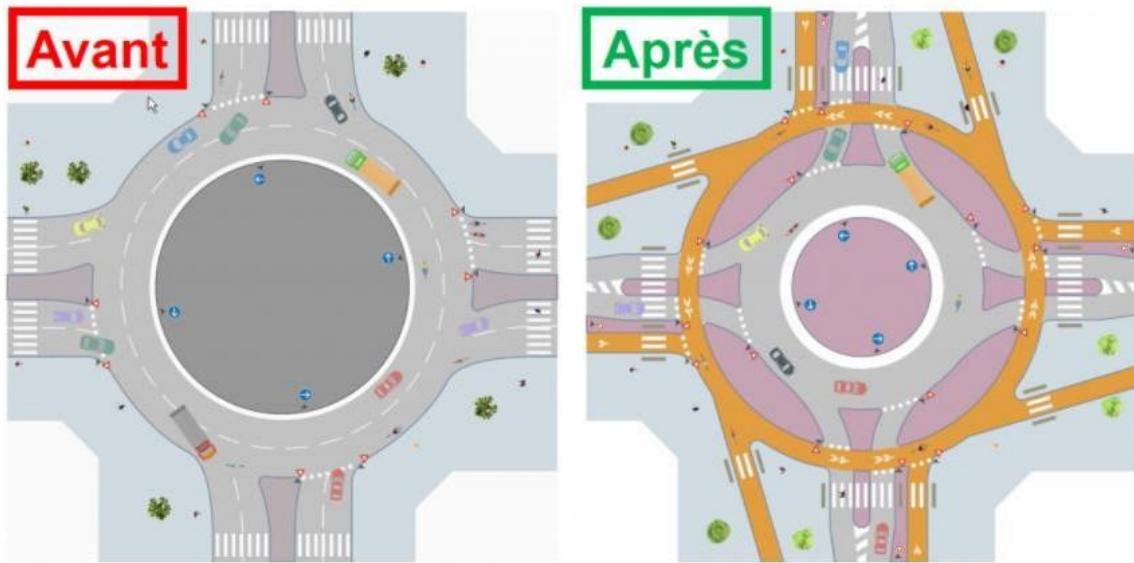


Figure 16 : Illustration d'un giratoire à îlots intra-annulaires par le CEREMA. Source : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/8-recommandations-reussir-votre-piste-cyclable>



Figure 17 : Photographie d'un carrefour « à la hollandaise » en Seine-Saint-Denis. Source : Journal 20 minutes Paris, mars 2021



Figure 18 : Campagne publicitaire à Montpellier en faveur du vélo. Photo : Adrien Poisson, 2021

Retranscription des différents entretiens accessible via ce lien huma-num :

<https://sharedocs.huma-num.fr/#/4374/19827/T2/Montpellier>

Table des illustrations :

Figure 1 : Chronologie du déroulement de l'enquête	4
Figure 2 : Illustration visuelle des dates et des personnes entretenues lors des entretiens	22
Figure 3 : Cartographie illustrant la localisation des coronapistes sur la commune de Montpellier	30
Figure 4 : Illustration d'une 2x2 voies transformées Avenue Henri Mares	31
Figure 5 : Cartographie représentant la typologie des coronapistes sur la commune de Montpellier	Erreur ! Signet non défini.
Figure 6 : Capture d'écran d'un parcours commenté, A.Hentgen-izaguirre, mai 2021.....	34
Figure 7 : Capture d'écran d'un parcours commenté, A.Hentgen-izaguirre, avril 2021.....	35
Figure 8 : Cartographie de l'itinéraire 1, distance 4,0 km selon Google Maps.....	40
Figure 9 : Cartographie de l'itinéraire 2, distance 3,5 km selon Google Maps.....	41
Figure 10 : Cartographie de l'itinéraire 3, distance 2,6 km selon Google Maps.....	42
Figure 11 : Cartographie de l'itinéraire 4, distance 3,6 km selon Google Maps.....	43
Figure 12 : Illustration du lien entre tramway - cycliste sur une intersection.....	48
Figure 13 : Baromètre Parlons Vélo, enquête de la FUB, 2019	57
Figure 14 : Infographie, extrait de l'étude de 2020 "impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France" réalisée par les cabinets Inddigo et Vertigo Lab.....	58
Figure 15 : Baromètre Parlons Vélo, enquête de la FUB, "évolution de la situation pour les cyclistes depuis 2017", les villes de plus de 200 000 habitants sont représentées, 2019.....	66
Figure 16 : Baromètre Parlons Vélo, enquête de la FUB, "évolution de la situation pour les cyclistes depuis 2017", toutes les villes représentées, 2019.....	66
Figure 17 : Illustration d'un giratoire à ilots intra-annulaires par le CEREMA. Source : https://www.cerema.fr/fr/actualites/8-recommandations-reussir-votre-piste-cyclable	67
Figure 18 : Photographie d'un carrefour « à la hollandaise » en Seine-Saint-Denis. Source : Journal 20 minutes Paris, mars 2021	67
Figure 19 : Campagne publicitaire à Montpellier en faveur du vélo. Photo : Adrien Poisson, 2021.....	68
Tableau 1 : Recensement des points de vigilance des aménagements cyclables temporaires	57
Tableau 2 : Synthèse des profils des enquêtés.....	64