



Mobilités et vélo à Millau Municipales 2026

Proposé par l'association In'VD,
À destination des listes candidates aux élections municipales de Millau.

Objectif

Ce questionnaire vise à recueillir les **engagements clairs et comparables** des listes candidates sur les politiques de mobilités du quotidien à Millau, dans une approche **globale et non exclusive des modes** (marche, vélo, transports en commun, automobile, mobilités réduites).

Une synthèse des réponses sera envoyée à la presse pour diffusion, et les réponses seront publiées en l'état sur le site d'In'VD.

Merci de répondre point à point, en développant solution, budget et calendrier.

Nom de la liste : Alternative de Gauche

1. Gouvernance et moyens

1.1 Investissement

Pour rendre une ville cyclable et marchable, l'ADEME préconise un investissement à hauteur de 30€ par habitant et par an.

Sur quel montant d'investissement par habitant et par an êtes-vous prêt à vous engager ?

Nous souhaitons donner la priorité aux transports en commun, aux solutions adaptées (transport à la demande) et aux « mobilités douces », donc aux piétons et aux vélos par rapport aux voitures qui monopolisent l'espace public, en partie en raison des choix désastreux des municipalités précédentes de ceinturer Millau de zones commerciales. Nous ferons donc les investissements nécessaires au cours de la mandature en ce sens, qui tiendront compte de l'acquis pour correspondre plus en finesse aux besoins de la population (horaires de travail décalés par exemple).

Nous souhaitons aussi insister sur notre volonté de redonner le pouvoir aux habitants et habitantes - directement et en lien avec les associations de personnes concernées - en mettant en place des assemblées populaires décisionnelles avec des budgets

participatifs. Nous ne pouvons donc pas nous engager sur un montant ni un calendrier précis, et nous considérons que les choix politiques priment sur les annonces chiffrées aux critères flous ou peu adaptés aux réalités locales spécifiques.

1.2 Pilotage politique

Maintiendrez-vous un élu référent aux mobilités avec un périmètre clairement identifié (voirie, stationnement, transports, accessibilité) ?

Oui. Il sera en lien avec les assemblées populaires décisionnelles et les associations avec pour objectif d'établir dès le début du mandat le calendrier précis de mise en place des travaux.

1.3 Concertation citoyenne

Les millavois sont mobilisés pour les mobilités douces comme nous avons pu le voir lors du Baromètre Vélo FUB 2025.

Pour les projets de mobilités douces (vélo, piéton, bus, mobilité réduite, ...), comment comptez-vous garantir la consultation régulière des associations locales, de leur conception à leur réalisation ?

Notre programme est issu des luttes locales. C'est dans son ADN d'être en lien avec les associations locales, dont nous faisons toutes parties, en permanence. Tout projet concernant le périmètre d'action des associations concernées sera élaboré avec elles, en y associant les technicien·nes de la Commune, les syndicats de salarié·es et les représentant·es des activités et des secteurs géographiques impactés.

2. Planification et vision globale

2.1 Plan de mobilités

Prévoyez-vous d'élaborer un **PDMS (plan de mobilité simplifié)** à l'échelle de la ville et de la com'com ?

Quelles visions, quels axes, quelles grandes lignes celui-ci comprendrait-il ?

Nous élaborerons un PDMS issu d'une concertation publique (comme recommandé par le cerema) associant l'ensemble des parties prenantes (voir précédemment).

Nous ne pouvons donc pas nous engager par avance sur ce qu'il comprendra.

2.2 Zone 30 généralisée

Millau est passée en 2025 en **zone 30**.

Quelle est votre position vis-à-vis de cette politique ?

Nous avons besoin d'un retour d'expérience des riverain·es et des habitant·es pour affiner le dispositif en fonction des tronçons. De manière générale, nous sommes pour une vision la plus liée possible aux besoins, avec une succession d'expérimentations et d'ajustements liés à des bilans du réel. Les positions « de principe » relèvent de notre posture éco-socialiste et non des applications concrètes

relevant des spécificités complexes du terrain.

☐ Maintien

☐ Renforcement / amélioration des aménagements

☒ Adaptation ciblée selon les axes

☐ Remise en question / suppression partielle ou totale

Quels dispositifs envisagez-vous pour faire respecter ces limitations de vitesses ?

En fonction des retours d'expériences évoqués précédemment, nous aimerions réaliser des aménagements de voirie répondant à la réalité des besoins, des situations, des configurations, et qui tiennent compte de la priorité accordée aux transports en commun et aux mobilités douces d'une part, et d'autres part des difficultés que connaissent les personnes âgées, en situation de handicap et les familles (souvent monoparentales) qui ont des enfants et du matériel à accompagner.

Nous réaliserons aussi des campagnes de communication sur les emplacements aujourd'hui dédiés à la publicité (puisque la publicité aura vocation à disparaître). La police municipale sera aussi mobilisée pour arrêter et informer les automobilistes qui rouleraient trop vite.

2.3 Circulation et apaisement

Souhaitez-vous limiter le trafic de transit et apaiser la circulation en centre-ville et sur les grands axes ? Comment ?

Oui. Nous comptons faire pression pour que le péage du viaduc de Millau soit moins cher (y compris pour les poids lourds, tout en soutenant le feroutage de manière globale) et faire respecter l'interdiction de transit des camions et des matières dangereuses. Nous souhaitons mettre en place des aménagements cyclables sécurisés qui prendront de l'espace sur la voirie et inciteront donc à l'apaisement et à la diminution du trafic des voitures. Nous organiserons avec les parties concernées des aménagements favorisant les alternatives à la voiture individuelle, souvent conduite par une personne seule au volant. Cela pose la question de la sécurisation des matériels, de la commodité des alternatives et de la praticité des propositions pour les familles, les personnes à mobilité contrainte et les salarié·es.

3. Réseau cyclable et déplacements du quotidien

3.1 Réseau structurant à Millau

Prévoyez-vous un **réseau cyclable continu, sécurisé et lisible** reliant quartiers d'habitat, emplois, commerces et loisirs ? Lesquels ? Sur quel calendrier ? Quel budget y est alloué ?

Oui. L'objectif est d'équiper l'entièreté des principaux axes, le plus rapidement possible. Cette intention générale reste contrainte par la structure même des axes de circulation, et c'est en cela que les retours d'expériences, la souplesse dans les propositions techniques structurantes et la démocratie auto-gestionnaire sont des atouts et des pratiques inclusives à court, moyen et long termes.

Concernant le budget nous renvoyons à notre réponse à la question 1.1.

3.2 Zones d'emploi et équipements majeurs

Des aménagements cyclables spécifiques sont-ils prévus pour les zones d'emploi ? (Fialets, hôpital médian, zones artisanales) ?

Il en faudra nécessairement. Leurs détails seront discutés avec les associations et les assemblées populaires décisionnelles. Notre Municipalité défendra le maintien de nos hôpitaux (Millau, et sera solidaire avec celui de St Affrique), et considère que la santé de proximité est un droit. Concernant les zones artisanales et commerciales, nous soutiendrons avant tout la relocalisation des commerces en fonction des besoins des habitant·es. Le système de transports socialisés (bus, à la demande, etc.) devra répondre en partie aux autres besoins de déplacement. Dans tous les cas, les syndicats de salarié·es et les employeurs·euses seront associé·es pour réfléchir à une optimisation des horaires de travail en lien avec la question (entre autres) des déplacements.

3.3 Sécurisation des intersections Pour assurer la continuité du schéma cyclable, il est nécessaire d'aménager les intersections et giratoires pour sécuriser et faciliter leur franchissement par les piétons et cyclistes (carrefour à la hollandaise, priorisation des cyclistes et piétons via des trottoirs traversants etc.)
Lesquelles en priorité ?

Notre préférence va aux giratoires hollandais. Si nous voulons favoriser les déplacements à pied et à vélo, ces types de déplacements doivent avoir la priorité. Aux intersections ce sera donc aux voitures de céder la priorité, occasionnellement des feux tricolores pour vélos pourront être mis en place.

Ces idées devant être validées et/ou bonifiées par les assemblées locales décisionnelles.

3.4 Signalétique et communication

Comment pensez-vous améliorer la signalétique cyclable, communiquer et la faire respecter ? Nous n'avons pas un degré de technicité à ce niveau, même si en notre sein, des militant·es ont des éléments de réponse élaboré·es dans leurs associations thématiques. Notre politique, de manière générale, est de s'appuyer sur les compétences, là où elles se trouvent, dans une logique de co-construction de politiques publiques adaptées et progressistes. Nous agissons selon les principes de l'éducation populaire, et les citoyen·nes organisé·es en association sont les véritables expert·es. Nos moyens sont mis au service du débat, des arbitrages et de la mise en œuvre de solutions conformes aux aspirations d'émancipation individuelle et collective, d'économie de moyens et d'adaptation aux évolutions.

4. Enfants, écoles et autonomie

4.1 Accès sécurisé aux écoles

Vous engagez-vous à rendre chaque établissement scolaire* accessible à vélo et à pied en toute sécurité pour les parents et les enfants ? Oui, en co-construction de stratégies adaptées avec les personnes concernées (communauté éducative de chaque établissement).

Quels moyens mettriez-vous en œuvre pour permettre l'autonomisation des enfants dans leurs déplacements ?

Aménagements cyclables sécurisés type pistes cyclables sans risque d'emportérage. Priorité aux intersections avec une signalétique adaptée. Vélobus et pédipus. Nous voulons aussi questionner les peurs, et favoriser les logiques d'auto-organisation par les parents et les établissements de stratégies collectives limitant le recours à la voiture individuelle pour « déposer » l'enfant à l'école, voire au collège et au lycée. Cette question est à traiter de manière transversale avec la politique de prise en compte des besoins des familles et de renforcement des solidarités dans l'espace public.

*(Ecoles maternelles, primaires, collèges, lycées, enseignement supérieur, centres de formation, activités péri-scolaires, ...)

4.2 Rues aux écoles

Êtes-vous favorable à la mise en place de **rues scolaires*** / **rues aux écoles** (fermetures temporaires ou apaisement renforcé) ?

De principes, nous sommes favorables à ces solutions.

Là encore elles doivent être adaptées aux risques et aux besoins, ainsi qu'à la possibilité de soutenir des solutions créatives favorisant l'organisation collective.

* (Rue située devant une école, coupée à la circulation motorisée aux seules heures d'entrée et sortie des enfants)

5. Stationnement voiture et accès au centre-ville

5.1 Parkings relais

Développez-vous des parkings relais en entrée de ville, connectés au centre par des modes doux ou des transports collectifs ? Si oui, avec quels dispositifs ?

Oui. Remise en état des parkings existants en entrée de ville (déjà gratuits) dans un premier temps puis développement d'autres parkings. Gratuité des transports en commun, vélos publics (électriques et musculaires) en libre service et en lien avec ces parkings. Nous considérons que les parkings payants pour tout le monde de manière indistincte en centre-ville sont une aberration, et cela favorise par ailleurs les inégalités entre ceux qui ont un garage et/ou peuvent payer un abonnement... et les autres. L'interdiction de se garer 2 ou 7 jours de suite au même endroit génère des tensions et des injustices, avec des voitures enlevées par la fourrière... alors que

les habitant·es vont au travail à pied ou en vélo, et n'utilisent leur véhicule qu'occasionnellement. Pour les personnes extérieures à Millau et/ou qui n'ont pas de contrainte (bagages, enfants, difficultés à marcher, etc.) les parkings périphériques actuels sont utiles.

5.2 Stationnement résidentiel

Quelles solutions spécifiques prévoyez-vous pour le stationnement des résident·es du centre historique ?

Stationnement gratuit dans les parkings souterrains et sur la voirie (gérés en régie municipale).

6. Gare, intermodalité et transports publics

6.1 Transports collectifs

Renforcerez-vous l'offre de transports collectifs pour en faire une alternative crédible à la voiture individuelle (augmentation des cadences de bus, adaptation des horaires, nouvelles lignes, maintien de la gratuité, ...) ?

Bien sûr. Voir précédemment sur les modalités de définition des besoins en déplacement. Nous voulons aussi que les employeur·euses soient mis·es à contribution pour les déplacements des salarié·es (abonnement des bus, modulation des horaires d'embauche et débauche, vélos d'entreprises...). Nous voulons négocier avec l'Armée pour qu'elle mette en place des cars militaires pour que les Légionnaires aillent et reviennent de Montpellier (La Cavalerie) sans occuper quasiment tous les sièges des cars régionaux, ce qui occasionne des tensions, et peut contraindre les habitant·es à attendre le car d'après.

6.2 Intermodalité

Quels dispositifs comptez-vous mettre en place ou solliciter auprès des opérateurs (SNCF, LIO, ...) pour favoriser l'intermodalité (racks vélos sur les bus, vélos libre-service, coordination des horaires bus / train, ...) ?

Tous : racks vélos sur les bus, vélos publics en libre service, coordination des correspondances en bus et train... Nous n'avons aucun problème pour mobiliser la population, les associations et syndicats pour créer des rapports de forces, et faciliter « l'impossible » dans l'intérêt général.

7. Voirie et entretien

7.1 Aménagements conformes

Quelles sont les voiries qui sont prévues d'être refaites lors du prochain mandat (à l'instar du boulevard de l'Ayrolle et bas de l'avenue de la République)? Quelles seront vos priorités ?

A discuter avec les services de gestion et de maintenance et les assemblées populaires décisionnelles, selon le diagnostic des pertes des réseaux d'eau. Nos priorités seront alors de diminuer les pertes des réseaux d'eau et de réduire l'espace public attribué à la voiture au bénéfice des mobilités douces.

Comment entendez-vous appliquer la législation et les recommandations nationales (Loi LOM, CEREMA) lors des réfections de voirie de bordure à bordure ?

Nous entendons être au-delà des exigences minimales de la loi LOM et suivre les recommandations du cerema. Les contraintes techniques existent, et nous nous appuierons sur les propositions des personnes et structures spécialisées pour évaluer le possible et le désirable. Lorsque le désirable se confronte au possible, nous ferons des choix politiques, quitte à organiser des mobilisations citoyennes pour élargir le spectre des possibles (économiques ou politiques par exemple).

7.2 Respect des aménagements

Mettez-vous en place des moyens pour faire respecter efficacement les aménagements déjà existants, cyclables et piétons, les vitesses maximales, ... ?

Information : campagnes de communication, journées festives d'information, réorientation de la police municipale sur des tâches de prévention et de soutien... et surtout aménagements plus adaptés poussant à réduire les vitesses et rendant difficile le non respect des aménagements. Les moyens seront liés aux besoins et aux contraintes identifiés par les retours d'expériences... Nous ne privilégierons jamais le « cher » et le « tape à l'œil » qui sert à communiquer, mais ce qui est préférable. Les coûts et les contraintes seront à arbitrer dans cette intention.

7.3 Entretien

Dans le baromètre cyclable 2025, les millavois déplorent un manque d'entretien des aménagements cyclables (gravillons, feuilles et déchets sur les pistes ou bandes cyclables existantes ou effacement de la signalisation au sol).

Comment, avec quels moyens envisagez-vous de traiter ces problèmes, et plus généralement d'entretenir les aménagements cyclables et piétons ?

Avec les mêmes moyens que ceux mobilisés pour l'entretien des voies des voitures. Donc les moyens de la commune ou de la communauté de communes. Nous emploierons plus de personnes à la mairie pour diminuer au maximum l'utilisation d'énergie (ramassage au balai plutôt qu'à la soufflerie...). Nous allons aussi favoriser la co-gestion de la Commune par les citoyen·nes organisé·es de manière autonome. La Commune contribuera en mettant ses moyens techniques et des élu·es au service de l'auto-organisation et de l'éducation populaire. Ceci est en lien avec notre programme démocratique visant à l'auto-organisation, ce qui suppose des montées en compétences, et le soutien des personnes et associations ressources.

8. Stationnement vélo

Dans les répondants millavois au baromètre cyclable, près de 10% des cyclistes urbains ont été victimes du vol de leur vélo dans les 2 dernières années.

8.1 Stationnement sécurisé

Développez-vous des stationnements vélo fermés, sécurisés et accessibles (centre-ville, habitat collectif, équipements publics) ? **Oui.** Mais nous travaillerons avant tout à reconstituer des solidarités collectives, de la considération réciproque, de l'entraide et l'espace public redeviendra un espace politique et populaire. Nous développerons le concept de « voisin·es solidaires » plutôt que celui de « voisin·es vigilant·es » et nous favoriserons au cours de la mandature les pratiques coopératives et la satisfaction des besoins sociaux. Lors des grèves et des luttes collectives, toutes les statistiques montrent une baisse de la criminalité, de la compétition, et l'accroissement des pratiques d'entraide. Nous allons travailler à ce que cela devienne la norme, le plus possible.

8.2 Arceaux

Augmenterez-vous significativement le nombre d'arceaux vélo, y compris pour vélos cargos et VAE ? **Oui.**

Nous restons à votre disposition pour échanger sur ce sujet.

Merci pour vos réponses. Elles contribueront à informer les citoyennes et citoyens sur les engagements des listes candidates en matière de mobilités à Millau.