



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'InVD.

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

Nom de la liste : Millau en action, construisons demain

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 ?

Dans la méconnaissance actuelle des données financières de la Ville pour les années à venir, il ne nous est pas possible de donner une réponse à cette question.

1.2 Pilotage politique

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

Oui, il s'agira de Monsieur Olivier BAILLIARD pour la Ville.

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 ?

Comme dans d'autres domaines, nous associerons les associations concernées à la réflexion préalable aux grands projets de voiries et urbains ainsi que le Conseil consultatif citoyen.

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?

En ce qui nous concerne, nous sommes convaincus qu'une circulation apaisée et partagée doit passer par un plan de mobilité clairement exprimé et **ACCEPTÉ** par tous. Il relève donc de la concertation préalable de tous les représentants des usagers de l'espace public sur la base d'un véritable diagnostic.

Le plan de mobilité simplifié doit se construire à l'échelle de la Communauté de communes.

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

Il doit avant tout, au-delà d'un diagnostic actualisé, prendre en considération les spécificités de l'urbanisme millavois et de son maillage viaire hérité du passé. Il est parfois contraignant et ne permet pas toujours de développer les solutions d'aménagement des voiries espérées.

Notre volonté est d'arriver à densifier des espaces de stationnement voitures à proximité du centre-ville pour répondre aux accès depuis le nord et le nord-ouest de la Ville. Ces parkings doivent remplir le rôle de zones de rupture et être non loin de « points d'échanges » permettant de basculer sur un autre mode de déplacement piéton ou vélo (à partir de points de stationnement vélos sécurisés). Cette même modularité doit s'appliquer aux parkings au sud.

La cohabitation en centre-ville (poisson) sera clairement appuyée par un zonage à 20km/h.

Pour les quartiers périphériques (et certaines artères en direction du centre-ville) il nous semble possible de redéfinir les espaces de circulation (trottoirs/voies) et d'orienter chaque utilisateur vers un cheminement contraint laissant un espace libre au profit d'un autre mode de déplacement non motorisé. Est-il nécessaire d'avoir systématiquement un trottoir des deux côtés de la voie ? Ne peut-on pas garantir le déplacement en sécurité des piétons sur un côté et libérer l'autre au profit d'un autre mode de déplacement doux ?

2.2 Zone 30 généralisée

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

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

☐ 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 ?

Nous nous sommes clairement exprimés sur le déploiement de radars dits « intelligents », sur des aménagements de la voirie (plateaux traversants par exemple).

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 ?

L'accès au centre-ville est pour nous primordial pour autant, nous pensons qu'il est possible de le fluidifier sans l'interrompre.

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 ?

Chaque fois que l'organisation de la voirie le permettra, nous envisagerons la création d'une voie cyclable continue et sécurisée. Rappelons que la Charte cyclable diffusée par la Fédération Française de Cyclotourisme préconise en zone urbaine préférentiellement une circulation apaisée et partagée et des bandes cyclables préférables aux pistes cyclables. La signalétique horizontale et verticale est impérative. Nous engagerons un diagnostic dès notre prise de fonction qui en déterminera le calendrier et le phasage financier.

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) ?

Dans un premier temps la priorité sera donnée à la zone urbaine. Une consultation doit être engagée avec les entreprises présentes sur les zones pour en évaluer les besoins.

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 ?

Les intersections sont, incontestablement, des points de conflits et de dangers entre les différents modes de locomotion.

Nous favoriserons les plateaux traversants sur les carrefours simples afin de réduire la vitesse des véhicules à moteur et sécuriser les piétons et cyclistes tout en matérialisant au sol les cheminements recommandés.

Si l'emprise le permet, nous adopterons l'option des « mini-giratoires » qui peuvent fluidifier la circulation tout en préservant la visibilité autour de l'anneau d'une voirie d'accès à l'autre. Le marquage au sol pour cycliste est recommandé pour un bon positionnement sur la voie.

Enfin, sur les giratoires plus importants, et là aussi si l'emprise le permet, nous sommes favorables au modèle du carrefour du « hollandais ».

Quoiqu'il en soit, il nous semble que le strict respect du code de la route et une parfaite signalisation en amont et sur les carrefours/giratoires doivent permettre une meilleure cohabitation.

3.4 Signalétique et communication

Comment pensez-vous améliorer la signalétique cyclable, communiquer et la faire respecter ?

La FFC recommande un cahier des charges clair en matière de signalétique (verticale et horizontale) à la fois sur la base de panneaux réglementaires, de marquage au sol par la peinture ou encore de traitement différencié des surfaces.

Nous suivrons ses recommandations.

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 ?

Notre priorité devant chaque école sera d'assurer la sécurité des enfants et de leurs parents ; lors de leurs déplacements et de l'attente devant l'établissement. Chaque situation a ses particularités et une réponse globale ne nous paraît pas raisonnable. Quels moyens mettriez-vous en œuvre pour permettre l'autonomisation des enfants dans leurs déplacements ?

*(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) ?

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

Nous n'avons pas actuellement travaillé cette question. Là encore, il ne nous semble pas possible d'avoir une réponse générale sans tenir compte de l'environnement de chaque groupe scolaire.

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 ?

Voir notre réponse au point 2.

5.2 Stationnement résidentiel

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

Nous souhaitons travailler sur la faisabilité de parking en silos pour augmenter les capacités de stationnement en centre-ville (exemple parking Condamine). La modification du sens de stationnement sur certaines artères (stationnement parallèle à la chaussée remplacé par du stationnement en épis ou en bataille) permettrait un gain de places de stationnement.

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, ...) ?

Oui, dans le cadre de la délégation de service, nous souhaitons renforcer l'offre de transports collectifs. Une attente forte se fait sentir dans les quartiers ouest et nord-ouest. Au-delà du nombre de lignes, le cadencement et la taille des bus sont deux sujets centraux.

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, ...) ?

L'option vélos libre-service à proximité du pôle multimodal est une piste que nous creusons. La concordance des horaires est une condition majeure pour la pluri-modalité depuis la gare.

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 ?

Nos priorités se portent sur les voiries intérieures du centre-ville (sauf urgence technique sur les voiries périphériques) mais à chaque fois nous aurons le souci du partage de l'espace.

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

Une fois encore, la morphologie de la voirie doit dicter son aménagement. Nous serons attentifs au fait que l'ensemble de la voie respecte la même altimétrie sur toute sa largeur (sans ressauts) et soit sans obstacles pour provoquer la chute. Dans la mesure où la largeur de la voirie (de façade à façade) le permettra les espaces de circulation seront distingués en fonction de l'usage.

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, ... ?

Voir la réflexion générale sur les points 2.2 et 3.4. La Police municipale sera dûment mandatée pour faire respecter les règles du code de la route.

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 ?

L'entretien de l'espace public revient au service « Ville propre ». Au-delà des aménagements dédiés aux vélos ou aux piétons, notre volonté est de mieux organiser et de renforcer ce service pour assurer un meilleur entretien de la voie publique. Comme nous l'avons indiqué ci-dessus, le marquage au sol est incontournable pour une bonne compréhension de la circulation et du partage de la voirie. Nous serons donc particulièrement vigilants à son entretien.

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

Développerez-vous des stationnements vélo fermés, sécurisés et accessibles (centre-ville, habitat collectif, équipements publics) ?

Oui, nous avons annoncé notre volonté d'équiper tous les parkings de surface de garages vélos sécurisés avec consignes possibles.

Nous pensons possibles d'aménager des espaces sécurisés dans les parkings couverts.

8.2 Arceaux

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

Oui dans le cadre de l'aménagement de l'espace public mais avec le souci d'une parfaite harmonisation des supports.

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