



D É P L O Y E R
LE SYSTÈME VÉLO
À T O U T E S
L E S É C H E L L E S
T E R R I T O R I A L E S

Rencontre nationale du Club des villes et territoires cyclables en région

Bayonne
12 Octobre 2018



Grand témoin
Bruno Monjaret, expert mobilité

Des ambitions fortes affichées pour le vélo dans la mobilité du quotidien...

3 % \Rightarrow 9 % en 2014

Un objectif atteignable par un renforcement très significatif de la place du vélo **dans tous les territoires...**

- 7,5% des français de 15 ans et plus utilisent le vélo au moins un jour de semaine
- et 65% d'entre eux sont dans des agglomérations ou des communes de moins de 100 000 h...

Une gouvernance et des enjeux qui s'articulent sur des territoires de plus en plus larges, hétérogènes et complexes

=> Il faut prendre en compte toutes les mobilités à toutes les échelles pour garantir la meilleure articulation entre l'ensemble des offres de mobilité possibles

Les 10 pôles territoriaux

La Communauté d'agglomération Pays Basque est née de la fusion des 10 intercommunalités du Pays Basque. Elles deviennent des pôles territoriaux.

- AMIKUZE
- COTE BASQUE ADOUR - EUGAL KOSTALDEA-ATURRI
- ERROBI
- GARAZI BAIGORRI
- HOLDI OZTIBARRE
- PAYS DE BIDAÏCHE - BIDAKUNEKO LURRALDEA
- PAYS DE HASPARREN - HAZPARNEKO LURRALDEA
- NIVE ADOUR - ERROBI ATURRI
- SOULE XIBEROA
- SUD PAYS BASQUE - HEGO LAPURDI



Les pôles territoriaux sont des antennes locales de la Communauté d'agglomération Pays Basque.



Des distances, des flux, des volumes et des profils de plus en plus variés et des espaces de conquête adaptés au vélo...

55% des déplacements en milieu rural font moins de 5 km et 46% en milieu périurbain

50% des trajets voiture en ville sont inférieurs à 3 km, 15% à 500 m.

Plus de 70 % des déplacements domicile-travail de moins de 5 km sont faits en voiture

Toutes les catégories sociales et tous les âges font déjà régulièrement du vélo ⁽¹⁾ :

4% des agriculteurs

4% des employés

11% des inactifs

12% des cadres sup et professions intermédiaires

11% des 15 - 20 ans
8% des 21 - 30 ans
11% des 31 - 59 ans
10% des 60 ans et plus

Et les plus fréquents « tous les jours » sont les 31-59 ans : 5%

(1) En % des personnes ayant appris à faire du vélo

Des potentiels sur tous les territoires

Ont utilisé, même occasionnellement, un vélo au cours des 12 derniers mois
(au moins quelques jours par semaine)

46% (12%)

Villes centre
d'agglomérations



49% (12%)

Banlieue d'agglomérations



52% (11%)

Villes isolées



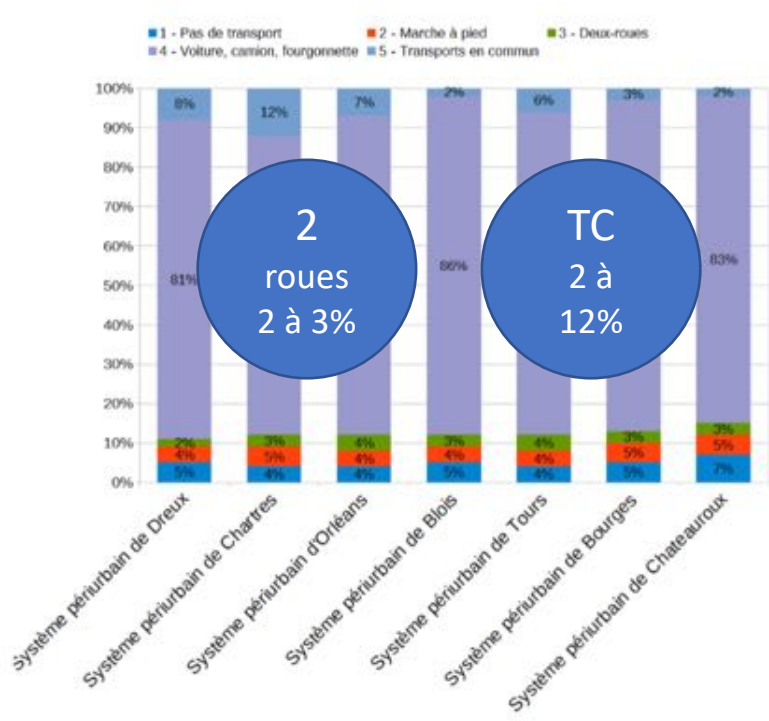
51% (8%)

Communes rurales



Mobilités périurbaines

2 roues : une réalité dans les territoires périurbains avec une part parfois équivalente aux TC...



Mobilité dans les espaces périurbains et vulnérabilité énergétique des ménages en région Centre-Val de Loire Cerema Normandie-Centre 2017

Une augmentation importante du nombre de déplacements automobiles qui restent prépondérants mais une part modale qui diminue fortement

EMF 2015 52,5 % de part modale / 1 400 000 dépl./j.

77 % de part modale / 713 000 dépl./j.

36 % part modale (974 000 dépl./j)

Vélo 4%

TC 3%

- Une augmentation des déplacements doux (volumes et parts modales)
- Une augmentation de la fréquentation des TC mais une faible part modale

Sud des Landes Côte basque mobilités estivales ENQUÊTES

Mobilités estivales

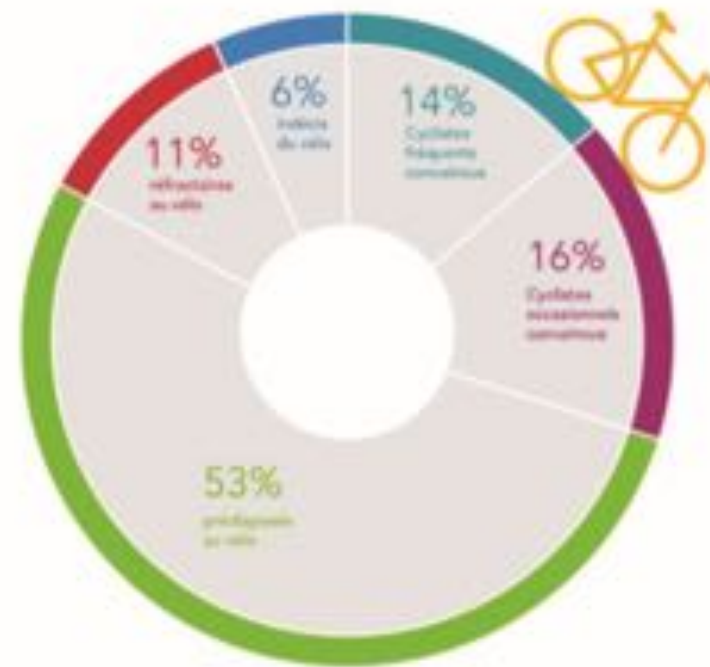
une réelle appétence pour le vélo

53% des personnes interrogées sont plutôt prédisposées à utiliser le vélo...

A des degrés divers, la très grande majorité de la population a une attitude positive vis-à-vis du vélo...

Mais comment encourager le passage à l'acte

RÉPARTITION DE LA POPULATION FRANÇAISE SELON LES LOGIQUES DE CHOIX MODAL RELATIVES AU VELO



Source : étude facteur 4 SNCF

Des attentes fortes en terme d'itinéraires et de stationnement...

CRITÈRES LES PLUS CITÉS POUR DEVELOPPER LA PRATIQUE DU VÉLO



Est-ce que cela vous inciterait personnellement à utiliser ou à utiliser plus souvent le vélo ?

| | Certainement | Peut-être | Non |
|---|--------------|-----------|-------|
| Aménager systématiquement des garages à vélos sûrs et accessibles (immeubles) | 23,5% | 32% | 44,5% |
| Imposer aux employeurs de prévoir un garage à vélos | 20,5% | 32,5% | 47% |
| Disposer de stationnements sûrs et abrités dans les gares | 26,2% | 33,9% | 39,9% |
| Multiplier le nombre d'itinéraires cyclables | 40,6% | 34,2% | 25,2% |
| Bénéficier de cours de remise en selle pour être plus à l'aise | 6,3% | 23,2% | 69,9% |
| Bénéficier d'une aide publique pour acquérir un VAE | 19% | 30,9% | 50,1% |
| Bénéficier d'une indemnité de votre employeur | 14,6% | 29,6% | 55,8% |
| Bénéficier d'aide publique (directe, fiscale...) pour acheter un vélo | 14,4% | 29,6% | 55,9% |

(base = ensemble des répondants)

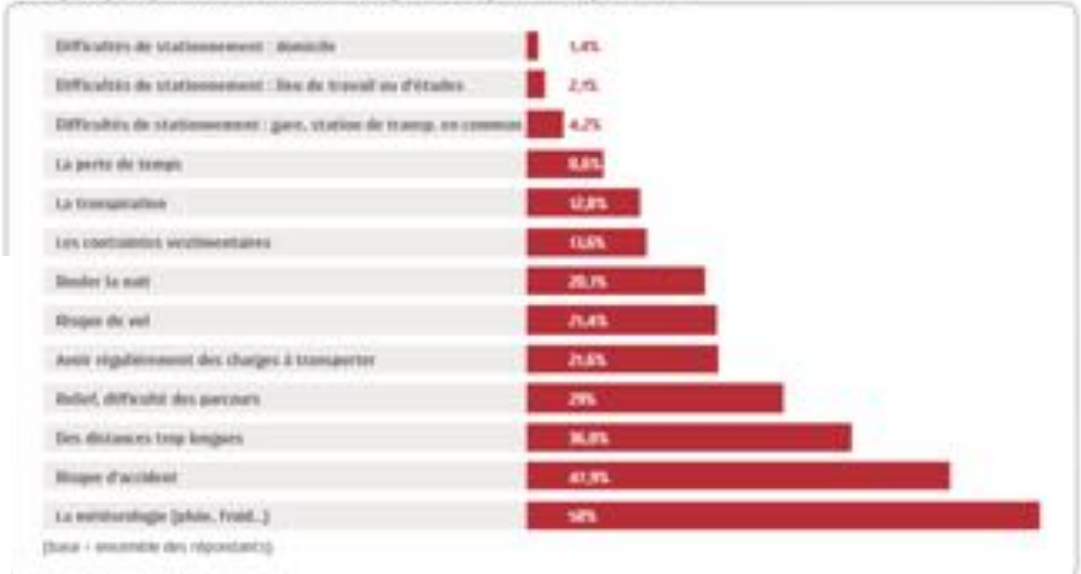
Pour répondre en particulier à des interrogations en terme de sécurité..

Les 3 principales raisons qui vous feraient utiliser ou utiliser davantage le vélo au quotidien

| | Rural | Ville isolée | Ville banlieue | Ville-centre |
|---------------------------------------|-------|--------------|----------------|--------------|
| Économiser sur les coûts de transport | 39,8% | 40,6% | 43,7% | 44% |
| Faire de l'exercice | 82,7% | 84,5% | 79,9% | 77,8% |
| Gagner du temps | 9% | 12,7% | 20,7% | 22,6% |
| Respecter l'environnement | 41,2% | 41,3% | 36,9% | 38,2% |
| Aller où je veux | 21,5% | 20,3% | 24,4% | 24,4% |
| Me sentir plus en sécurité | 1,6% | 3,5% | 4,8% | 3,2% |
| Pour le plaisir | 76,7% | 69,8% | 64,9% | 58% |

Selon le lieu de résidence

Les 3 principales freins à l'utilisation d'un vélo pour vos déplacements quotidiens



(base = ensemble des répondants)

De la juxtaposition à la complémentarité : Quelle place pour le vélo dans la mobilité ?





L'évolution des vélos, l'innovation de produits, de services et d'aménagements : un atout pour la conquête de nouveaux espaces et de nouveaux utilisateurs réguliers... en s'approchant des besoins de chacun



Comment relier les différents pôles du territoire pour accéder facilement aux grands pôles d'activités, aux espaces de loisirs, culturels et commerciaux

Des itinéraires sécurisés permettant une continuité des déplacements entre les pôles associée à une signalétique appropriée





Comment assurer la sécurité des déplacements en vélo ou à pied sur des itinéraires divers... de la route nationale « 80 » à la rue « 30 » du centre ville

Education, communication et information incitant au respect entre les modes...

On sera de plus en plus « tous modes » selon l'âge, le trajet, le lieu, le moment, le motif...



Comment stationner chez soi
et à destination en toute
sécurité

Une condition préalable ... avec
des enjeux plus forts liés à
l'augmentation de la valeur des
vélos ...



Comment
permettre un
accès aux gare
et un
stationnement
sécurisé sur le
site des gares ?

Un enjeu majeur dans l'articulation des
mobilités aux différentes échelles
territoriales

« 60 % des répondants ne trouvent pas
de solution sécurisée pour stationner
leur vélo en gare » Enquête FUB

Dans les zones à forte demande touristique :
préserver la qualité des sites et offrir des
solutions de mobilités adaptées

- la **gestion de pôles touristiques** pour maîtriser l'espace et la qualité des sites... : mettre le stationnement des voitures sur des espaces moins valorisés et favoriser l'accès aux sites avec le vélo, des navettes,...



POUR DEMAIN, ON IMAGINE SURTOUT PLUS DE VÉLO ET DE COVOITURAGE

% TRÈS BONNE SOLUTION POUR AMÉLIORER LES DÉPLACEMENTS

IFOP 2016 - L'avenir vu par les Français

81% des personnes interrogées pensent que d'ici 2050, l'aménagement des villes permettra de se déplacer rapidement et en toute sécurité à vélo, 97% considèrent que ce sera une bonne solution, dont 50% une très bonne solution (score le plus élevé parmi les nouveaux usages). Les attributs les plus cités pour qualifier le vélo sont « sain » (cité par 42% des Français), pratique, écologique, économique, agréable, dangereux (18%) s.

Presque plus de voiture essence ou diesel en circulation

L'aménagement des villes permettra de se déplacer rapidement et en toute sécurité à vélo

Le covoiturage, moyen habituel pour aller au travail

Le covoiturage, moyen habituel pour les longs trajets

% PRATIQUE COURANTE EN 2030

Presque plus de voiture personnelle

La voiture autonome électrique largement diffusée

La location de voitures entre particuliers très pratiquée

LES MESURES INCONTOURNABLES

Les mesures suivantes sont prioritaires. Elles conditionnent l'efficacité des autres pistes d'action évoquées dans le rapport.

POUR LE SYSTÈME VÉLO : réduction des vitesses maximales dans les agglomérations pour les véhicules motorisés ; conditionnement de l'autorisation de création de zones d'activité à l'accessibilité vélo ; création de corridors rapides ; routes à vélo d'une part, bandes cyclables d'autre part ; sécurisation du stationnement. D'une manière générale, ce sont les infrastructures et leur qualité (cohérence, continuité, couverture) qui sont déterminantes.

POUR LE COVOITURAGE : mise en place d'un régime de création d'un régime s

POUR LES TRANSPORTS : pôles intermodaux ; automatisation de gares ; autoroutiers

POUR DÉCOURAGER L'usage des modes alternatifs : covoiturage et le vélo ; réduction de la vitesse ; augmentation progressive obligatoire, pour les entrées du scope 3 (c.a.d. mobilité)



DÉCARBONER LA MOBILITÉ DANS LES ZONES DE MOYENNE DENSITÉ

Résumé aux décideurs du rapport du groupe de travail dirigé par Francesco Luciani

SYSTÈME VÉLO

Le système vélo est un élément incontournable. Il représente un potentiel de réduction de CO₂ important, tout en permettant aux ménages de faire des économies substantielles sans allongement significatif des temps de transport (de l'ordre de +10%). Il nécessite notamment des investissements en matière d'infrastructures et le développement d'une offre de services conséquente. Il induit à court terme un bénéfice économique net important, surtout globalement que sur les itinéraires de mobilité des ménages. Il permet donc d'obtenir d'excellents résultats à moyen terme.

COVOITURAGE

Le covoiturage est un élément essentiel. Il représente un potentiel de réduction des émissions de CO₂ important. Il implique des mesures techniques faciles à mettre en place à court terme, nécessitant un faible investissement pour une réduction notable des dépenses.

TRANSPORTS PUBLICS EXPRESS

Les TPE sont une solution technologiquement facile à mettre en place à court terme, mais requièrent la construction de pôles d'échanges très performants en zone urbaine dense. Ils nécessitent un faible investissement, et représentent un potentiel de réduction des émissions de CO₂ non négligeable en Île-de-France, et sur les grands axes autour des agglomérations.

DISTRIBUTION DES ACHATS

Le système de distribution des achats à domicile (par tonnes, ou collaborative) représente un potentiel de réduction des émissions non négligeable, mais semble cher et difficile à mettre en œuvre à court terme, car il nécessite un changement technique et culturel important comparativement au système actuel.

TÉLÉTRAVAIL

Le télétravail n'est pas un levier à privilégier si l'on s'en tient à son faible potentiel de réduction de CO₂ et aux effets rebonds induits. Néanmoins, cette solution nécessite un faible investissement et peut être utile pour favoriser l'émergence d'une vie de proximité.



Le vélo : une solution efficace et crédible pour nos concitoyens

Une des solutions pour réduire la facture énergétique/ transport des populations fragiles périurbaines et au delà

Le vélo doit s'inscrire dans une mise en cohérence des offres de mobilité et des investissements aux différentes échelles des territoires : le « plan vélo/piétons » doit être une des composantes d'une vision globale de la mobilité de demain



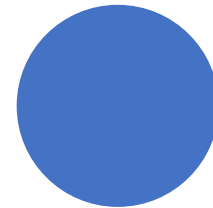


De nombreuses initiatives déjà existantes à coordonner pour renforcer la visibilité des actions et la place de la stratégie vélo dans l'offre de mobilité

Proposer de nouvelles offres pour progressivement disposer d'une vision réseau

Régions + Département +
Métropoles + Agglomérations+
Communes + Entreprises (PDE) +
SNCF + Associations + acteurs du
tourisme + réseaux de transports
urbains et interurbains+
education nationale + Citoyens
....

Mobiliser tous les acteurs
impliqués du territoire



Les clés de la réussite

Satisfaire les fondamentaux

Innovation, expérimentation, évaluation et échanges entre les collectivités

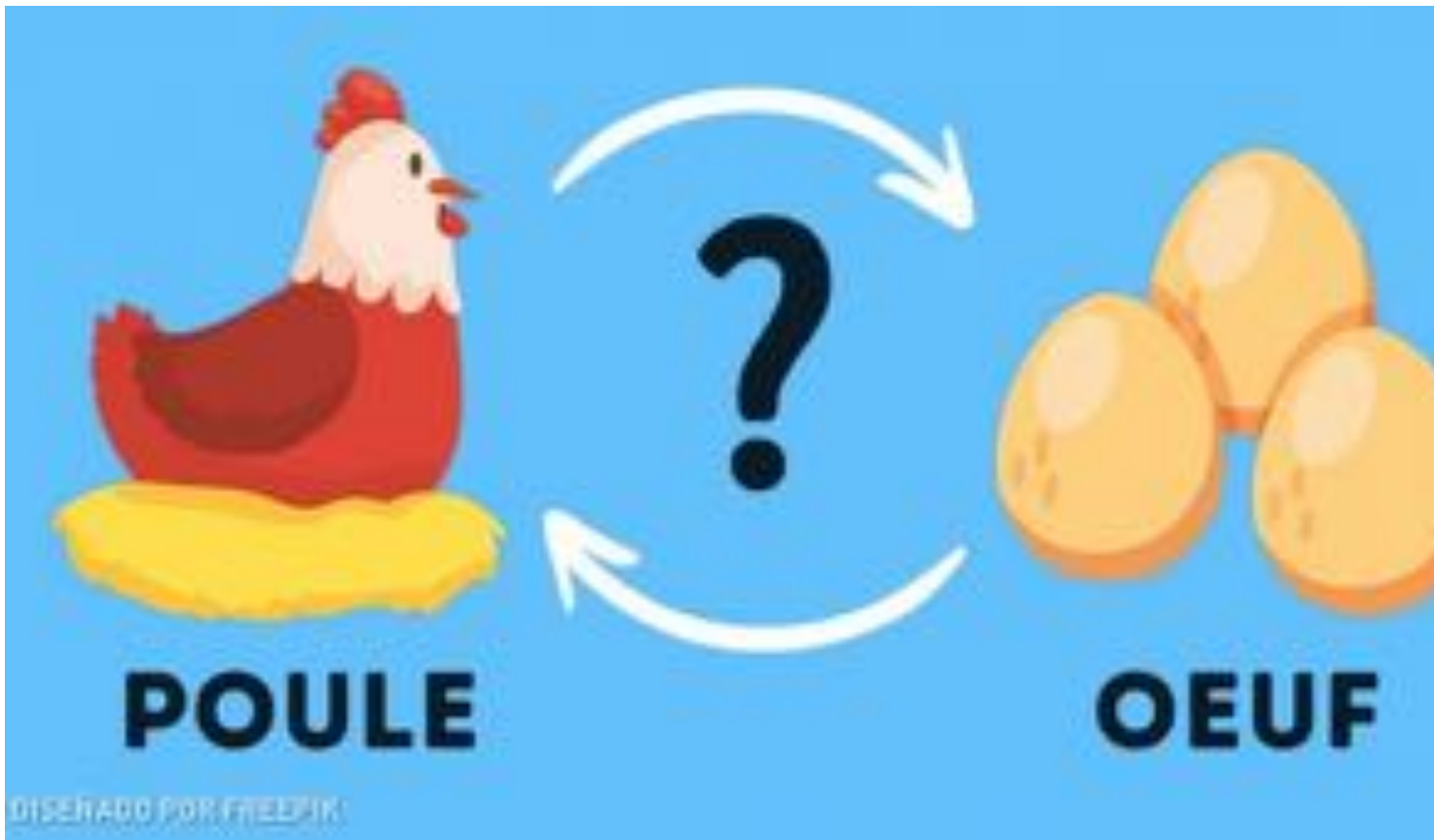
Vision à long terme

Engagement dans la durée

Ecoute

Communication

Valorisation



Ne pas attendre de répondre à une demande « vélo » mais créer les conditions pour orienter à terme la mobilité vers des solutions durables encore émergentes

Tout est encore possible :

- A CHACUN DE S'ENGAGER
- A TOUS DE SE COORDONNER