

Les Livrets Blancs du Conseil Citoyen de Lunel

Pour un Réseau Express Vélo (REV) Lunellois

Décembre 2025

Le vélo, vecteur de cohésion et de transformation urbaine.

Ce livret blanc, fruit d'une réflexion collective du Conseil Citoyen de Lunel (CCL), a pour vocation de **contribuer à la structuration d'une vision ambitieuse mais réaliste pour la mobilité durable sur notre territoire**. Notre démarche s'inscrit au cœur de la mission du Conseil Citoyen : accroître la participation active de la population dans l'élaboration des politiques publiques de la ville, en portant une attention particulière aux habitants des Quartiers Prioritaires de la Ville (QPV).

Ce livret blanc est une **invitation au débat** et un **outil de questionnement** adressé à la municipalité actuelle ainsi qu'aux acteurs politiques qui solliciteront les suffrages des Lunellois en mars 2026.

Lunel est à la croisée des chemins. Si la déviation de la RN113 est un projet attendu par certains, sa réalisation effective ne sera pas une réalité avant 8 à 10 ans. D'ici là, la politique en faveur des déplacements doux doit être poursuivie et amplifiée pour **sécuriser les déplacements de toutes et tous, notamment de nos enfants, de nos aînés et des actifs**. En effet, aujourd'hui circuler à vélo sur les axes majeurs de la Communauté de Lunel Agglo et de la ville de Lunel n'est pas sans risque et décourage même les plus démunis à circuler avec ce moyen de transport économique sur de petites distances.

Le Lunellois possède pourtant des atouts géographiques majeurs souvent sous-estimés : sa **topographie plane** et sa compacité, sous une **météorologie clémente**.

La ville centre et son agglo sont "à **taille humaine**". On peut catégoriser Lunel comme étant une "**Ville du quart d'heure**", car la quasi-totalité des trajets quotidiens est réalisable en moins de 15 minutes à vélo (Figure 1).

Pourtant, dans le Lunellois, le potentiel cyclable semble actuellement **sous-exploité**.

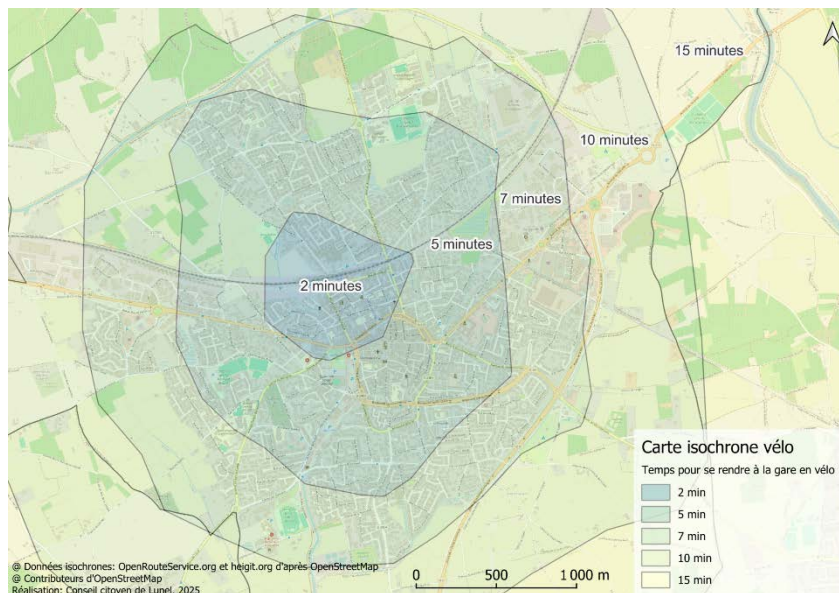


Figure 1 : Carte isochrone - Pour aller à la gare en vélo

Le vélo (incluant VAE, EDPM, vélos cargo) n'est pas qu'un simple mode de transport. C'est un puissant **levier d'émancipation sociale**. Pour les jeunes et habitants des quartiers, c'est un outil de liberté permettant de rejoindre facilement la gare, les zones d'emploi, les établissements scolaires, les services publics ou les zones de culture et de divertissement, ceci sans dépendre de la voiture.

L'objectif de ce document est de définir ce que pourrait être un **Réseau Express Vélo (REV)**, garantissant sécurité et équité territoriale sur notre territoire : le **REV lunellois**.

1. La nécessité impérieuse d'un REV pour Lunel

Le baromètre Vélo de la Fédération française des Usagers de la Bicyclette révèle qu'**entre 2021 (Figure 2) et 2025 (Figure 3), les usagers des vélos ont ressenti une légère amélioration des conditions de circulation à vélo** dans la ville.

Cependant, en 2025 les 5 composantes essentielles d'un "climat vélo" restent sur le score de "Moyennement favorable" (lettre D) ou "Plutôt défavorable" (lettre E). Ces composantes sont la sécurité de son déplacement à vélo, le confort de son trajet (entretien, signalisation, etc.), les efforts de la commune pour améliorer la situation, l'équipement de la commune en stationnement vélo et services essentiels (réparation, entretien, etc.) traduisant le ressenti général de la pratique du vélo en ville.

La **sécurité à vélo** reste la **principale préoccupation** des cyclistes lunellois.

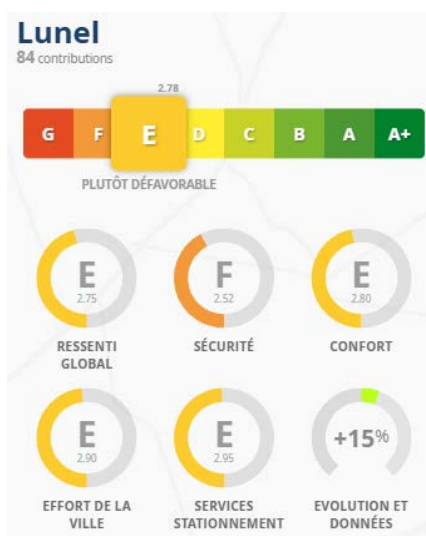


Figure 2 : Climat Vélo 2021



Figure 3 : Climat Vélo 2025

1.1. Sortir rapidement du tout-voiture : un enjeu de société

La mise en place d'un REV en lunellois vise à créer un report modal massif des déplacements vers le vélo, et donc, à diminuer l'usage de la voiture au quotidien dans nos quartiers. Ce REV répond à une triple urgence qui dépasse la simple gestion de la voirie.

Premièrement, il s'agit d'une question de **sécurité et d'apaisement des flux**. Aujourd'hui, le sentiment d'insécurité routière est le premier frein à la pratique. Les cyclistes se sentent vulnérables face au trafic motorisé. En séparant les flux, nous ne protégeons pas seulement les cyclistes, nous apaisons la ville entière, réduisant le bruit et les conflits d'usage des voiries publiques.

Deuxièmement, c'est un impératif de **santé publique et d'environnement**, en plus d'être un levier efficace contre le changement climatique. Encourager la mobilité active est le moyen le plus simple de lutter contre la sédentarité et d'améliorer la qualité de l'air que nous respirons tous, en réduisant la pollution locale aux particules fines et en diminuant nos émissions carbonées.

Troisièmement, c'est une question d'**efficacité économique**. Les investissements passés, souvent discontinus ou mal conçus (pistes changeant de trottoir, bandes effacées) n'ont pas produit le report modal espéré.

Pour que l'argent public soit utile, l'infrastructure doit être performante. **Un REV garantit que chaque euro investi se traduit par une augmentation réelle du nombre de cyclistes.**

En 2023, la ville s'est dotée d'un **Schéma Directeur des Mobilités Actives (SDMA)**. Ce document fondateur posait un diagnostic précis des infrastructures cyclables et concluait sur la nécessité d'une **planification d'un réseau cyclable continu et hiérarchisé et de proposer des aménagements structurants et efficaces**.

Le REV lunellois sera ainsi le volet opérationnel majeur du SDMA, son aboutissement.

1.2. L'urgence sociale dans les Quartiers Prioritaires

La mobilité est le premier facteur d'exclusion. À Lunel, le taux de pauvreté est de 24%. Dit autrement, 1 ménage lunellois sur 4 vit avec moins de 980€ par mois (d'après l'Insee en 2021). Dans nos quartiers prioritaires, le taux de motorisation est plus faible, et le coût d'une voiture pèse lourdement sur le budget des ménages. Rappelons que le coût moyen d'une voiture est de 416 euros par mois en 2025 soit près de 5000€ par an (ce qui équivaut à 3,5 Smic) d'après l'étude du club automobile Roole 2025.

Sans solution de transport alternative sûre, la **dépendance à la voiture est maintenue et les déplacements essentiels sont limités** :

- Le jeune sans permis peine à rejoindre les zones d'activités périphériques pour un apprentissage.
- Le demandeur d'emploi refuse des missions faute de pouvoir s'y rendre ou rentrer tard le soir (quand les bus ne circulent plus).
- La logistique quotidienne (école, courses, activités extrascolaires) est particulièrement complexe.
- Les vélos cargo ne sont pas des options viables pour transporter des enfants en l'absence de pistes cyclables protégées.
- L'accès aux loisirs et à la culture du centre-ville est entravé.

Au-delà des QPV, c'est bien l'absence d'un réseau cyclable sécurisé, continu et confortable, qui renchérit considérablement le budget des habitants contraints de se rendre chaque jour en voiture dans les bassins d'emploi pourtant voisins.

1.3. Définition du REV Lunellois : l'exigence de qualité

Le REV lunellois ne doit pas être une simple juxtaposition de bouts de pistes cyclables. Il doit constituer l'épine dorsale des déplacements, à l'échelle de la ville dans un premier temps, puis de l'agglomération. Il se définit par quatre piliers indissociables :

1. **La Sécurité par la séparation des flux** : Sur les axes structurants, la peinture ne suffit pas. Le REV implique une séparation physique (bordure, terre-plein) entre les vélos et les voitures, ainsi qu'une distinction claire avec les trottoirs pour protéger les piétons.
2. **La Continuité absolue** : Le réseau ne doit jamais s'interrompre. Ni aux carrefours, ni aux ronds-points, ni aux frontières communales. C'est la continuité qui crée la confiance.
3. **Le Confort et la fluidité** : Les largeurs doivent permettre le dépassement et l'usage de vélos-cargos (transport d'enfants ou de marchandises). Le revêtement doit être roulant, non glissant et entretenu. L'absence d'obstacles physiques et la garantie de priorités (feux de signalisation adaptés, passages protégés) doivent permettre de minimiser les arrêts pour maintenir une vitesse moyenne élevée, rendant ainsi le vélo plus compétitif face à la voiture.
4. **La Lisibilité** : Une signalisation spécifique horizontale et verticale et une identité visuelle propre (la couleur de la piste et les panneaux associés) doivent permettre de suivre un itinéraire sans hésitation.

2. Choix techniques et réalisme urbain

Le Réseau Express Vélo (REV) lunellois ne doit pas être une option, mais l'épine dorsale du prochain projet de ville qui doit dépasser l'aménagement "au coup par coup".

Il se définit par une promesse simple : **pouvoir traverser la ville de bout en bout sans jamais mettre pied à terre et sans jamais se sentir en danger.**

Ce réseau doit relier les espaces générateurs de déplacements (Figure 4) dont la plupart ont déjà été identifiés dans le SDMA:

- Les zones d'habitat dense (Centre, QPV, nouveaux quartiers).
- Le Pôle Multimodal (Gare).
- Les pôles scolaires (Lycées, Collèges).
- Les pôles culturels et de loisir (stade, piscine).
- Les zones économiques et commerciales.

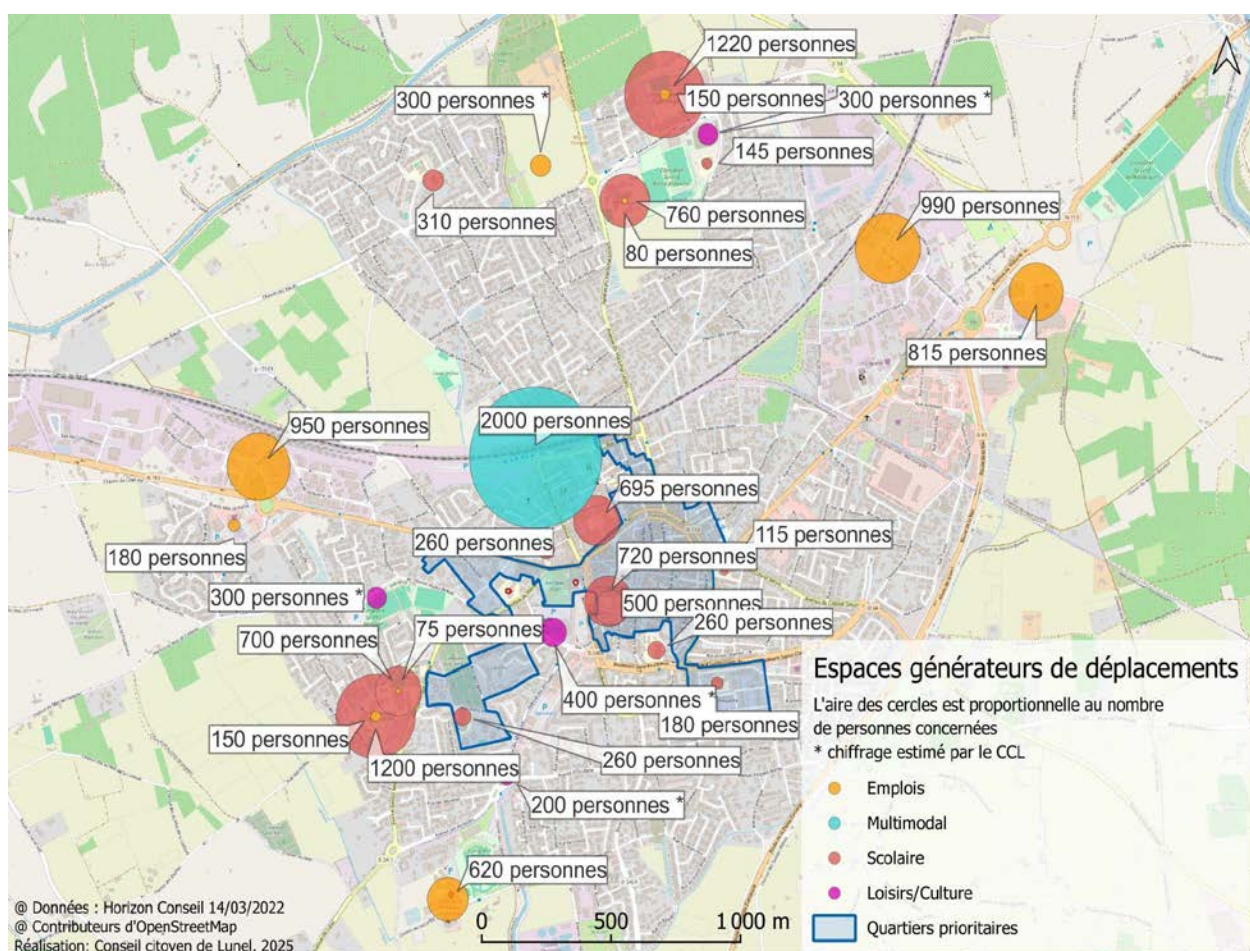


Figure 4 : Les espaces générateurs de déplacements sur Lunel

2.1. La fin du compromis : Pistes Cyclables versus Bandes Cyclables.

Le Conseil Citoyen prend une position ferme : sur les axes majeurs du REV, **les bandes cyclables (le simple marquage au sol) doivent être proscrites.**

La bande cyclable est souvent perçue comme une solution de facilité, peu coûteuse. En réalité, elle est contre-productive sur les axes chargés. Elle place le cycliste dans l'angle mort des véhicules, l'expose aux portières qui s'ouvrent et sert souvent de zone de stationnement sauvage. Elle ne rassure ni les parents qui emmènent leurs enfants à l'école, ni les seniors.

Pour créer un "choc de demande" et mettre les Lunelloises et Lunellois en selle, nous devons viser la **sécurité intuitive** : une infrastructure où même un enfant de 8 ans peut circuler en sécurité. Cela **impose la création de pistes cyclables séparées physiquement du flux motorisé**.

2.2. Critères d'aménagement

Nous proposons d'appliquer une grille de décision objective (Figure 5, inspirée des travaux du Cerema) pour les futurs aménagements de voirie à Lunel :

- **Trafic > 2000 véhicules/jour** : Séparation physique obligatoire. C'est le domaine du REV. La cohabitation est impossible sans stress.
- **Trafic < 2000 véhicules/jour** et Vitesse < 30 km/h : La mixité est envisageable, mais uniquement si la vitesse réelle est maîtrisée.






 V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE		 TRAFFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
			 RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	 RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	 RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte		Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte		
	> 4000	Piste ou bande cyclable			Piste cyclable
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte			
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable			
	> 6000				
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite		Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte		

Figure 5 : Design Manual for bicycle traffic, Cerema - CROW 2016

Pour qu'un habitant troque sa voiture contre un vélo pour aller travailler, l'infrastructure doit être irréprochable :

- **Séparation physique** : Sur les axes où la vitesse dépasse 30 km/h, la peinture ne protège pas. Il faut des bordures.
- **Continuité absolue** : Le tracé ne doit pas changer de côté de voirie tous les 100 mètres, obligeant à des traversées périlleuses.
- **Lisibilité** : Une couleur de revêtement spécifique ou un marquage axial continu doit guider l'usager.

2.3. Une hiérarchisation pragmatique pour Lunel

Tout ne peut pas être une autoroute à vélo. Nous proposons que le REV soit une architecture réseau à deux niveaux :

- **Le Réseau Structurant** (pistes cyclables séparées) : Les grands boulevards et pénétrantes qui relient les quartiers périphériques au centre et à la gare. Ici, **l'aménagement est sécurisé et l'investissement est lourd**.

- **Le Réseau Capillaire** (soit Zone de Rencontre soit Zone 30) : Dans les quartiers résidentiels et l'hypercentre historique aux rues étroites, la solution réaliste est la **généralisation en Zone de Rencontre à 20 km/h**. Dans la zone piétonne la vitesse doit toujours être limitée à 6 km/h comme c'est déjà le cas. En zone de rencontre (comme l'est une partie de la Rue Marx Dormoy), **le piéton comme le vélo acquièrent la légitimité d'occuper la chaussée**, ils sont prioritaires par la loi, et la sécurité vient de l'apaisement effectif de la vitesse automobile (le ralentissement des flux) plutôt que de la ségrégation des espaces. La mise en place d'un Zone 30 peut suffire, mais elle n'inverse pas la priorité.

Nous invitons par ailleurs les lecteurs à s'intéresser aux **vélorues**, un concept que la ville de Montpellier a largement mis en œuvre (par exemple le Cour Gambetta devant l'Assurance maladie est devenu une vélorue à double-sens cyclable en 2023). Dans les zones à faible circulation, **le reclassement d'une rue en vélorue opère une inversion des rôles, un changement de paradigme pour les automobilistes** : ils sont désormais **tolérés**, tandis que **les cyclistes sont chez eux**.

3. La carte stratégique du REV (Phase Prioritaire)

L'architecture du **REV** (Figure 6) doit répondre à une logique de "couture urbaine", reliant les zones d'habitat (notamment les QPV) aux pôles générateurs de déplacements :

- La gare (et le Pôle multimodal),
- Les établissements scolaires,
- Les zones d'activités,
- Les zones de loisirs et de culture.

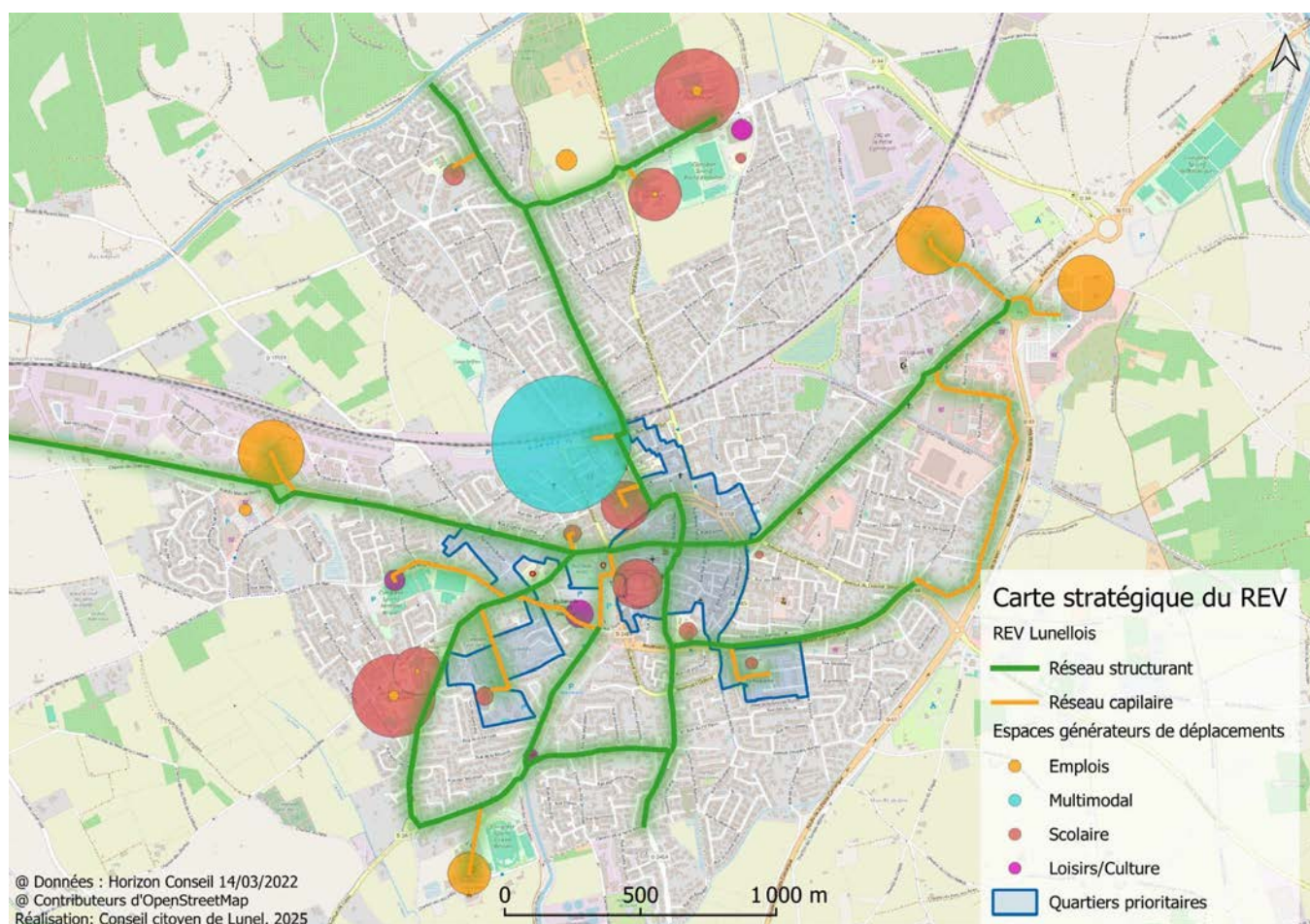


Figure 6 : Proposition de REV Lunellois

Le tableau ci-dessous identifie les axes stratégiques en vélo de la ville et leurs enjeux, et formule un ensemble de propositions pour les sécuriser et les renforcer.

Axe Stratégique	Enjeux et Propositions concrètes
<p>Axe Nord-Est</p> <p>Avenue Général de Gaulle</p>	<p>C'est la colonne vertébrale commerciale reliant le centre à la zone des Portes de la Mer et la RN113. Cet axe est actuellement dangereux (autour du Pont de Vesse) et confus (changements de côtés).</p> <p>Propositions : Création d'une piste bidirectionnelle continue sur un seul côté de la chaussée pour limiter les traversées et sécuriser l'accès aux commerces sur l'avenue du Général De Gaulle et une partie de l'avenue du Vidourle. Construire la continuité.</p> <p>Une alternative pourrait être le passage de la piste par la rue de la Laune et le chemin de la Vidourlenque en récupérant l'espace nécessaire à une vraie piste cyclable double sens, connectant l'ensemble des quartiers Nord-Est.</p>
<p>Axe Nord</p> <p>La boucle scolaire (rue Pierre Plantade)</p>	<p>Cet axe dessert une densité critique d'élèves (lycées, collèges), ainsi que la future zone de l'Ehpad et de la gendarmerie.</p> <p>Propositions : Sanctuariser un itinéraire sécurisé jusqu'au Chemin des Bœufs. Construire la continuité.</p>
<p>Axe Est</p> <p>Boulevard Saint Fructueux et Boulevard Sainte Claire</p>	<p>Lien vital vers la Voie Verte et l'extérieur de la ville et l'ensemble des habitations dans les quartiers résidentiels Sud de Lunel. Le rond-point de la Famille Cosmique est aujourd'hui une rupture majeure.</p> <p>Propositions : Réaménagement complet pour assurer la jonction avec la Rue Vauban et le Chemin du Trianon. Construire la continuité.</p>
<p>Axe Sud</p> <p>Avenue des Abrivados</p>	<p>La connexion vers le Sud, les zones d'emploi et le pôle Santé ainsi que la voie verte Lunel - La Grande Motte.</p> <p>Propositions : Comblent le "chaînon manquant" devant la Poste. Construire la continuité vers le rond-point de la République, tout le long de l'avenue des Abrivados et de la Rue Tivoli</p>

<p>Axe Ouest</p> <p>Avenue Maréchal de Lattre de Tassigny</p>	<p>La desserte de la zone d'emplois Les Fournel et de l'Agglomération ainsi que de la zone commerciale Ouest, cet axe permet de rejoindre Montpellier en empruntant la Voie verte Mudaison-Mauguio</p> <p>Propositions : supprimer tous les potelets présents sur la piste cyclable. Construire la continuité. Améliorer la visibilité et la signalisation de la piste cyclable existante.</p> <p>Ces propositions ne sont pas exhaustives : le SDMA liste de nombreux autres points où une intervention est nécessaire et pour partie, à moindre coût.</p>
<p>L'Hypercentre</p> <p>La perméabilité cyclable</p>	<p>Le centre ancien ne permet pas de créer des pistes larges.</p> <p>Propositions : Miser sur le "double-sens cyclable" généralisé sur 2 axes cardinaux principaux. Ouvrir spécifiquement les rues de la Libération et Sadi Carnot aux traversées vélos, VAE et EDPM pour désenclaver le cœur de ville tout en limitant la vitesse à 6 km/h.</p> <p>Le CCL insiste : des contrôles pédagogiques puis des sanctions doivent très régulièrement être réalisés pour que la cohabitation entre les piétons et les vélos reste apaisée. Toutes les rues en sens unique voiture dans la continuité de la rue Sadi Carnot doivent être ouvertes aux vélos à contresens, et l'accès des véhicules doit être conditionné à une autorisation de passage (borne escamotable en bas de l'Avenue Alphonse Ménard).</p> <p>Au jour de la rédaction de ce livret blanc, il semble que la municipalité actuelle ait décidé de rendre cyclable l'intégralité de la zone piétonne, ce qui rendrait la traversée du centre-ville particulièrement simple. Le Conseil citoyen réitère cependant la nécessité de contrôler la vitesse des vélos, VAE et EDPM très régulièrement afin d'éviter les conflits d'usage avec les piétons.</p> <p>La connexion entre l'avenue Victor Hugo et la rue Sadi-Carnot reste un point noir qu'il faut résoudre en urgence, le sud de l'avenue Victor Hugo étant un point majeur pour rejoindre la gare depuis le sud de Lunel. Une zone de rencontre doit être instaurée à l'intersection de l'avenue Victor Hugo, du boulevard Lafayette et du passage Couton.</p>

Devant le Parc Jean Hugo, nous avons identifié une difficulté technique majeure pour permettre aux cyclistes venant de l'Ouest ou du Sud-Ouest d'arriver au niveau du rond-point de la République. Un cheminement alternatif d'un axe structurant du REV par le sud du Parc Jean-Hugo devra probablement être envisagé.

Cependant un aménagement (Figure 7) reste possible entre le rond-point de la République et le devant du Parc Jean-Hugo, en créant une courte voie verte

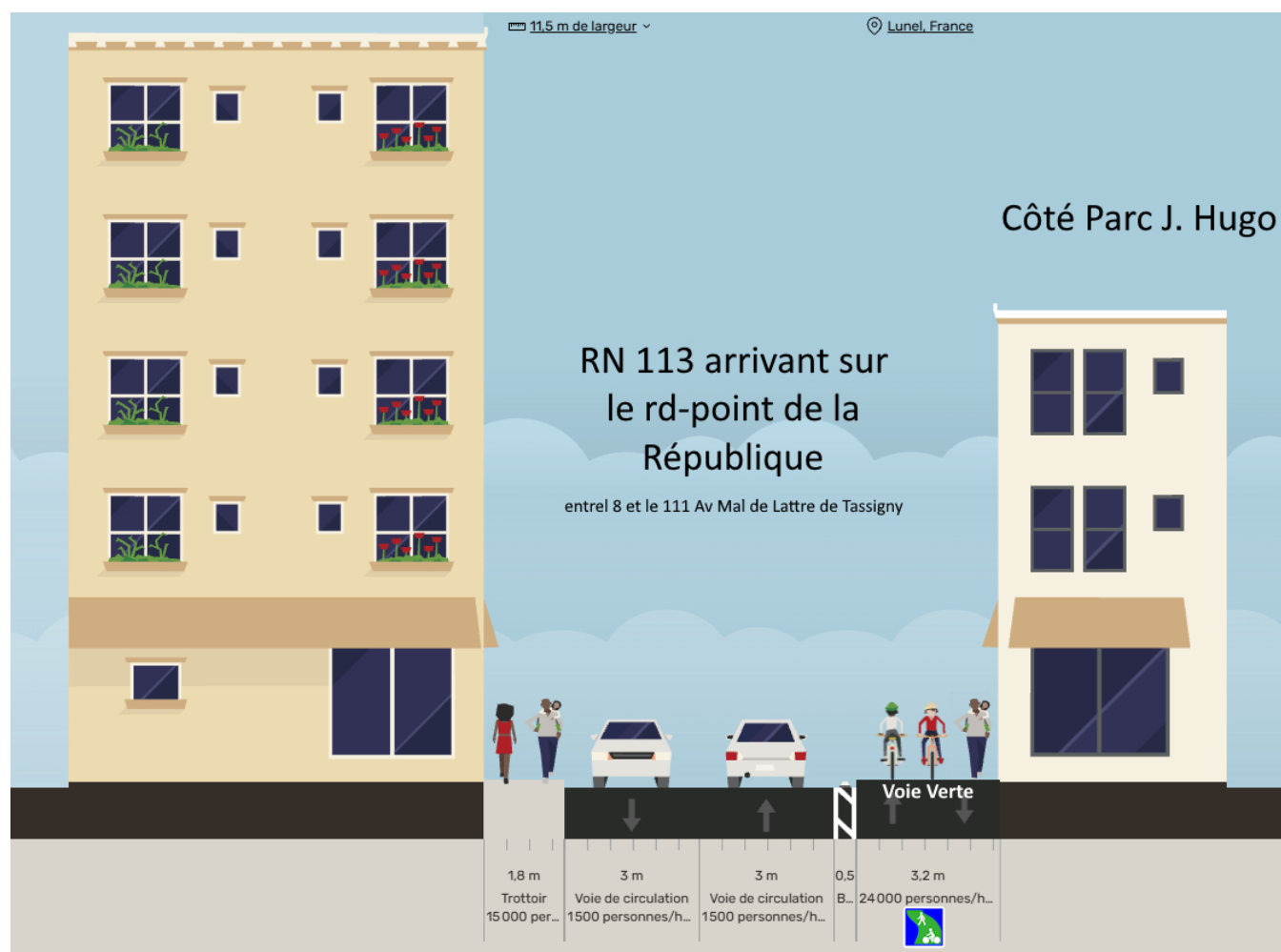


Figure 7 : Proposition d'aménagement du début de l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny (réalisé à l'aide de <https://streetmix.net/>)

4. Traitement des points durs et propositions d'aménagements facilitateurs.

Dans le baromètre Vélo 2025, les répondants usagers de du vélo à Lunel ont pu désigner les sites à améliorer en priorité sur la ville.

Une représentation sous forme de carte de chaleur permet d'identifier rapidement les zones signalées massivement par les utilisateurs : plusieurs signalements rapprochés (moins de 100m) augmentent l'intensité de la coloration.

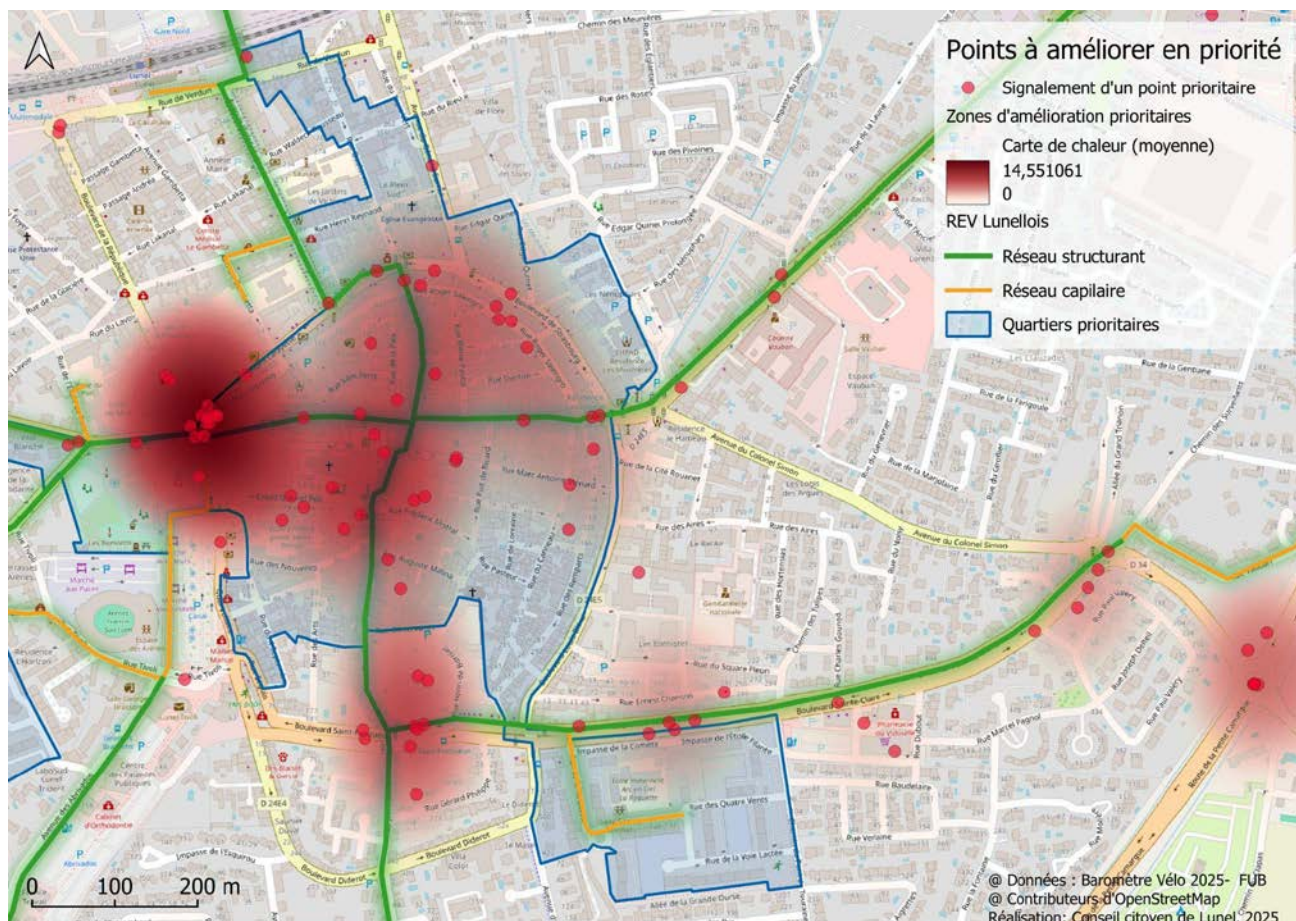


Figure 8 : Carte des sites à améliorer en priorité sur le centre-ville et l'Est de Lunel (Baromètre Vélo 2025)

On peut ainsi voir que de nombreux points sont à améliorer autour de l'axe Nord-Sud, notamment l'intersection de la rue Alphonse Ménard et le boulevard Saint-Fructueux. Le boulevard de Strasbourg et la rue Roger Salengro sont fortement signalés, ainsi que le rond-point Colonel Arnaud Beltrame (à côté du concessionnaire Renault).

Cependant, le **principal site à améliorer** du point de vue des usagers du vélo à Lunel **reste le rond-point de la République**, c'est donc sur ce rond-point que **des actions prioritaires doivent être engagés rapidement**.

4.1. La révolution des carrefours : le modèle hollandais

Le point faible d'un réseau cyclable est toujours l'intersection.

À Lunel, les ronds-points sont dimensionnés uniquement pour le trafic automobile, le plus souvent avec 2 voies dans le rond-point. C'est le cas du rond-point Charles De Gaulle, rond-point en double voies bien qu'alimenté seulement par une avenue et des rues en voies uniques. C'est également le cas du rond-point de la République et du rond-point de la famille Cosmique. Bien que n'étant pas (encore) un rond-point, l'intersection de la place Denfert Rochereau (Pont-de-Vesse) répond à cette même logique.

Le Conseil Citoyen préconise la transformation rapide des giratoires majeurs en **ronds-points à la hollandaise** (Figure 8). Ce concept technique dissocie l'anneau de circulation des vélos de celui des voitures. Le cycliste a la priorité, une visibilité parfaite, et ne croise jamais une voiture sortante à grande vitesse.

Les cyclistes sont protégés dans le rond-point par un terre-plein en amande.

C'est un investissement de sécurité indispensable au minimum pour le rond-point de la République, nœud d'entrée Ouest de la ville, notamment pour accéder au pôle multimodal de la gare, mais également au niveau de la place Denfert Rochereau (nœud d'entrée Est de la ville) et au rond-point Charles de Gaulle.

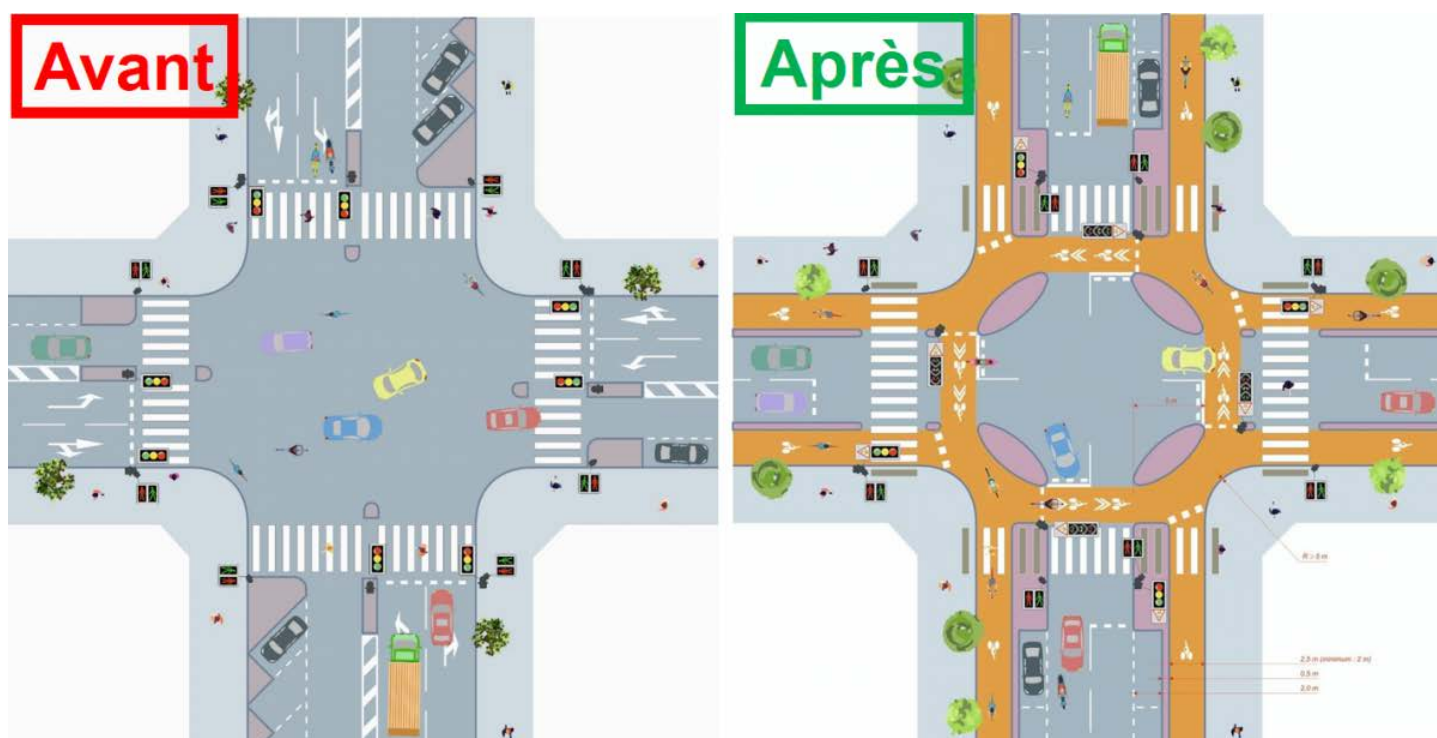


Figure 9 : Ronds-points à la hollandaise (Cerema)

La mise en place de la déviation de la RN 113 doit permettre l'aménagement du rond-point de l'Esplanade Pierre Sarguet (Intermarché, autrement nommé « Giratoire RN113 Est ») afin de sécuriser les cyclistes souhaitant rejoindre la grande surface. Aussi, des discussions avec les services de la préfecture de l'Hérault, et notamment la DREAL Occitanie, doivent avoir lieu pour s'assurer que les mobilités actives sont bien intégrées aux travaux envisagés.

4.2. Les "solutions agiles" à faible coût

En attendant les grands travaux, des mesures rapides peuvent changer le quotidien :

- **Le Panneau M12** (Figure 9, cédez le passage cycliste au feu) :

Généraliser ce petit panneau triangulaire sur la plupart des feux tricolores de Lunel. Il permet aux cyclistes de tourner à droite, à gauche ou d'aller tout droit quand le feu est rouge (en cédant le passage), évitant ainsi les arrêts inutiles et les redémarrages énergivores. C'est une mesure "zéro coût" très appréciée. À Montpellier, la plupart des feux tricolores en sont équipés dès qu'une piste ou bande cyclable est présente.

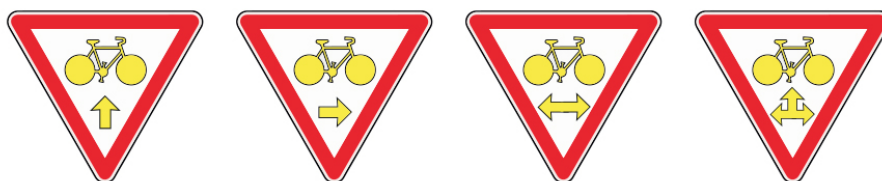


Figure 10 : Panneaux M12

- **Suppression des bornes/blocs béton et potelets sur les pistes cyclables actuelles :**

De nombreux accès et piste cyclables comme l'emblématique piste cyclable de l'Avenue Maréchal de Lattre de Tassigny sont bloqués par des dispositifs anti-scooter et voiture qui pénalisent surtout les vélos cargos, les remorques de vélo et constituent, surtout, des obstacles dangereux pour les cyclistes.

Le SDMA de 2023 relevait largement ce point comme étant prioritaire en termes d'actions à réaliser.



4.3. Le Stationnement : la clé de l'intermodalité

Lunel dispose d'un atout majeur : sa gare et le parking gratuit de la gare.

Si de nombreux efforts ont été fait pour offrir des possibilités de stationnement de vélos sur la ville, le baromètre vélo 2025 (Figure 10) révèle encore une attente forte d'équipements supplémentaires.

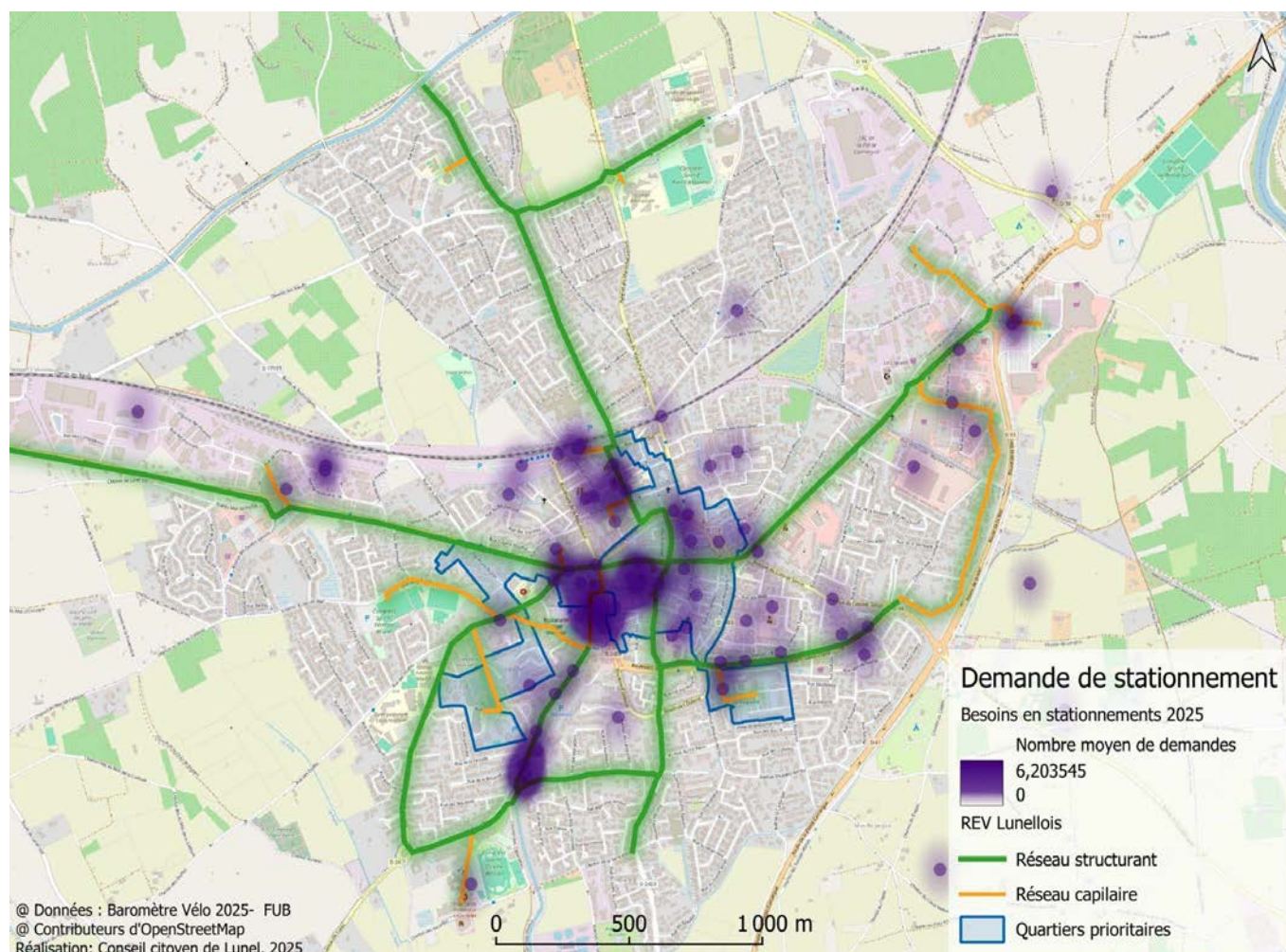


Figure 11 : Carte des souhaits de stationnements vélo (Baromètre Vélo 2025)

Pour encourager le navettage vers Montpellier ou Nîmes nous proposons :

- **La sécurisation massive à la Gare :** une consigne collective sécurisée existe déjà à la gare, mais celle-ci est réservée aux abonné·e·s de la SNCF (et les délais d'instruction d'une demande d'accès

sont particulièrement longs, plus d'un mois constaté). Il est nécessaire d'offrir la possibilité aux cyclistes prenant occasionnellement le train de déposer de façon sécurisée leurs vélos en mettant en place plusieurs modules d'abris sécurisés comme ceux existant déjà en ville.

- **Le stationnement de proximité adapté** : un remplacement systématique des "pince-roues" (par exemple devant la médiathèque) par des arceaux en U scellés au sol permettant d'attacher le cadre du vélo, ajout de ce même type d'arceaux devant les commerces et services publics dans les zones signalées dans le Baromètre Vélo 2025.

5. Gouvernance, Financement et Planification

5.1. Vers une culture de l'aménagement cyclable

Pour le Conseil citoyen l'erreur historique a été de traiter le vélo comme une variable d'ajustement. Pour l'avenir, le Conseil propose l'application du principe : **"Pas de rénovation de voirie sans solution cyclable"**. De plus, les recommandations du Cerema doivent être systématiquement suivies.

Cela implique parfois des choix courageux, comme la suppression de plusieurs places de stationnement longitudinal pour créer une piste sécurisée.

5.2. Une gouvernance participative

La réussite du REV passe par l'écoute des usagers quotidiens. Nous proposons la création d'une **Commission Extra-Municipale "Mobilités Actives"** incluant des élus, des techniciens et des représentants citoyens associatifs (dont le Conseil Citoyen).

Cette commission ne devrait pas être uniquement consultative mais associée au suivi technique des projets en amont.

5.3. Leviers de financement : la ville peut ne pas payer seule

Le coût d'un REV est un investissement, et non une dépense. Lunel doit chasser les subventions :

- **Fonds mobilités actives (État)** : Pour les ouvrages d'art et les discontinuités majeures (franchissement du Vidourle, ponts).
- **Région Occitanie & Département de l'Hérault** : Solliciter les aides liées à l'intermodalité (rabattement vers la gare) et au tourisme (connexion véloroutes) sur des appels à projet du type Plan Régional Vélo II ou les CPER.
- **Faire une veille pour candidater à des programmes de type Programme AVELO 3 (ADEME)** : Pour financer l'ingénierie et les campagnes de communication.

6. Accompagner le changement de mentalité

L'infrastructure est la condition *sine qua non*, mais elle ne suffit pas.

Il faut construire une "Culture Vélo" à Lunel :

- **Rues Scolaires** : la fermeture à la circulation motorisée des rues devant les écoles élémentaires aux heures d'entrée et de sortie doit être systématique. Cela sécurise les enfants et crée un espace convivial pour les parents. Et dans l'idéal, ces rues devraient être requalifiés comme rues piétonnes.

- **Vélo-École pour adultes** : De nombreuses personnes ne savent pas faire du vélo ou ne savent pas entretenir leurs vélos. Soutenir les associations locales pour offrir des cours d'apprentissage ou de réparation des vélos est un levier d'insertion sociale puissant créant du lien intergénérationnel et de mixité sociale dans les quartiers.
- **Aide à l'équipement** : Proposer une aide complémentaire intercommunale à l'achat (VAE, kit d'électrification, vélo cargo), cumulable avec les aides d'État, du département et de la région, pour réduire la barrière
- **Mobilité inclusive pour les personnes non équipées** : soutenir et renforcer les dispositifs qui proposent la location ou le prêt à long terme de vélos et VAE sur des critères sociaux (des associations lunelloises le proposent déjà sur la plateforme Dora <https://dora.inclusion.gouv.fr/>). Il s'agit ici encore de favoriser la mobilité inclusive afin de réduire les inégalités d'accès aux transports (y compris sur le dernier kilomètre) et de favoriser l'autonomie des personnes en fragilité économique.

Conclusion

Le **Réseau Express Vélo (REV)** n'est pas un projet pour les cyclistes, c'est un projet pour le Lunellois.

Pour le secteur urbain de notre Agglo, c'est **la promesse de villes reliées et apaisées**, où les enfants gagnent en autonomie, où le budget transport des ménages diminue, et où l'espace public est redistribué équitablement.

Le Conseil Citoyen de Lunel est prêt à s'engager concrètement pour transformer cette vision en une réalité résiliente.

En lisant ce livret blanc et en vous emparant des propositions qu'il porte, nous souhaitons permettre l'engagement politique au service des déplacements doux et, en particulier, comme un **véritable levier d'insertion professionnelle** et de **désenclavement** pour les habitants des quartiers prioritaires de la ville, mais également au-delà. D'autre part, **la mise en place d'un véritable apaisement de la circulation** contribuera de façon importante à la **lutte contre le changement climatique** et à **l'image d'une Agglo attractive** en tant que pôle intermédiaire entre deux métropoles.

À lire...

Nous vous invitons pour continuer cette lecture à découvrir les quelques références qui ont inspiré largement ce livret blanc et dont sont issues de nombreuses illustrations :

- <https://www.cerema.fr/fr/actualites/8-recommandations-reussir-votre-piste-cyclable>
- <https://www.cerema.fr/fr/actualites/velos-voitures-separation-ou-mixite-cles-choisir>
- <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/fonds-mobilites-actives>
- <https://www.fnh.org/je-minforme-et-telecharge-les-outils/promouvoir-une-mobilite-decarbonee/>
- <https://www.inegalites.fr/Inegaux-face-a-la-mobilite>
- <https://avelo.ademe.fr/avelo-3/>
- <https://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/annexe-4-2.pdf>
- <https://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/mesure-sur-les-veloroutes-du-cper-occitanie-2025-a26947.html>
- https://fr.wikipedia.org/wiki/Ville_du_quart_d'heure
- <https://rue-avenir.ch/themes/velo/guides-manuels/rue-cyclable/>
- <https://data.roole.fr/etudes/budget-automobile-des-francais>
- <https://dora.inclusion.gouv.fr/services/prevention-specialis-pour-une-mobilite-ac>