Mobilité durable et mutation de l'espace public

Clermont-Ferrand 4 octobre 2017

Serge FABBRO
Vélo-Cité 63

Présentation de l'Association
et de ses réseaux

La mobilité durable dans la ville

La ville :
habiter, travailler, se recréer, circuler
pour produire et consommer

Se déplacer : une liberté fondamentale
Avec risque de ségrégation sociale

« On ne naît pas mobile , on le devient ! »
pour des déplacements obligés ou choisis

La mobilité durable et ses variantes :
L'éco-mobilité
L'altermobilté
L'intermobilité
La mobilité inclusive
La e-mobilité

Des pratiques/ habitudes individuelles à réguler
Des « zones de confort » difficiles à changer

Une mobilité actuelle monopolisée par la voiture particulière

Depuis les années 60,
l'éclatement de la ville avec l'étalement urbain
des quartiers spécialisés distants les uns des autres

L'automobile devenue prépondérante et indispensable

Avec le « tout-automobile » : :
1/3 de l'énergie consommé par les transports
36 % des GES avec des polluants
le bruit et la saturation des espaces publics

Comment en sortir de l' « excès d'automobile »
dans les centres urbains ?

En urbanisme : reconstituer des villes de « courtes distances »
Autour de « pôles urbains » pour que l'on ne soit plus obliger de prendre sa voiture mais peut-être son **vélo**

Zones pavillonnaires dans ville dortoir

Une approche globale des transports où le vélo peut trouver sa place

Une approche globale de la mobilité urbaine
Avec d'autres solutions
autour de l'automobile en gardant ce qu'elle a de meilleur

En développant **des transports collectifs** performants en site propre (tramway)
En favorisant les **véhicules propres** électrique en propriété ou en autolib
En ouvrant l'automobile à des pratiques de **mobilité partagée** pour limiter l' « autosolisme » comme le covoiturage et l'autopartage
En facilitant le **vélo** dans la chaîne de déplacement

En facilitant les intermobilités :
les points d'échanges intermodaux : parc-relais, gare, stations, …
le **vélo** apte pour l'intermodalité pour le premier et le dernier kilomètre

En utilisant les nouvelles technologies de l'information pour optimiser le déplacement : géolocalisation, l'accès à des services sur le trafic, des applications ciblées liées à des communautés, la télébillétique

Une cohabitation et une complémentarité de toute les mobilités

La rue : un espace à vivre ensemble avec une circulation apaisée

En voirie :

Rendre les espaces publics et de voirie plus sûrs, plus agréables et plus animés mieux partagés pour inciter aux modes actifs

La modération des vitesses de circulation des véhicules motorisés :
l'outil principal pour que l'espace public de centre-ville, là où la vie locale est pré-pondérante pour la cohabitation de tous les usages, agréable à vivre et sûre

Un cadre réglementaire qui permet de pacifier la ville
des espaces publics mieux partagés : Zone 30 ; zone de rencontre; zone piétonne
le respect des usagers vulnérables
la réalisation d'aménagements cyclables (loi Laure et schéma)
la possibilité de généralisation de la « Ville à 30 »

Des bonnes pratiques dans des grandes villes
pour des espaces ordinaires de qualité:
Bordeaux, Nantes, Rennes, …

L'espace public pour tous !

Sans commentaire

Donner de l'espace publique à la 🚗 est un choix politique,
On peut toujours en changer.
Hoogpoort, Gand 🇧🇪
via @Bertstaes & @Dirk_Lauwers

DERTIG JAAR LATER

Sonia kon je na dertig jaar weer gewoon uit waar je verkocht was. Agent Marc De Bruycker zag in 1987 in Gent toe op het toen pas ingevoerde bussenplan, een nieuwe maatregel om het verkeer in de stad ordentelijk te laten verlopen. Vandaag is Marc nog steeds agent en heeft Gent alweer een nieuw circulatieplan. Of hoe er na al die jaren eigenlijk niets is veranderd. "Dat is

Toen
Jonge rader en agent bij de verkeersdienst

Marc De Bruycker (28) is agent bij de verkeersdienst. Hij is getrouwd, heeft een paar dien star en een twee weg voor een jaar. In Gent sukkelt hij het bussenplan fiet-

Nu
Grootvader en actief op de event-dispatching

Marc De Bruycker (56) werkt op de dienst dispatching van de politie. Hij is getrouwd, heeft drie kinderen en drie kleinkinderen. Aan weinig is een jongen.

Vélo / marche pour changer la ville

grâce au renouvellement de l'espace urbain

Le développement de la marche et du vélo :
des espaces aménagés avec confort, sécurité, continuité
vont développer ces solutions alternatives non motorisées
avec des modes de vie renouveler

Le vélo
*le constat de l'amplification de la pratique dans les grandes villes
malgré des infrastructures adaptées
*le prolongement de notre corps qui marche
*pour la même distance,
3 fois plus vite et 3 fois moins d'énergie que la marche
*en milieu urbain, pour 5 km de déplacement
aussi vite que l'automobile ou les TC
*pour les distances plus longues et pour le relief,
le VAE solution d'avenir

Le vélo : avenir de la ville?

Avec d'autres nombreux avantages

Encombrement comparé vélo/voiture

Le potentiel du vélo,

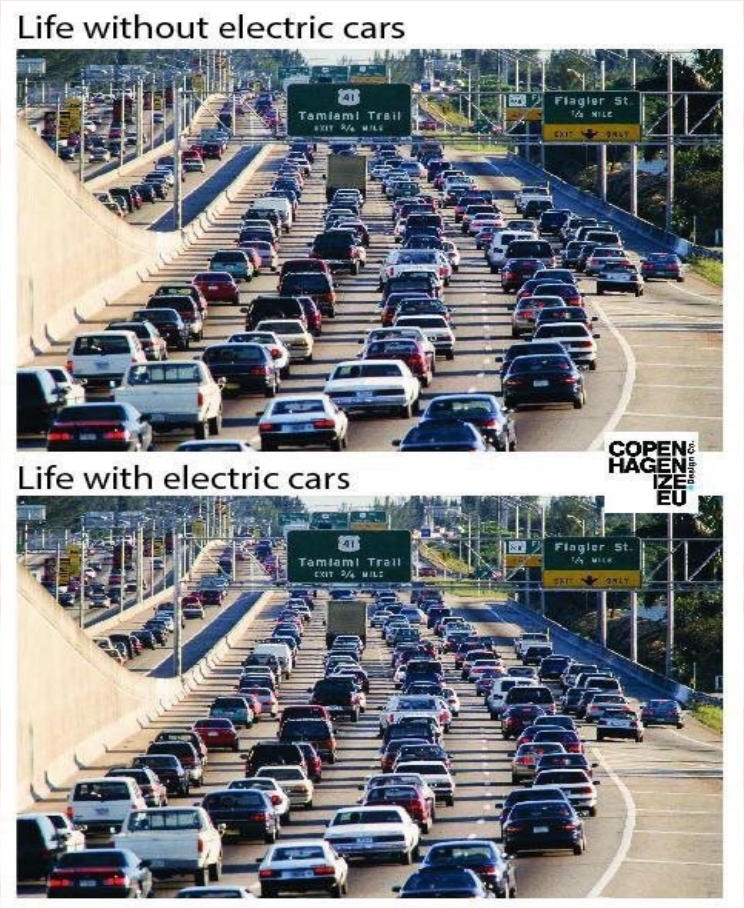
mais comment remettre les Français en selle?

Le retour en grâce du vélo possible en France
… pour dynamiser les villes ?…

28 millions de vélos en France :
3 millions/ an achetés avec montée en gamme/ moins de loisirs
mais seulement 130 000 VAE en 2016
Mais 1,5 millions/an en déchetterie
21 millions de pratiquants avec diverses activités :
transport, loisirs, sport et tourisme >>> vélotafeurs, cyclotouristes, cyclistes sportifs, vélo-touristes
Pratique régulière faible : moyenne parcourue
en France de 75 km contre 900 au DK et 300 NL, B et D
D'autant que 50% des trajets sont inférieurs à 5 km

Mais pour devenir cycliste urbain …
obligation de sortir de sa zone de confort

L'électricité au service de la mobilité



Le VAE : une révolution attendue

Mais toujours
les mêmes embouteillages
pour les automobiles

Le « système vélo »

pour faciliter son usage urbain (1/2)

Le vélo nouvel instrument de liberté pour les déplacements urbains mais à condition de bâtir un « système vélo »

AMENAGEMENTS/STATIONNEMENTS :
***sécurité et confort du réseau :**
un réseau dense et maillé avec des itinéraires cyclables aménagés, cohérents et continus
des espaces à circulation pacifiée pour intégrer le vélo dans la circulation
les discontinuités et les coupures d'infrastructures supprimées
Accidentologie faible amplement compensée par les bienfaits sur la santé
***sécurité individuelle :** vélo adapté avec équipements pour visibilité nocturne/intempéries
***contre le vol** (350 000 par an) : stationnements sécurisés en ville et dans logement, programme Alvéole pour logements sociaux, marquage Bicycode

SERVICES :
***accès facile :** service public pour Vélo en Libre Service et Location longue durée principalement orienté pour VAE, avec des aides de tous types
***formatio**n : vélo-école pour apprentissage de remise en selle, nouvelles règles du code de la route spécifique vélo, cohabitation avec autres usagers
***entretien :** ateliers d'autoréparation associatifs
***déplacements longs:** intermodalité à améliorer aux points d'échanges avec TC et VP

Encombrement comparé vélo/voiture

Le « système vélo »
pour faciliter son usage urbain (2/2)

PROMOTION :
***information sur réseau :** jalonnement d'itinéraires, calcul d'itinéraires, maison de la Mobilité et du vélo
***management auprès de publics cibles :** salariés, scolaires, femmes, clients de commerces, cyclo-touristes et sportifs, amplifier les animations autour du vélo
***argumenter pour une « culture vélo »**
En redressement d'image : le vélo, pas ringard mais moderne
avec des arguments ...

***Ecolo :** nouvel mode de vie pratique et autonome

***Santé publique** : une activité physique modérée, bonne pour la santé jusqu'à opération « sport-santé sur ordonnance » à Strasbourg

***Effort physique :** en cas de parcours longs/relief, la solution du VAE

***Aménagements urbains** en voie d'amélioration de voirie avec réduction de l'intensité et la vitesse du trafic motorisé

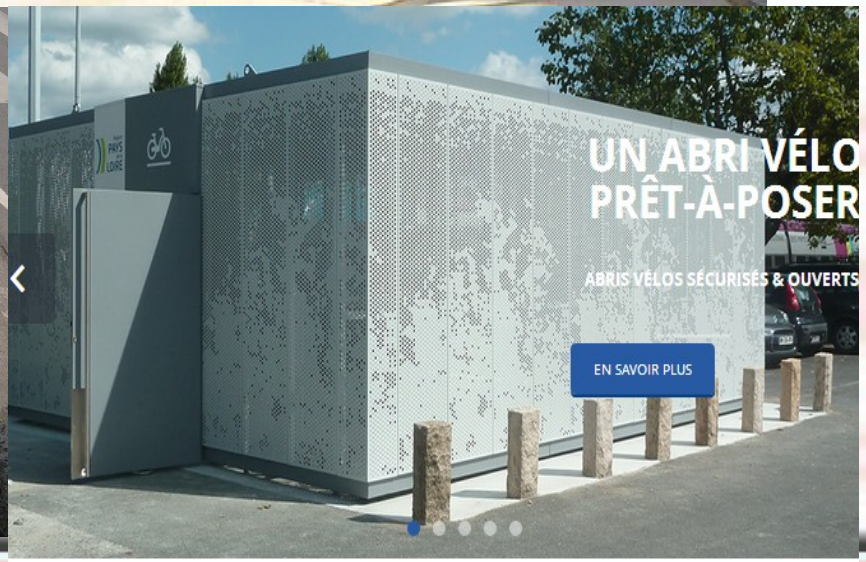
***Intermodalité** avec d'autres moyens motorisés TC et VP

***Nouvelles technologies de l'information:** tout pour faciliter la location, les itinéraires, l'intermodalité

***Manifestations:** participer à des animations

Réseau, formation, service, stationnement, ...

amp.chicagoist.com/amp/articles/c...



Des acteurs publics engagés en faveur du vélo urbain

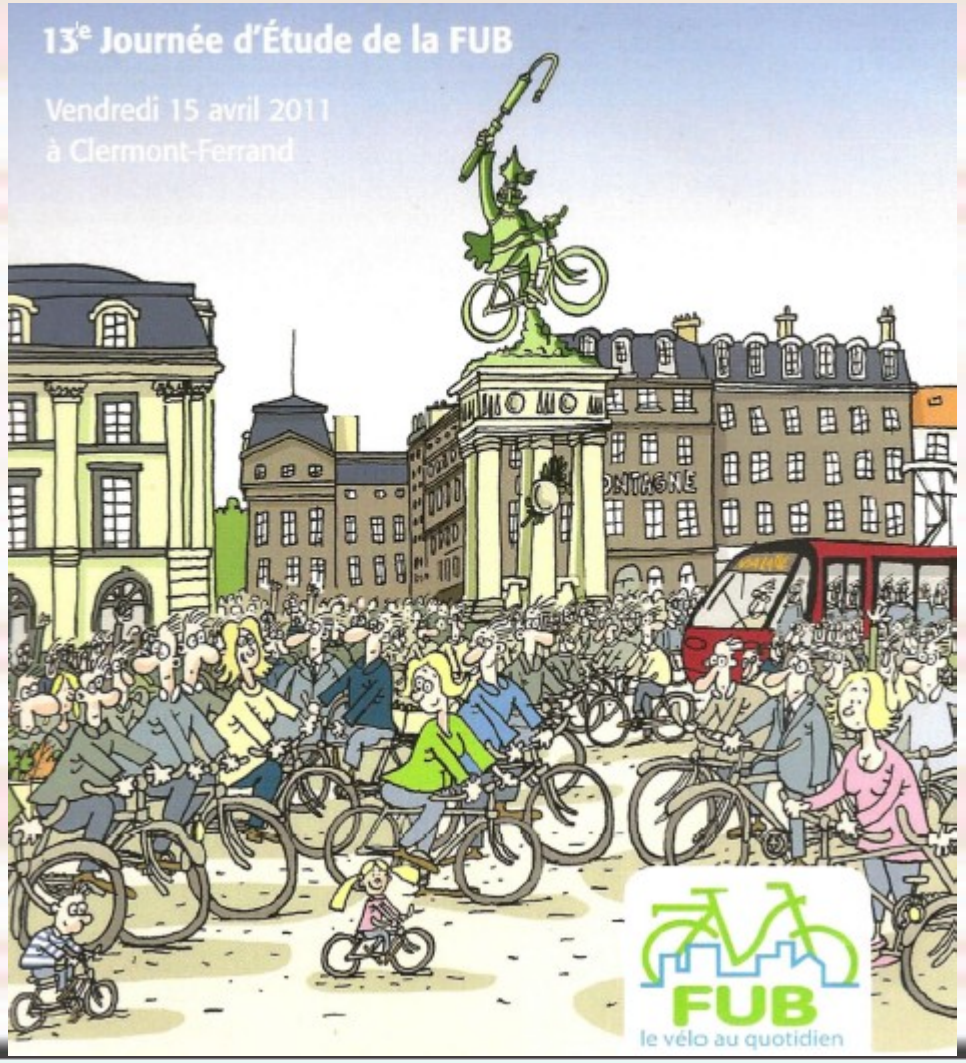
L'Europe : (Livre blanc) encouragement pour donner la priorité au vélo sur le transport individuel motorisé avec une croissance de 50% d'ici 2030
France : Plan d'Actions de Mobilité active (PAMA) : nombreuses mesures réglementaires du code de la route et incitation pour les salariés comme IKV
Loi de transition énergétique qui donne des possibilités de restriction de la circulation motorisée et de modération de la vitesse de circulation, prime VAE
Régions : actions en faveur de l'intermodalité et le vélo-tourisme
Départements: action en faveur de l'intermodalité et le cyclotourisme
Villes et agglomérations : le développement de transports collectifs performants, des outils de planification et de programmation (PDU, PADD, PLU, Schémas mode doux), le VLS dans 36 villes, développement d'un réseau cyclable plus dense
Mais des gouvernances complexes avec des services segemntés
Villes en pointe : Paris, Grenoble, Strasbourg, Bordeaux, Nantes, …
Avec des engagements financiers moyen de 10 € par an et par habitants

D'autres acteurs engagés en faveur du vélo urbain

Entreprises : mise en place de Plan de déplacement d'entreprises, IKV peu utilisée car plafonnée, non obligatoire, non concurrentiel avec aux aides des autres modes motorisés , parcs de VAE d'entreprises, garages à vélos
Et aussi de « jeunes pousses » du vélo : des fabricants de vélos made in France, des innovations nombreuses (pliants, 3 roues, cargos, information d'itinéraires, …)
Et des artisans de service qui se déplacent en vélo-cargo …

Milieu associatifs cyclistes : participation aux démarches publiques pour apporter « l'expertise d'usage » , création d'Atelier dans le réseau l'Heureux Cyclage et de vélo-école soutenu par la FUB , promotion par diverses animations Fête du Vélo ou Tous à vélo tout cela grâce à un gros bénévolat et de faibles subventions publiques

Le vélo est-il sur la bonne pente à Clermont-Ferrand?



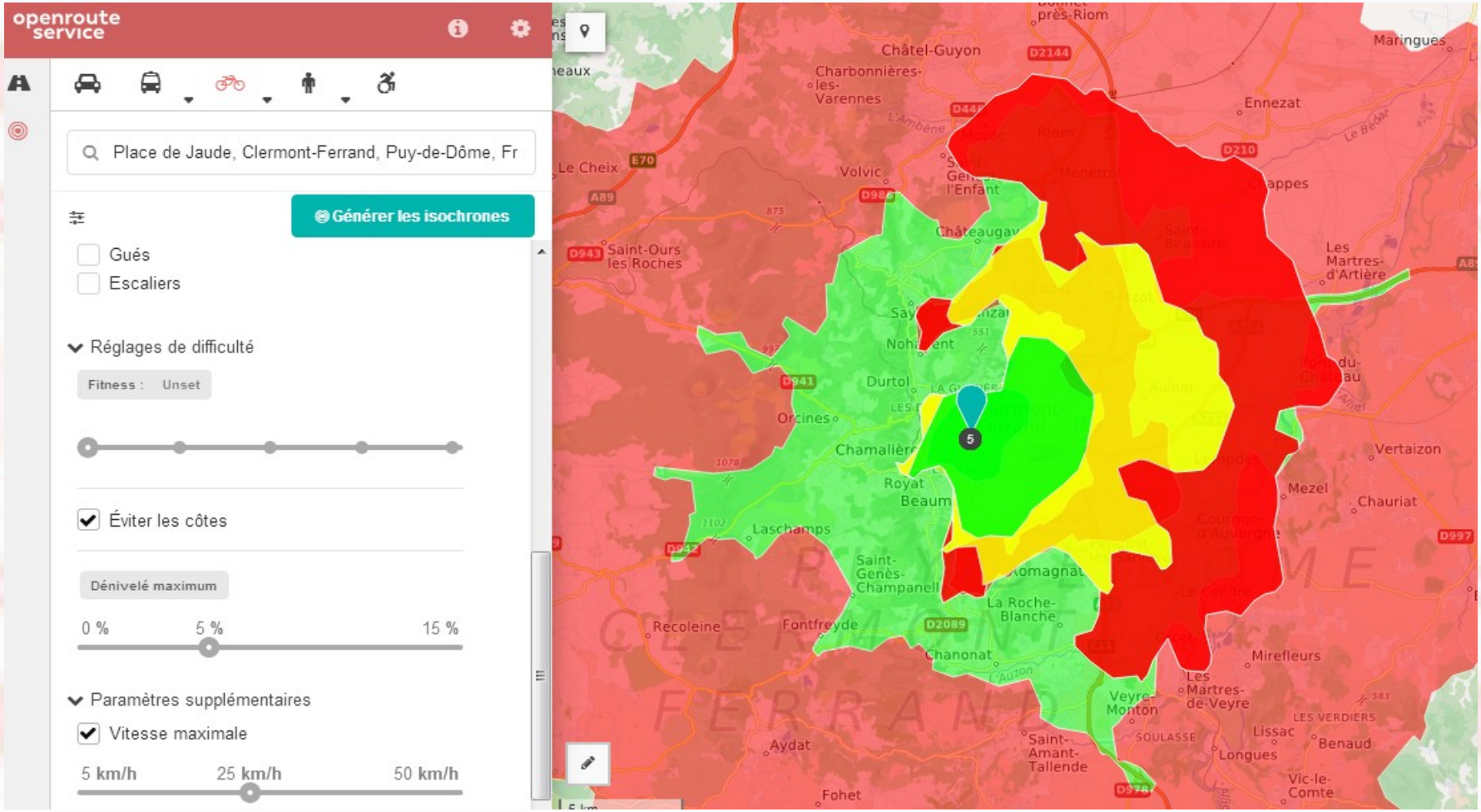
Une opinion sur Twitter

Qui a dit que #ClermontFd n'est pas une ville adaptée au vélo ?

Votez pour la contribution de Cédric #Clermont
'Redistribuer l'espace' ex: Cours Sablon, 10 voies consacrées à la 🚙!
smtc-ac.consultvox.fr/sujet/284/se-p...

Le Cours Sablon avec 10 voies pour les autos

Les isochrones (courbes reliant les points accessibles à un véhicule en un temps donné, ici toutes les 20 minutes) démontrent l'impact du relief sur le versant ouest de l'agglo.



Le vélo à Clermont-Ferrand aujourd'hui : une cyclabilité en bonne voie ...

Des points à améliorer :
*Un espace public trop facilité pour l'automobile avec conséquence pollution
*Un réseau cyclable sur l'agglo de l'ordre de 200 km discontinu
mais un schéma cyclable communautaire sur 10 ans en cours de validation
*Une cohabitation interdite vélos/TC sur les voies en site propre
*Des créations de zones à circulation apaisée pas lors d'aménagement de quartier
*Le service C.vélo bien organisé sauf pour la billétique
*Une volonté d'ouverture participative sur la mobilité vers la société civile
*Une double gouvernance pesante sur la compétence Transports (SMTC / CAM) et des services segmentés
*Des élus peu (in)formés aux nouvelles orientations en terme de mobilité alternative
*Un management de la mobilité à activer auprès du grand public et des entreprises pour développer une « culture vélo »
*Un milieu associatif cycliste reconnu mais peu soutenu

Vous pouvez donner aussi votre avis :
Enquête FUB : Baromètre des villes cyclables :
Votre ville est-elle cyclable? www.parlons-velo.fr:

Bientôt à Clermont ! ???

A la gare … et en ville

Le vélo c'est pourtant l'avenir de la ville
pour mieux se déplacer et mieux vivre

Pour se déplacer en ville, le vélo c'est idéal !

(Slogan de Vélo-Cité 63)

Merci de votre attention
Quelques questions ???

A vous de choisir !

Sans commentaire

La fin du vélosolisme !

Les scolaires : tous à vélo !

Rentrée scolaire cycliste à #Riom: parking vélo sécurisé tout neuf près des deux écoles du centre ville! Du coup il y a plus d'enfants à 🚲 👍

Le regard condescendant de l'automobiliste sur le cycliste

L'automobiliste dit au cycliste :	...car l'automobiliste ne veut pas admettre :	La preuve :
Tu es sportif !	...qu'il est parfaitement capable lui-même de faire 5 km à vélo en 20 minutes tous les jours et que son utilisation de la voiture est donc inutilement chère et polluante	Quand l'automobiliste part en vacances il fait sans problème des randonnées bien plus physiques car... c'est agréable.
Tu « aimes » le vélo à ce point ?	...que le vélo est un mode de transport normal et même plus agréable, moins cher, plus pratique et plus rapide que la voiture	On ne demande jamais « vous *aimez* prendre la voiture, le train, le métro pour vous déplacer ? »
Tu ne veux pas que je t'emmène ?	...que le vélo n'est pas un passe-temps mais une alternative crédible à la voiture	Si un cycliste propose à un automobiliste de venir à vélo il est considéré comme un extrémiste
Ce n'est pas trop dangereux ?	...que le vélo est un choix raisonnable. Il faut donc l'éduquer : « portez-vous un casque, gilet fluorescent, etc.? »	Un cycliste ne critiquera jamais l'automobiliste pour le niveau de gonflage de ses pneus, l'entretien de ses freins, etc.