



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 POUR VOUS

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 ?

Lors de la votation citoyenne, les Millavoises et les Millavois ont voté pour le développement de pistes cyclables. 4 kilomètres d'aménagements ont été réalisés depuis 2020 pour un investissement de plus de 2 millions d'euros. Soit plus de 300 k€/an. Dans sa politique de mobilité douce la Communauté de Communes, qui a cette compétence, entend compléter des aménagements à l'intérieur de l'agglomération de Millau comme :

- L'avenue du Languedoc entre le giratoire de bèches et du Larzac,
- L'avenue martel entre le giratoire de Bellugues et le quartier de Fontenay, ce tronçon étant un des maillons de la liaison Millau/Aguessac.

Les pistes cyclables et voies vertes compétences de la Communauté de Communes, représentent un engagement financier de 2 360k€ (dont Millau/Aguessac, Cureplat)

La passerelle sur le Tarn à La Maladrerie : 1 387K€

RD809 Millau : 276K€

La liaison douce à venir rue du Pont de fer : 186K€

Les futurs engagements financier seront soumis à la prochaine votation citoyenne.

1.2 Pilotage politique

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

Oui il y aura toujours un élu référent aux mobilités qui œuvrera de façon transversale avec les autres élus. Cette transversalité permettra une meilleure appréhension du sujet et des actions à mettre en place. Il est bien entendu qu'Invd continue si elle le souhaite à siéger au Comité consultatif de circulation ce qui permet de faire entendre la voix du vélo à l'occasion des aménagements futurs.

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 ?

Il est prévu de réaliser un plan de mobilité simplifié sur le mandat. Ce plan se veut être un moment de concertation avec l'ensemble des associations, parties prenantes sur la planification des mobilités à Millau. La diversification des modes de déplacement sera un axe central.

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?

Oui nous l'avons clairement notifié dans le programme.

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

En s'appuyant sur l'étude de refonte des mobilités faite durant le mandat actuel par la communauté des communes, promouvoir les solutions alternatives à l'autonomisme mise en place sur le territoire, agir sur les contraintes de mobilité, sécuriser les déplacements. Amener de la clarté sur l'ensemble des moyens de déplacements possibles et les itinéraires à privilégier suivant l'usage. Notre mandat a

renforcé la lutte contre l'autosolisme en déployant un réseau de bus plus important qu'auparavant, en créant un site de co-voiturage qui depuis quelques mois prends un essor considérable. Nous déploierons sur le territoire dans les prochaines semaines des pratiques de co-voiturage via deux véhicules acquis par la Communauté de Communes.

2.2 Zone 30 généralisée

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

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

☐ Maintien : Oui maintiendrons la ville à 30 km.

- Car les habitants le demande (pétition des riverains de la côte 415, réclamation lors des permanences mensuelles sur le marché, courrier quotidien en mairie se plaignant de la vitesse excessive dans leur rue, réclamation lors des réunions de quartiers),
- Car il rassure les conducteurs les plus âgés,
- Car il sécurise les piétons et les cyclistes,
- Car il réduit la mortalité en cas d'accident,
- Car il participe à la diminution du bruit et de la pollution.

Depuis sa mise en place, nous constatons une baisse de la vitesse sur l'ensemble de la ville.

☐ Renforcement / amélioration des aménagements :

Oui nous renforcerons et/ou créerons les aménagements qui permettent de réduire la vitesse et sécuriser les habitants et les usagers de la route.

☐ Adaptation ciblée selon les axes

☐ Remise en question / suppression partielle ou totale

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

Poursuivre l'acquisition et la pose de radars pédagogiques (2 sur le budget 2026), installer des feux récompenses (passage au vert lorsque la vitesse est respectée), aménager des plateaux traversants sur certains croisement délicats. L'ensemble des aménagements se fera en concertation avec les riverains et sera proposé à l'examen du comité de circulation.

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, le trafic exclusivement de transit dans le centre-ville n'amène rien aux commerces et est vecteur d'insécurité (par définition les véhicules en transit souhaitent traverser rapidement la ville). Pour autant ont été installés en centre-ville des bornes de recharges de véhicules électriques dans le but d'attirer des automobilistes de passages dans les commerces (au moins le temps de charge du véhicule). Les bus prenant des passagers à la gare SNCF ont été contraints d'éviter le centre-ville supprimant un trafic inutile entre le Mandarous et le pont Lerouge. Dans sa décision d'abaisser la vitesse, nous avons fait le choix volontaire de ne pas baisser le réseau départemental à 30km/h de sorte à ce qu'il continue à assurer les fonction de transit.

La signalisation mise en place concomitamment au passage à 30 km/h encourage les usagers en transit à contourner Millau par la D809, le fléchage de parkings périphériques va aussi dans ce sens ainsi que la signalisation piétonne depuis ces parkings vers les centres d'intérêt de la ville et tout particulièrement du centre-ville.

Les aménagements au bord du Tarn et la signalisation (vitesse à 30 km/h pour les PL, rond-point) sont aussi de nature à dissuader les PL de descendre sur Millau au lieu d'emprunter le viaduc. Signalisation qui pourrait être renforcée.

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 ?

Le Plan De Mobilité Simplifié doit permettre de poser ces réponses et de réaliser ça avant fin 2027. Ce PDMS comportera de la signalétique (marquage au sol, panneaux et plans de circulation) pour encourager les cyclistes à emprunter des axes reliant les quartiers ou écoles. Axes qui pourront être identifiés comme « velorue ». Les traversés de chaussée sur ces axes seront sécurisés (feux, plateaux traversant...)

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) ?

Concernant les Fialets, une analyse de parcours a permis d'identifier qu'en moins 30 mn il est possible avec un VAE de se rendre aux Fialets depuis le centre-ville. Le trajet par le Boulevard du viaduc paraît être le plus adapté compte tenu de vitesses limitées à 70Km/h et d'un trafic de poids-lourds bien inférieur à la RD911.

Cet axe recevra une signalisation appropriée, de même qu'un aménagement en accotement de la RD911 depuis le rond-point de Saint Germain vers les zones d'activités.

Concernant la zone de l'Europe, une voie est projetée depuis l'impasse des Ondes jusqu'à la rue Calixtine Bach, en passant par le bord du Tarn. Cet aménagement est à

réfléchir avec la rénovation du collecteur principal d'assainissement qui emprunte déjà cette voie sur berge.

Pour le futur hôpital commun la voie verte actuelle menant à Saintt Georges de Luzençon sera aménagée pour être plus roulante. Un tracé plus direct à l'approche du futur hôpital a été déjà réfléchi par la Communauté de Communes.

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 ?

La traversée de la D809 au niveau des hauts du Vivier est bientôt finalisée, la traversée de Louis Blanc et de l'avenue Jean Jaurès depuis la rue de la Fraternité est en cours d'étude pour une réalisation prochaine (elle vous a été adressée la semaine dernière) enfin le rond-point de Cureplat a, quant à lui, été réalisé au printemps 2025.

3.4 Signalétique et communication

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

Tout au long du mandat une communication spécifique a été faite sur les différents supports de communication (panneaux d'affichages, magazine municipal) et les réseaux sociaux de la ville. Malheureusement, beaucoup d'automobilistes mais aussi de cyclistes ne sont pas toujours en connaissance des règles appliquées aux cyclistes, il faut une campagne communication. Ces actions seront renouvelées régulièrement et nous travaillerons à la mise en place de nouveaux supports. Des actions ont été également entreprises, tout au long du mandat, auprès du jeune public dans les écoles avec la police municipale. Elles seront reconduites et renforcées avec l'ensemble des partenaires.

La réussite d'un plan de mobilité partagé dépend très étroitement des moyens pédagogiques que l'on met en place. Les agents de la police municipale sont là pour faire de la pédagogie et expliquer les règles avant de sanctionner. Une collaboration renforcée avec les auto-écoles sur la prise en compte des cyclistes pourrait être envisagée.

L'ensemble des feux ont été équipés d'un sas vélo comme le prévoit la réglementation.

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 ?

Un premier travail a été fait devant l'école Jule Ferry, avec des aménagements sécurisants, une largeur de trottoir plus grande et l'installation d'arceaux à vélos.

Le projet de circulation rue du Pont de fer, rue Victor Hugo, issu du budget participatif, est en cours d'étude et prendra en considération l'accès à l'école Jean Macé.

Un travail sera réalisé pour sécuriser l'école Eugene Selle (sur l'avenue Jean Jaurès et depuis le parking Bion Marlavagne)

Un cheminement type « vélorue » depuis le Haut du Vivier et de la rue de l'Egalité est en cours pour rejoindre l'école Alfred Edouard Martel. Des aménagements ont déjà été réalisés pour sécuriser d'avantage l'accès à l'école des Lauriers Roses et Henri Fabre.

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, ...) :

Il existe déjà de nombreuses actions qui sont menées par la Police municipale en partenariat avec l'éducation nationale, la prévention routière, les Etaps de la Ville, la société Transdev, et la Police nationale.

Elles visent à permettre aux enfants des classes élémentaires (CE2 à CM2) d'acquérir une certaine autonomie. Il s'agit du permis piéton, du permis vélo, du circuit urbain vélo.

Un travail a été réalisé avec le Conseil Municipal des Jeunes et le service communication qui a abouti à une vidéo sur la sécurité routière à destination des élèves du primaires et des collégiens.

Nous poursuivrons ces actions et en développerons de nouvelles en y associant, pourquoi pas les parents.

Le schéma directeur d'aménagement des cours d'écoles intègre la possibilité d'apprentissage à l'intérieur même de ces cours.

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)

Oui. Avec l'installation durant le mandat de bornes rétractables dans le centre-ville qui ont démontré leur efficacité, de tels dispositifs pourraient être envisagés autour des écoles.

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 ?

Nous avons créé 3 parkings relais (parking de la piscine à proximité de la station-service, au Crès au niveau d'Intermarché et à Jean Gabriac) qui permettent aux automobilistes de déposer leurs voitures sur ces **parkings gratuits**, pour ensuite prendre les bus urbains eux-mêmes gratuits. Pour Jean Gabriac, nous faisons actuellement la promotion de son usage pour palier aux pertes de stationnements internes au lycée Jean Vigo du fait des travaux.

5.2 Stationnement résidentiel

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

Nous avons mis en place durant le mandat des abonnements pour les riverains, tout comme un abonnement pour les artisans afin de leur permettre un accès simplifié en centre-ville. La municipalisation des parkings sécurisés en septembre 2026, nous permettra de faire évoluer l'offre et de poursuivre la valorisation du centre-ville et de ses commerces.

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, ...) ?

En 2024, nous avons revu les cadencements, limiter les écarts entre périodes scolaires et vacances scolaires, élargi les dessertes, ouvert une quatrième ligne, permis l'accès à l'hôpital par la mise en place d'une deuxième ligne et ouvert un arrêt proche du lieu de travail des employés de l'ESAT à Creissels pour favoriser l'inclusivité dans le transport en commun et encourager son usage.

La gratuité des transports que nous avons mis en place, a démontré son succès (+ 50% d'utilisateurs en plus), permettant notamment aux personnes parfois isolées de revenir en centre-ville. C'est aussi une mesure de défense du pouvoir d'achat.

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, ...) ?

Un travail est en cours pour créer un véritable espace multimodal au niveau de la gare de Millau. Les transports collectifs dépendent également de nos relations étroites avec la Région. Un travail est également en cours avec un opérateur local pour la mise en place de vélos en libre-service connectés avec 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 ?

En fonction du déploiement du réseau de chaleur et des travaux de raccordement eau pluviale-eau usées à poursuivre dans un plan pluriannuel :

- Alsace-Lorraine,
- Haut de l'avenue de la République en limite du passage à niveau,
- Avenue Edouard Alfred Martel en collaboration avec les services du Département,
- Boulevard de la Capelle, Saint Antoine et Richard,
- Avenue du Languedoc
- Avenue du Puit de Cales

Autres rues dont la vétusté du revêtement nécessite une réfection : route des Aumières, rue de la Croix Vieille et Auguste Monjols

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

Dans la mesure du possible en créant des aménagements dédiés, ou des trajets alternatifs ou des zones de rencontres. L'arbitrage entre stationnement, conservation des terrasses des commerces et préservation des plantations d'arbres étant des éléments importants à prendre en compte dans l'analyse.

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, ... ?

La police municipale fait appliquer régulièrement les règles par de la pédagogie avant la sanction. Leurs actions de proximité et de pédagogie seront renforcées et favorisées. La sanction interviendra en cas de récidive ou de mise en danger d'autrui.

Pour cela les effectifs de la Police municipale seront renforcés.

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 ?

Du matériel spécifique d'entretien a été acheté pour permettre le passage dans ces sections étroites de voies cyclables. Une attention accrue, en collaboration avec la Communauté de Communes qui a la compétence sur l'entretien des voies cyclables, sera portée sur l'avenue de l'Europe, Millau plage et Avenue de l'Aigoual. Plus d'agents détiendront un permis poids lourd et seront formés pour cette activité.

Pour la sécurité des piétons, un plan pluriannuel de réfection des trottoirs sera mis en place tout particulièrement sur la place du Mandarous dont les pavés sont soulevés - et remis en état régulièrement par les services- à cause des racines superficielles des Micocouliers. Ces points sont et seront régulièrement débattus en commission d'accessibilité, avec les représentants des différentes associations de handicaps.

Le service Ville Propre est totalement mobilisé pour le nettoyage des trottoirs. Son fonctionnement sera renforcé.

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) ?

Un stationnement sécurisé sous les Halles gourmandes sera fonctionnel d'ici quelques semaines et pourra accueillir environs 50 emplacements pour les vélos permettant aux riverains de trouver un emplacement évitant le frein à l'acquisition de vélos électriques. La volonté de reprise en régie des parkings souterrains qui prendra effet en septembre 2026, permettra de se questionner sur l'opportunité de créer d'autres parkings vélos sécurisés (en fonction des demandes).

8.2 Arceaux

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

Nous en avons déployé 350 dans la ville depuis 2022. Nous poursuivons leurs installations en fonction des besoins (ceux à installer face au cinéma le seront dans les jours à venir) et des réflexions menées par la commission de circulation.

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