

Descriptif parcours TousàVélo 2024

##Tunnel du Corum

Aménagement 100% routier, rendu accessible seulement par le nombre via la manifestation.##Les deux visages de Mermoz

Côté sud : le passé. Piétons et vélos sont mélangés sur un espace partagé source de conflit. En faisant demi-tour sur une intersection très dangereuse pour les vélos, on arrive sur un endroit où l'aménagement vélo a été réalisé en prenant une voie motorisée (il en reste encore 4 en tout !). C'est ce qu'il va falloir faire (prendre des voies de circulation) de chaque côté et jusqu'à Blum pour compléter l'anneau cyclable et redonner de l'espace aux piétons.

##Avenue de Nîmes

Surdimensionnée pour les motorisés avec ses 5 voies en plus du viaduc Loubat, on longe une piste parsemée de potelets et siège de conflit piéton/vélo. Nous sommes sur le [début de la Véloligne 1](#). À l'avenir il y aura probablement une piste à double sens de chaque côté, moins de voies motorisés et (qui sait ?) le viaduc utilisé pour les vélos de manière à faire une jonction directe entre la galerie cyclable et Castelnaud ? C'était en tous cas [un des clins d'oeils de la manif de 2023](#) et un des éléments des [propositions de Vélocité](#) dans la continuité de la galerie cyclable dans le cadre des concertations Clémenceau/Rondelet.

##Avenue de Saint-Lazare

Même si les bandes cyclables y sont souvent le siège de stationnement dangereux, on y salue au passage les écluses, qui permettent de faire ralentir les motorisés, roulant ici beaucoup trop vite, tout en sécurisant les vélos.

##Rue du Jeu de Mail des Abbés

Habituellement totalement encombrée aux heures de pointe, alors que tout ce quartier devrait être protégé du trafic de transit par un plan de circulation en poches étanches, et démunie d'équipement cyclable dans ce sens, ce n'est qu'en groupe qu'il est possible d'y rouler avec des enfants.

##Quartier des Beaux-Arts.

On constate qu'une grande part de l'espace public reste dévolue aux motorisés, et notamment le stationnement. Chaque année la fête des fanfares est d'ailleurs l'occasion de re-découvrir que la rue peut être destinée aux humains (et pas aux machines).

Proudhon, 81e régiment d'infanterie

Encore un itinéraire de transit qui n'a rien à faire au travers de ce quartier, quartier qui devrait constituer une zone à faible trafic. Deux voies de circulation dans le même sens à la fin de 81e régiment d'infanterie alors qu'il n'y a pas de trottoir, le tout à proximité directe d'un collège/lycée. Cherchez l'erreur.

##Route de Mende

L'un des meilleurs aménagements de Montpellier, réalisé il y a un an, [exemplaire à beaucoup de points de vue](#). Ce sont ces nouveaux standards que l'on doit suivre désormais partout. Largeur suffisante, effort sur l'intersection au rond-point, bordures pardonnantes, séparation des espaces piétons et vélo, trajectoires qui font ralentir voitures et bus dans le rond-point et chantier qui s'est conduit en livrant d'abord les trottoirs puis les pistes et à la toute fin les voies de circulation générale : tout ou presque a été fait pour suivre la pyramide des mobilités en s'occupant d'abord des plus vulnérables, à commencer par les piétons, puis à la toute fin de celles et ceux qui sont aidés par un moteur et protégés par une carrosserie.

##Intersection Mende>Dunant

Réalisation toute neuve où les vélos n'ont pas été sécurisés dans l'intersection, malgré l'espace disponible et malgré les alertes de Vélocité. Les piétons y ont gagné de l'espace et du confort, mais il ne devrait plus être possible de voir traitées de telles intersections en laissant les vélos dans la circulation générale avec seulement de la peinture au sol. D'autant qu'on arrive sur l'itinéraire de la Véloligne 10.##Dunant

Pensée comme alternative à Pezet (l'itinéraire naturel utilisé historiquement, où passera la L5) elle est censée accueillir la Véloligne 10. Cela constitue une [rupture importante dans la Véloligne](#). Gros point noir à venir, on n'est pas du tout au niveau d'un réseau express vélo.

##Voie domitienne

Une conquête de Vélocité au déconfinement. Devenue cyclable en post-covid grâce aux [coronapistes](#). Établies [sur proposition de Vélocité](#), elles avaient fait de Montpellier une figure de précurseur en France sur l'urbanisme tactique. Ce sont désormais des voies bus ouvertes aux vélos. Elles rendent service aux personnes qui font déjà du vélo quand elles ne sont pas encombrées de motorisés non autorisés (il était auparavant inimaginable de circuler à vélo sur la voie Domitienne en 2x2 voies) mais ne sont pas de nature à attirer de nouveaux publics ni à protéger les enfants sur le chemin de l'école.

##Père soulas

Historiquement dangereuse, avec des bandes cyclables trop étroites. Bien que les bandes aient récemment été élargies là où c'était possible, cet aménagement reste insuffisant avec le niveau de trafic que connaît l'avenue.

##Rond-point du chateau d'Ô

Nous sommes sur la [future Véloligne B](#). Ce rond-point est un exemple de point difficile pour la circulation des vélos avec un fait notable : les feux de circulation piéton/vélo du côté sud font partie des rares feux piétons qui répondent au bouton d'appel. Dans l'écrasante majorité des carrefours de la ville ces boutons ne sont d'aucune utilité aux usagers vulnérable car ils ne donnent pas le vert aux piétons et aux vélos. Cherchez l'erreur encore une fois.