



## Séance ordinaire du mardi 31 mai 2022

L'an deux-mille-vingt-deux et le trente et un mai, les membres du Conseil de Métropole, légalement convoqués, se sont rassemblés au lieu ordinaire des séances, Salle du Conseil, sous la présidence de Monsieur Michaël DELAFOSSE.

Extrait du registre des  
délibérations de Montpellier  
Méditerranée Métropole

Hors commission

Nombre de membres en exercice : 92

### Présents :

Tasnine AKBARALY, William ARS, Michel ASLANIAN, Christian ASSAF, Florence AUBY, Jean-François AUDRIN, Geniès BALAZUN, Yves BARRAL, Boris BELLANGER, Mathilde BORNE, Christophe BOURDIN, Florence BRAU, Véronique BRUNET, Emilie CABELLO, Roger CAIZERGUES, Renaud CALVAT, Michel CALVO, Michelle CASSAR, Stéphane CHAMPAY, Bernadette CONTE-ARRANZ, Michaël DELAFOSSE, Serge DESSEIGNE, Brigitte DEVOISSELLE, Fanny DOMBRE-COSTE, Alenka DOULAIN, Abdi EL KANDOSSI, Hind EMAD, Maryse FAYE, Jean-Noël FOURCADE, Mylène FOURCADE, Julie FRÊCHE, Jackie GALABRUN-BOULBES, Clara GIMENEZ, Serge GUISEPPIN, Clare HART, Régine ILLAIRE, Frédéric LAFFORGUE, Guy LAURET, Max LEVITA, Eliane LLORET, Coralie MANTION, Isabelle MARSALA, Hervé MARTIN, Jacques MARTINIER, Marie MASSART, Jean-Luc MEISSONNIER, Cyril MEUNIER, Julien MIRO, Bernard MODOT, Séverine MONIN, Véronique NEGRET, Laurent NISON, Marie-Delphine PARPILLON, Bruno PATERNOT, Yvon PELLET, Eric PENSO, Céline PINTARD, Joël RAYMOND, René REVOL, Catherine RIBOT, Jean-Pierre RICO, Anne RIMBERT, François RIO, Sylvie ROS-ROUART, Jean-Luc SAVY, Mikel SEBLIN, Célia SERRANO, Charles SULTAN, Radia TIKOUK, Isabelle TOUZARD, François VASQUEZ, Claudine VASSAS MEJRI, Joël VERA, Patricia WEBER.

Absent(es) ayant voté par procuration en application des articles L 2121-20 et L 5211-1 du Code général des collectivités territoriales :

Mohed ALTRAD, Roger-Yannick CHARTIER, Sébastien COTE, Zohra DIRHOUSI, Stéphanie JANNIN, Laurent JAOU, Nathalie LEVY, Nicole MARIN-KHOURY, Arnaud MOYNIER, Manu REYNAUD, Séverine SAINT-MARTIN, Agnès SAURAT, Philippe SAUREL, Joëlle URBANI.

Absent(es) / Excusé(es) :

Sophiane MANSOURIA, Patricia MIRALLES, Clothilde OLLIER, Bernard TRAVIER

## Hors commission - Politique cyclable - Réseau Express Vélo sur le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole - Prolongation de l'aide à l'acquisition d'un Vélo à Assistance Électrique - Approbation

Madame Julie FRÊCHE, Vice-Présidente, rapporte :

Montpellier Méditerranée Métropole a positionné la transition écologique et solidaire comme une priorité du mandat 2020-2026. Cet engagement vers des mobilités vertueuses en matière d'environnement s'est traduit notamment par l'approbation de la « *stratégie mobilités 2025* » lors du Conseil de Métropole du 1<sup>er</sup> février 2021, au travers de la délibération n°M2021-3.

La Programmation Pluriannuelle des Investissements (PPI), approuvée le 23 novembre 2021, consacre ainsi une enveloppe inédite de 1 426 M€ aux projets de mobilités pour offrir aux citoyens métropolitains un cadre de vie apaisé et respirable ainsi que des alternatives à l'autosolisme. 150 M€ sont dédiés aux mobilités actives et plus particulièrement aux vélos. Ramené au nombre d'habitants de la Métropole, cela constitue de très loin la plus large enveloppe consacrée au développement du vélo à l'échelle nationale. En effet, d'après l'association Vélos et territoires, les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) allouaient au vélo en moyenne 9,51 € par habitant et par an. Avec l'enveloppe évoquée ci-dessus, Montpellier Méditerranée Métropole y consacrera six fois plus.

Le récent baromètre de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) a d'ailleurs déjà salué les efforts réalisés par Montpellier Méditerranée Métropole depuis le début de ce mandat. Toutes les actions entreprises telles que l'aide à l'achat de vélos à assistance électrique, l'aide à la réparation, la mise en œuvre prochaine de boxs sécurisés sur l'espace public, le soutien de la Métropole au développement du Savoir Rouler à Vélo dans les communes ou bien encore le soutien de différentes associations cyclistes concourent à créer un véritable « *écosystème vélos* » sur la Métropole, à l'instar de ce qui peut exister depuis des décennies pour l'automobile.

Cette politique cyclable ambitieuse doit tout d'abord, grâce à la fabrique d'une « *ville à hauteur d'enfant* », permettre à qui le souhaite de se déplacer à vélo en toute sérénité.

Quelques chiffres de l'étude de l'INSEE parue en janvier 2021 rappellent que, sur la France entière, « *pour des distances inférieures à 5 km, la voiture représente encore 60 % des déplacements domicile-travail* ». Plus encore, « *42 % des personnes dont le lieu d'emploi est situé à moins d'un kilomètre de chez elles prennent le plus souvent leur voiture pour s'y rendre* ». Le territoire de la Métropole n'échappe pas à ce constat. Ainsi, sur la Métropole, 57% des déplacements des résidents font moins de 3 km et 41% sont effectués en voiture.

Aussi, avec une vitesse moyenne en vélo de 15 à 25 km/h selon le type de vélo (mécanique ou électrique), la crédibilité et la légitimité de ce mode de déplacement paraissent évidentes, l'urbanisme le rendant d'autant plus possible.

Ces chiffres s'ajoutent à ceux de la FUB pour qui « *60 % des Français seraient prêts à faire du vélo* », notamment si les conditions étaient réunies en termes de sécurité, desserte, confort et attractivité.

Cela démontre le potentiel de ce mode de déplacement ainsi que les atouts d'un territoire cyclable, que ce soit en matière de qualité de l'air, de santé, de pouvoir d'achat des ménages, mais aussi d'image et d'attractivité pour le territoire, donc d'efficacité économique pour les entreprises.

**Construire une métropole cyclable implique de la doter en priorité d'un Réseau Express Vélo**, c'est-à-dire un réseau cyclable continu, sécurisé et confortable qui relie les cœurs de village des communes au cœur de la Métropole, jusqu'à la place de la Comédie, mais aussi les communes du territoire entre elles.

A l'image de notre futur réseau structurant en transports collectifs constitué des deux lignes de Trans Express Régionaux (TER), des 5 lignes de tramways et des 5 lignes de BusTram, ce Réseau Express Vélo sera l'épine dorsale du maillage cyclable de la Métropole.

Par ailleurs, afin de pouvoir jouer pleinement son rôle et être exemplaire, afin de donner envie aux personnes hésitantes de sauter le pas, ce Réseau Express Vélo, à haut niveau de service, s'engage à assurer les qualités suivantes :

- Satisfaire les enjeux de capacité, d'efficacité de déplacement et de desserte ;
- Assurer sécurité et confort par le biais d'aménagements spécifiques ;
- Présenter des trajets directs avec peu de carrefours pour limiter les « *pieds à terre* » ;
- Sécuriser les intersections ;
- Présenter des gages supplémentaires de qualité et de confort avec une qualité constante du revêtement et un entretien régulier ;
- Identifier clairement le réseau ;
- Mettre en place une signalisation identitaire (signalisation horizontale, signalisation verticale, marquage régulier...).

Le Réseau Express Vélo a pour objectif d'offrir une expérience qualitative aux personnes se déplaçant à vélo sur un réseau cyclable identifié comme structurant. Il permettra également de répondre à tous les nouvelles pratiques, dont la cyclo-logistique en forte croissance sur le territoire, et tous les gabarits de cycles.

**Le Réseau Express Vélo, baptisé « VéloLignes », sera constitué de la façon suivante :**

- Un anneau autour du centre-ville de Montpellier ;
- 4 anneaux :
  - o A : Juvignac – Castelnau-le-Lez ;
  - o B : Gare Sud de France – Gare Sud de France ;
  - o C : Carnon – Juvignac ;
  - o D : Gare Sud de France – Castries ;
- 11 radiales :
  - o 1 : Montpellier Corum – Castelnau-le-Lez :
    - 1a : Castelnau-le-Lez – Jacou ;
    - 1b : Castelnau-le-Lez – Saint Génès des Mourgues ;
    - 1c : Vendargues – Saint-Brès ;
  - o 2 : Montpellier Antigone – Mauguio ;
  - o 3 : Montpellier Odysseum – Gare Sud de France ;
  - o 4 : Montpellier Antigone – Lattes Agau :
    - 4a : Lattes Agau – Carnon ;
    - 4b : Lattes Agau – Anneau C ;
    - 4c : Lattes Agau – Maurin ;
    - 4d : Lattes Agau – Aéroport ;
  - o 5 : Montpellier Quai Laurens – Montpellier Tournezy ;
  - o 6 : Montpellier Dubout – Montpellier La Condamine :
    - 6a : Montpellier La Condamine – Villeneuve-lès-Maguelone ;
    - 6b : Montpellier La Condamine – Saint Jean de Védas ;
    - 6c : Montpellier La Condamine – Maurin ;
  - o 7 : Montpellier 8 mai 1945 – Fabrègues ;

- o 8 : Montpellier Figuerolles – Cournonsec ;
- o 9 : Montpellier Château d'Ô – Grabels ;
- o 10a : Montpellier Les Arceaux – Saint Gély du Fesc ;
- o 10b : Montpellier Les Arceaux – Montferrier-sur-Lez ;
- o 11 : Clapiers Girac – Prades-le-Lez.

Au total, il est proposé que le Réseau Express Vélo soit constitué d'environ 230 km de linéaire dont 70 % seront réalisés au cours du mandat 2020-2026. Il est précisé que les axes identifiés des VéloLignes seront éventuellement amener à évoluer en fonction de l'avancement des études opérationnelles.

Le Réseau Express Vélo sera naturellement complété d'un maillage plus fin, constitué de réseaux de liaison et de proximité. Ces réseaux complémentaires permettront un rabattement sur le Réseau Express et une desserte fine de tous les territoires. Chaque habitant de la Métropole bénéficiera alors d'un réseau de proximité proche de son domicile pour rejoindre un réseau de liaison puis le Réseau Express.

Avec cette hiérarchie de réseaux, le système cyclable métropolitain atteint un objectif de cohérence tout en assurant une connexion de qualité avec les réseaux cyclables des territoires limitrophes pour offrir à terme un bassin de vie cyclable.

De nombreux projets constituant les réseaux de liaison et de proximité sont d'ores et déjà engagés ou planifiés dans les différents territoires de la Métropole en tenant compte des spécificités de chacune des communes. Ces projets peuvent tout aussi bien prendre la forme d'aménagements spécifiques dédiés aux vélos que de zones de rencontre ou de zones 30 dans les cœurs de village.

Ces projets participent naturellement à l'apaisement des villes et villages appelés de leurs vœux par les Maires des communes membres de Montpellier Méditerranée Métropole. Ces aménagements associés à des modifications circulatoires anti-transit contribueront en effet à un meilleur partage de l'espace public et encourageront ainsi naturellement la pratique cyclable, tout comme la marche.

Le futur réseau de transport structurant (TER, tramways, BusTram, et désormais VéloLignes) donnera ainsi véritablement la possibilité aux concitoyens de se déplacer autrement sur le territoire de la Métropole.

De nombreux trajets domicile-travail pourront désormais être pratiqués en vélo car ils seront sûrs, rapides et confortables. Ils seront par là même plus économiques et plus bénéfiques pour la santé des concitoyens comparativement à un trajet en voiture particulière. Pour mémoire, un automobiliste consacre annuellement un budget de plus de 6 000 € à sa voiture, budget en augmentation régulière en raison de l'augmentation des prix de l'énergie.

### **Prolongement de l'aide à l'acquisition d'un Vélo à Assistance Electrique (VAE) et ouverture aux professionnels pour les vélos cargo :**

L'avènement du VAE impacte de façon majeure les modes de déplacements domicile-travail puisque des trajets de plus de 10 km peuvent désormais être pratiqués au quotidien.

L'engouement des utilisateurs pour ce type de vélos ne faiblit pas. Près de 28 000 dossiers d'aide à l'achat ont été déposés depuis le début du dispositif en novembre 2020. C'est ainsi plus de 7 % des habitants de la Métropole qui bénéficient du dispositif depuis son lancement. Ceci traduit l'investissement et l'engagement du territoire métropolitain pour se déplacer autrement au quotidien et c'est dans ce cadre que la réalisation du Réseau Express Vélos devient un enjeu majeur. L'augmentation de la part modale vélos sur les trajets domicile-travail doit participer à la décongestion des villes et villages et, au final, à l'amélioration de la qualité de l'air.

Face à la demande en VAE qui ne désemplit pas il est envisagé de prolonger l'aide à l'acquisition évoquée ci-dessus jusqu'au 31 décembre 2022. Par ailleurs, dans la perspective de mise en œuvre de la Zone à Faibles Emissions (ZFE) au 1<sup>er</sup> juillet prochain, il est proposé que cette aide soit également ouverte aux professionnels dans les mêmes conditions pour l'acquisition de vélos cargo et triporteurs pour encourager la cyclo-logistique. Ceci permettra ainsi aux professionnels de bénéficier ainsi d'une aide correspondant à la moitié du prix d'acquisition du vélo cargo dans la limite de 1000 € HT.

De plus, le développement du réseau cyclable métropolitain améliorera le quotidien des enfants en sécurisant le « *chemin de l'écolier* ». Associé à la dynamique de soutien au programme national Savoir Rouler à Vélo et aux initiatives communales de sécurisation aux abords des écoles, la pratique cyclable sécurisée est ainsi encouragée dès le plus jeune âge. Depuis la délibération adoptée lors du Conseil de Métropole du 14 décembre 2021, sept communes ont d'ores et déjà manifesté leur intérêt pour le dispositif Savoir Rouler à Vélo et sollicité une aide financière auprès de la Métropole, représentant ainsi un public de plus de 700 élèves.

Enfin, grâce à la mise en œuvre des réseaux express de liaison et de proximité, la découverte des sites culturels et patrimoniaux du territoire peut aisément se faire autrement qu'en voiture. Combinées à un réseau performant de transports publics et au déploiement progressif de la gratuité pour les Métropolitains (la gratuité totale étant prévue fin 2023), les habitants de la Métropole pourront ainsi bénéficier de véritables alternatives dans le cadre de leurs activités de loisirs pendant les week-end et les vacances.

La concrétisation du Réseau Express Vélo, levier déterminant de la Stratégie Mobilités 2025 engagera donc plus encore le territoire vers la nécessaire transition écologie et solidaire afin de lutter contre le changement climatique.

**En conséquence, il est proposé au Conseil de Métropole :**

- D'approuver le Réseau Express Vélo ;
- D'approuver la programmation de réalisation proposée ;
- D'autoriser le prolongement de l'aide à l'acquisition VAE au 31 décembre 2022 et son ouverture aux professionnels pour les vélos cargo dans les conditions évoquées ci-dessus ;
- D'approuver les différents règlements liés à l'acquisition VAE pour les particuliers et les professionnels ;
- De dire que les crédits sont inscrits au budget de Montpellier Méditerranée Métropole ;
- D'autoriser Monsieur le Président de Montpellier Méditerranée Métropole, ou son représentant, à signer tout document relatif à cette affaire.

A l'issue d'un vote à main levée, la présente délibération est adoptée à l'unanimité.

Pour : 88 voix

Contre : 0 voix

Abstention : 0 voix

Ne prend pas part au vote : 0 voix

Fait à Montpellier, le 14/06/22

Pour extrait conforme,

**Monsieur Le Président**

**Signé.**

**Michaël DELAFOSSE**

Publiée le : 14 juin 2022

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur

034-243400017-20220531-192397-DE-1-1

Acte Certifié exécutoire :

Réception en Préfecture : 14/06/22

**Liste des annexes transmises en préfecture:**

- 20220531\_velolignes\_montpellieraines\_
- Reglement\_\_attribution\_aide\_financiere\_VAEneuf\_cargo\_triporteur.pdf
- Reglement\_\_attribution\_aide\_financiere\_VAEneuf.pdf
- Reglement\_\_attribution\_aide\_financiere\_VAEoccasion.pdf

Monsieur le Président certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte et informe que le présent acte peut faire l'objet d'un recours gracieux dans un délai de deux mois adressé au Président ou d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Montpellier dans un délai de deux mois à compter de sa publication ou notification.