

BETHUNE
SMART CITY / CAP 2030

*Bienvenue
à tous*

Tous au Velo

14 Mars
LA FABRIQUE - 18h
6 rue Sadi Carnot

Quartier à tous

PROGRAMME

CONFERENCE de M. François VERRAN

SEMINAIRE DE LA 1^{re} COMMUNAUTE

#A7
31
QUE

CRASH

réf: 100000
SMART CITY

The poster features a woman in a green top and blue jeans sitting on a bicycle in a field. Social media icons for Facebook, Twitter, and Instagram are visible. A small logo for 'A7 31 QUE' and a 'CRASH' logo are also present.

Introduction, Olivier GACQUERRE, Maire de Béthune

Présentation des orientations de la Ville en matière de mobilité durable,
Amel Gacquerre, élue en charge de la mobilité

Signature d'une convention Ville de Béthune / ADAV

Intervention de M. Héran « Comment réussir une ville cyclable ? »
Questions / réponses

Pot de clôture

INTRODUCTION

Olivier GACQUERRE,

Maire de Béthune

Éléments de contexte :
Demarches Béthune Smart City / Pilier Mobilité de la smart city / Projet SMT AG / Plan national « vélo et écomobilité »

TROIS ORIENTATIONS

- 1 – Promouvoir l'usage du vélo
 - ▶ Faire connaître les pistes cyclables, les équipements actuels et à venir
 - ▶ Actions ciblées en fonction des différents publics et usages
 - ▶ Changer les comportements

Actions réalisées :

Achat de 4 vélos électriques pour agents de la Ville de Béthune

Défraiement kilométrique pour les déplacements domicile-travail des agents de la Ville

Projets 2019 :

Création d'une page internet dédiée au vélo à Béthune, sur le site de la Ville (agenda des événements liés au vélo, cartographie des équipements cyclables, information sur les dispositifs incitatifs mis en place)

Mise en place du challenge éco-mobilité scolaire, ADAV

TROIS ORIENTATIONS

2 – Améliorer et développer les aménagements cyclables

- ▶ Un réseau continu et sécurisé
- ▶ Des double sens cyclables

Projets 2019 :

Traiter en priorité les points noirs

Améliorer les aménagements existants

Expérimenter autour de dispositifs innovants



TROIS ORIENTATIONS

3 – Une offre de vélos et d'équipements suffisante et qualitative, co-construite avec les partenaires publics/privés

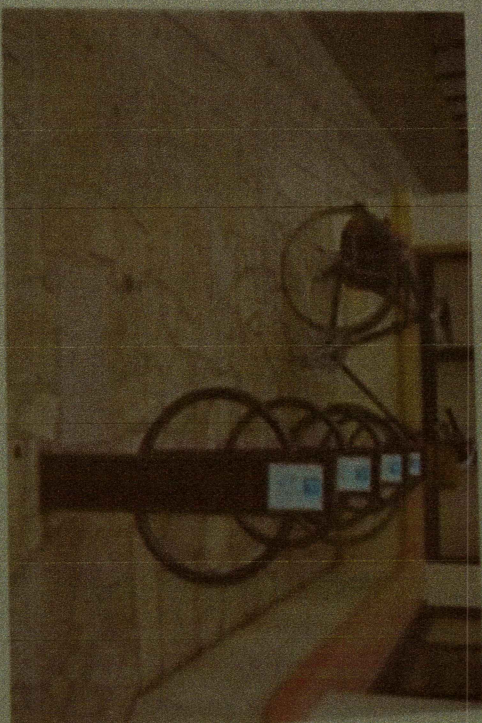
- ▶ Service de réparation et de location (promotion du projet)
- ▶ Déploiement d'arceaux supplémentaires

Projet 2019

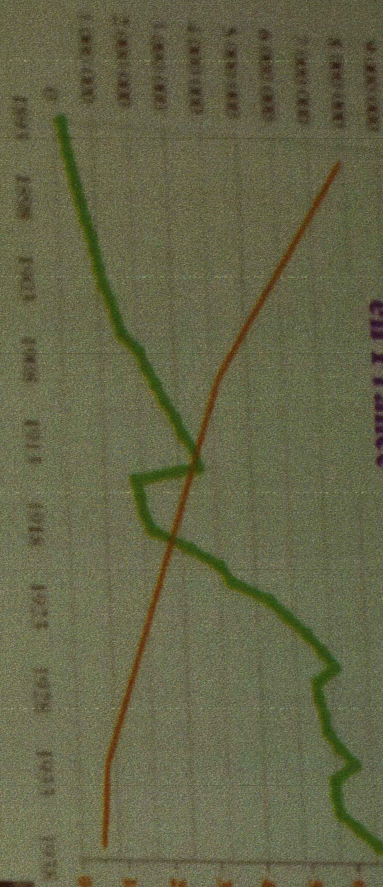
Prime pour l'achat de vélos à assistance électriques

Projet 2020

Maison du vélo (SMT)



Evolution du prix de l'abonnement



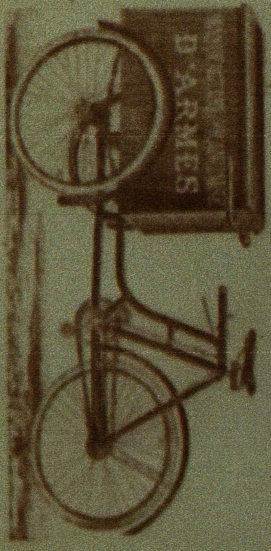
en France

Nombre d'heures de travail nécessaires pour acquieser au vélo

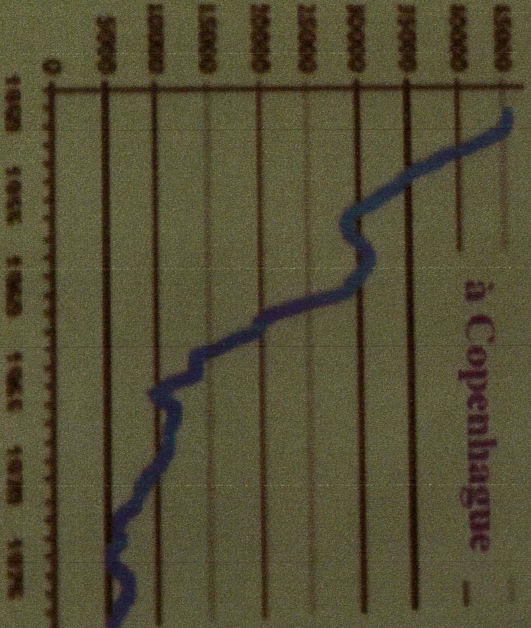
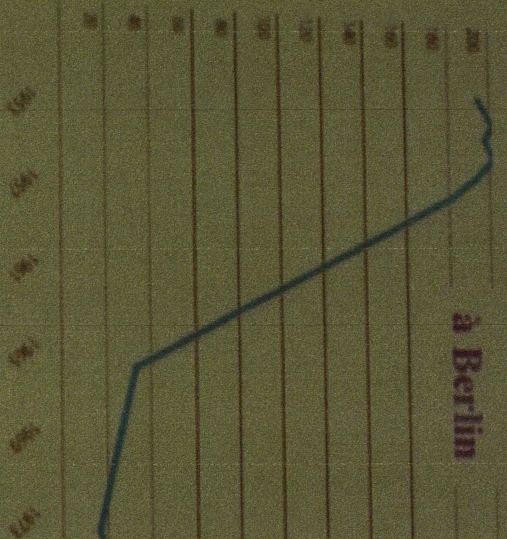
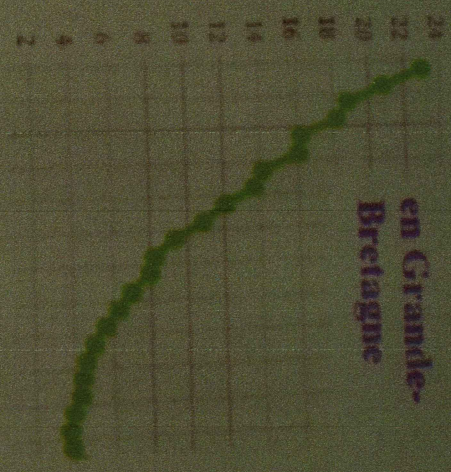
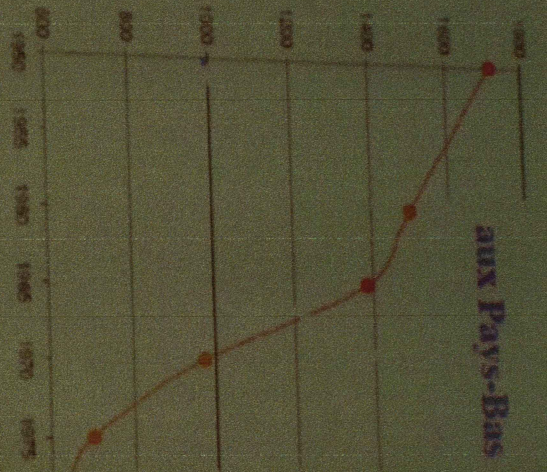
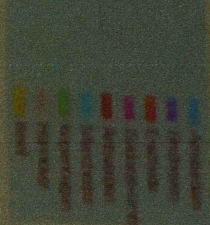
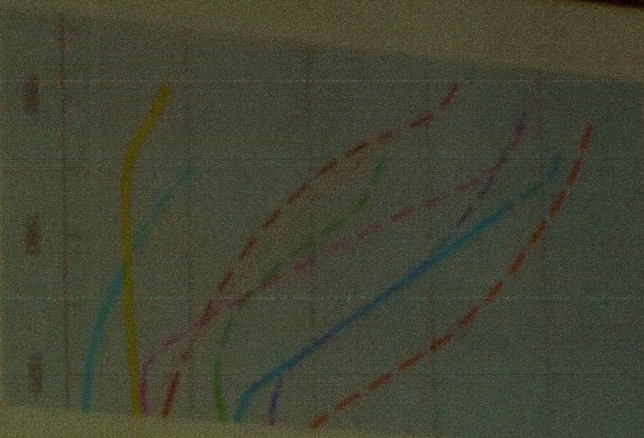
Nombre de vélos pour 1 000 habitants en Europe, en 1928



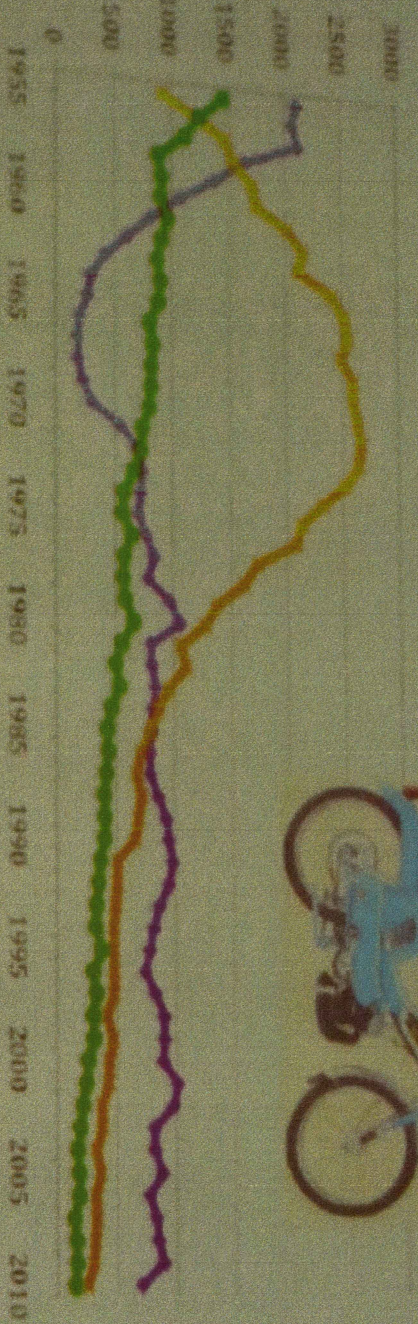
L'essor extraordinaire du vélo utilitaire jusqu'au début des années 1950



L'effondrement général de la pratique de 1950 à 1975

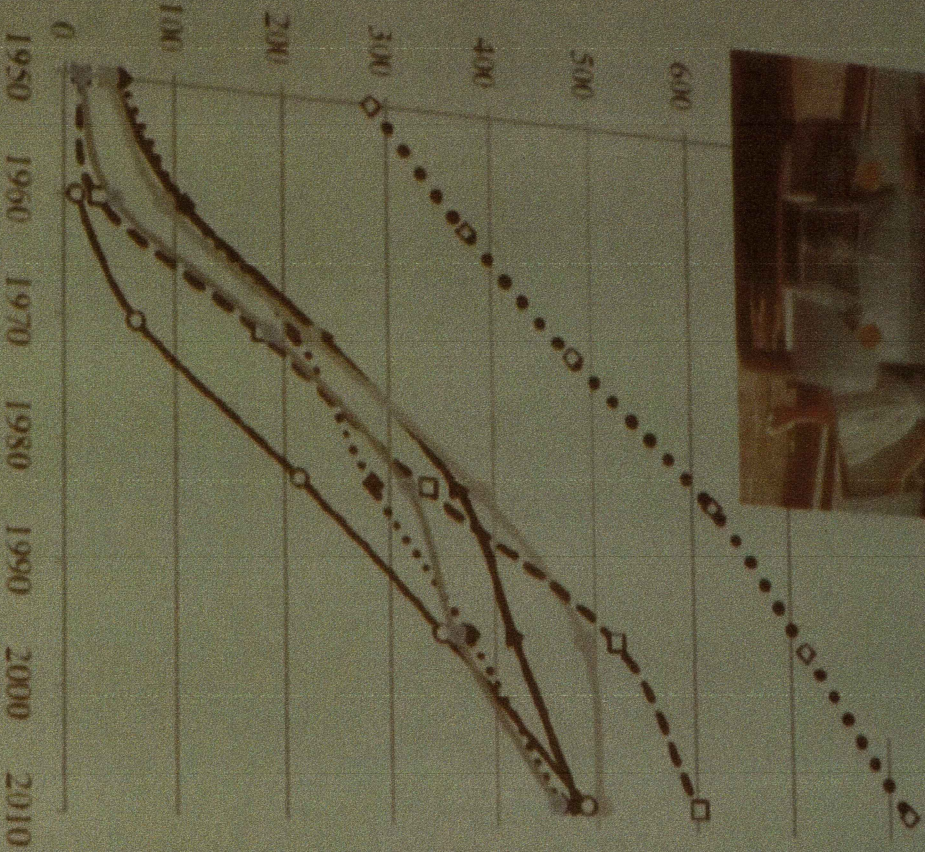


Le rôle particulier des deux-roues motorisés dans cet effondrement en France





Une croissance de la motorisation très rapide

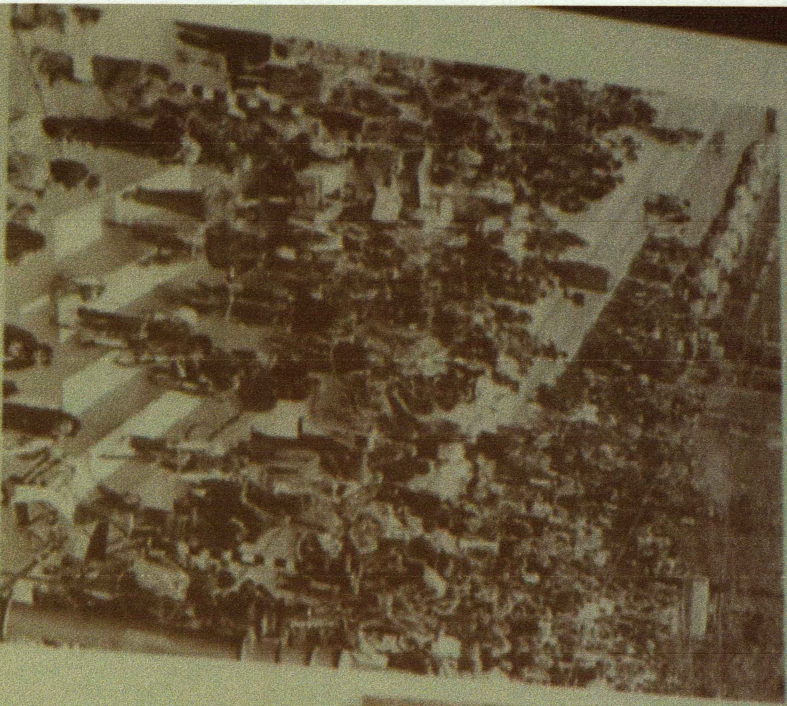


- États-Unis
- ◆◆◆ Royaume-Uni
- France
- ▲ Allemagne
- Italie
- Espagne
- Pays-Bas

+ 10 % de voitures par an en France dans les an. 60-70 !

Motorisation = vitesse = progrès
 = évasion = liberté individuelle...
 > désintérêt pour les autres modes

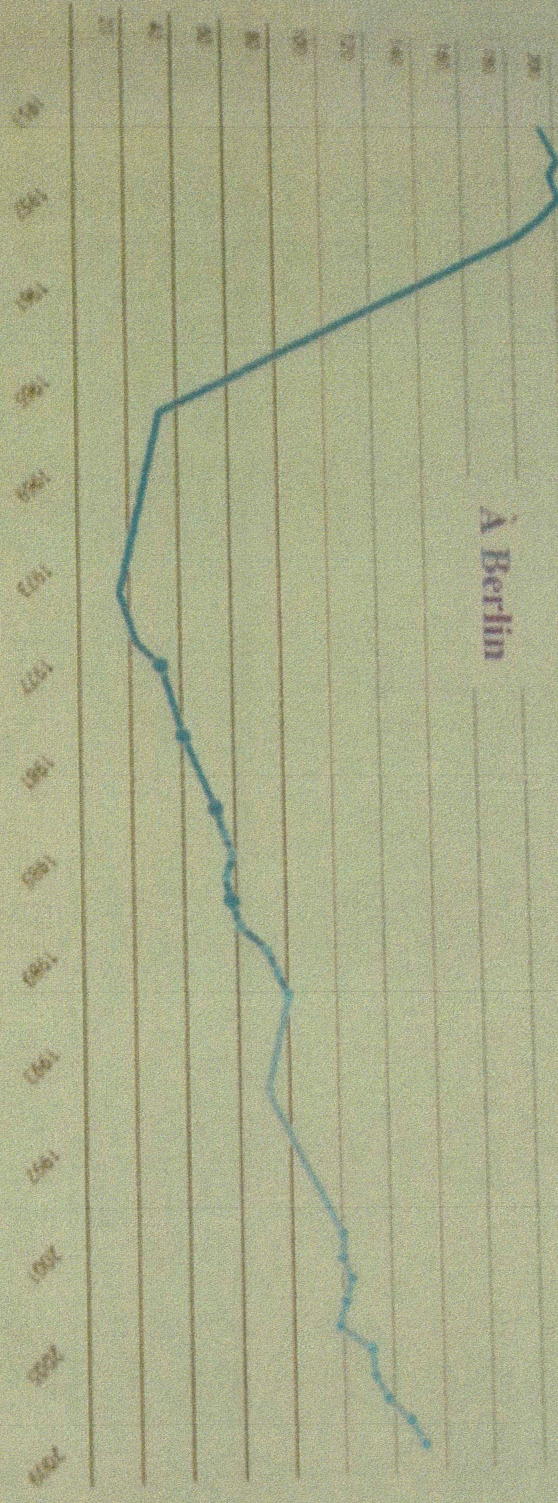
**La révolte des populations
contre l'envahissement automobile
au cours des années 1960-1970**



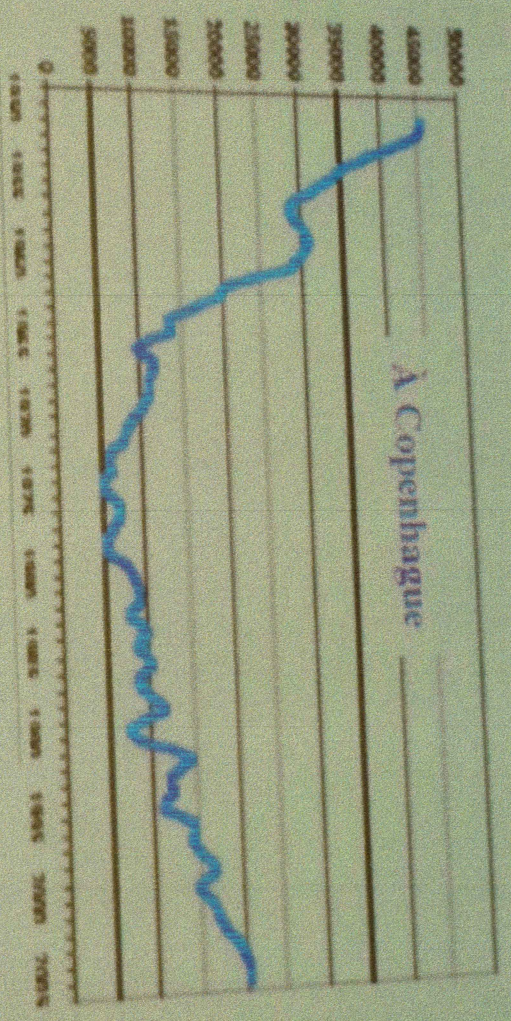
**Les années 1980-1990 :
des pays où la pratique
redemarre**

Pays-Bas
Allemagne
Danemark...

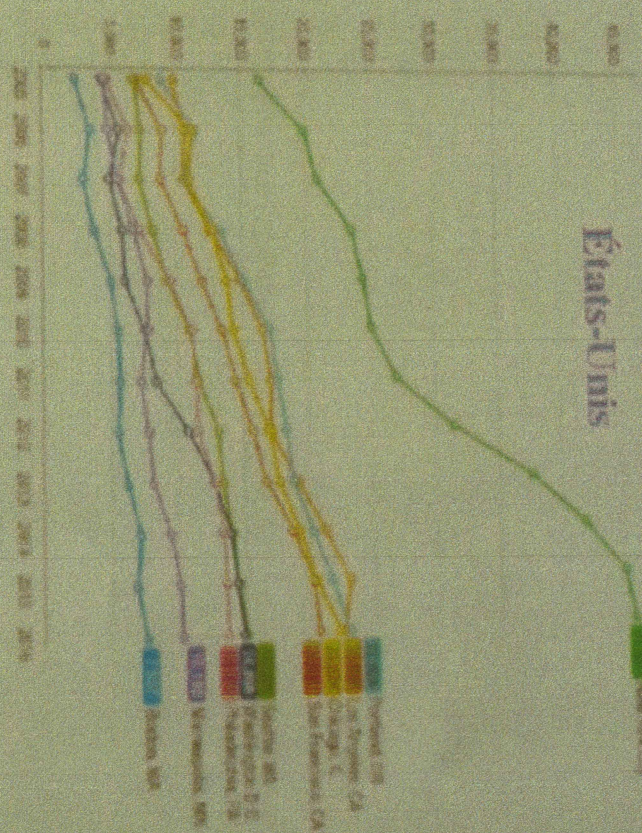
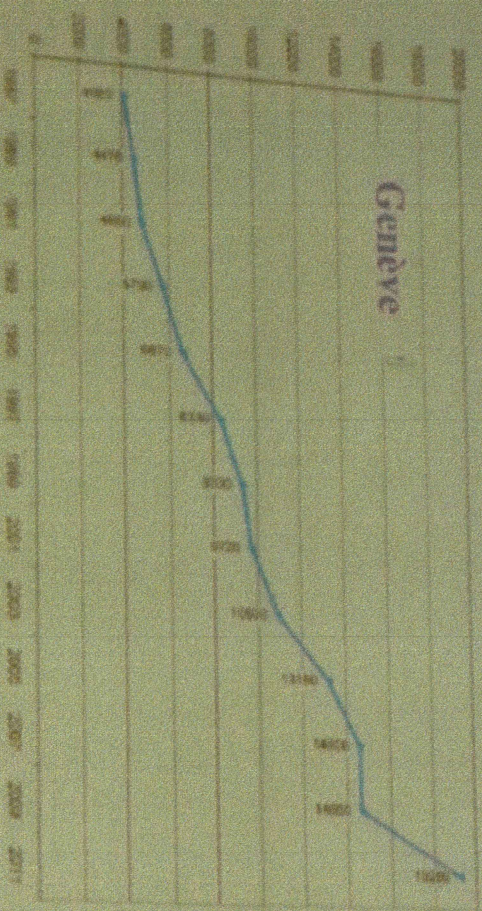
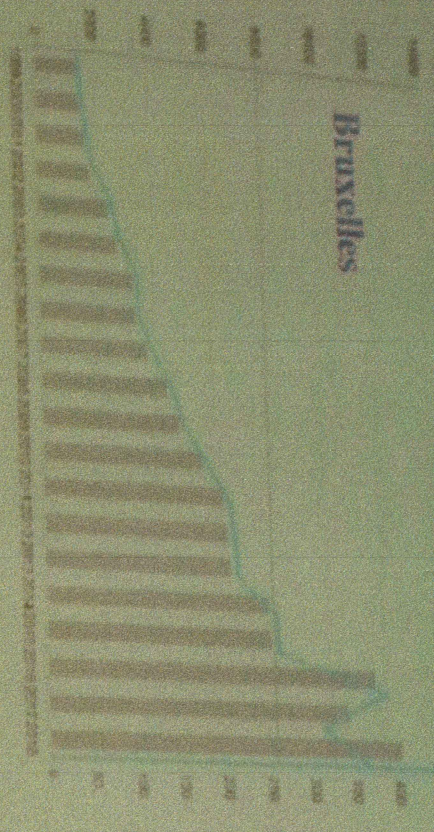
À Berlin



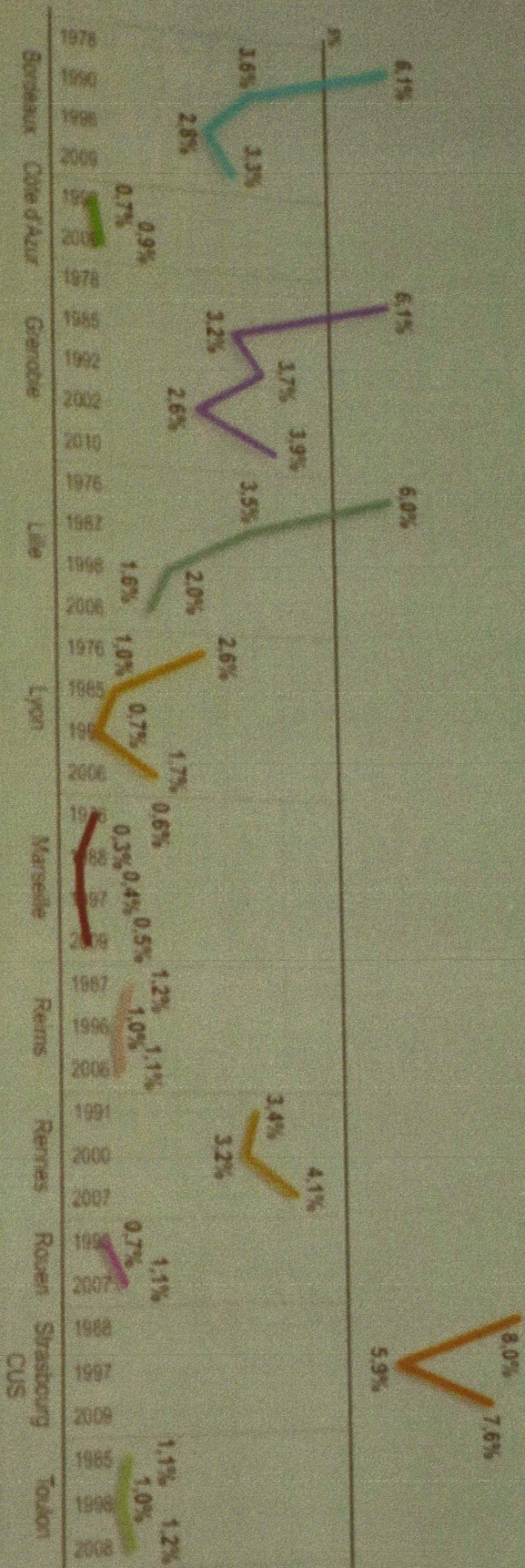
À Copenhague



Depuis 20 ans : le retour du vélo dans toutes les grandes villes occidentales



Depuis 20 ans : le retour du vélo dans toutes les grandes villes françaises

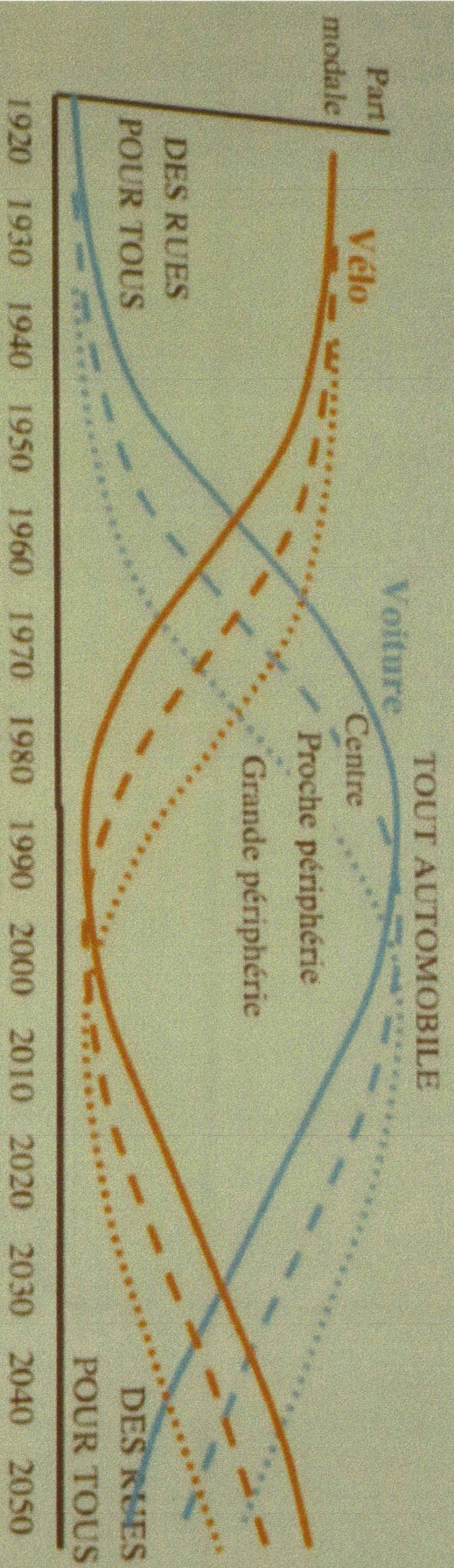


Une renaissance du vélo qui correspond à une baisse du trafic auto

Mais avec de nombreux décalages temporels

Pays-Bas	→	Allemagne	→	France
Centres	→	Proche périphérie	→	Grande périphérie
Grandes villes	→	Villes moyennes	→	Petites villes
Classes aisées	→	Classes moyennes	→	Classes populaires
Téméraires	→	Aventuriers	→	Prudents
Vélos standards	→	Vélos adaptés	→	Vélos innovants

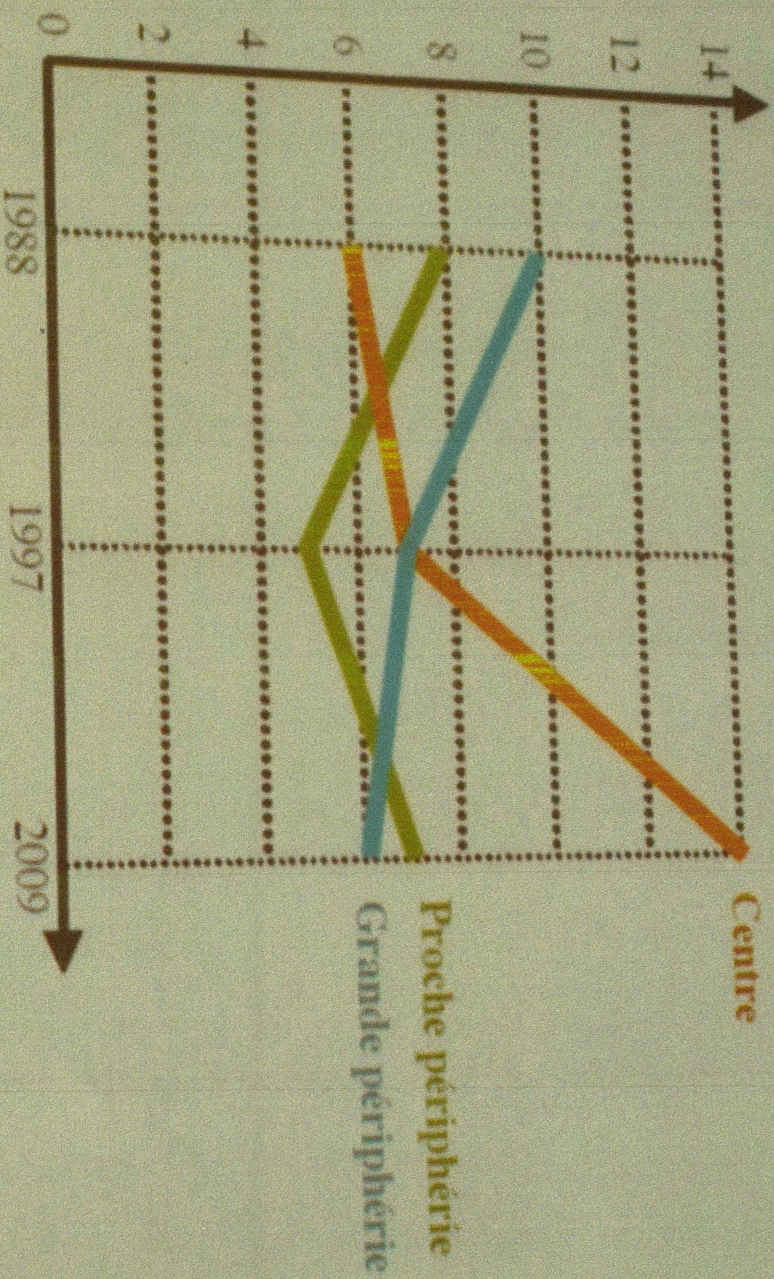
Schéma de principe montrant un de ces décalages temporels



Une renaissance du vélo qui commence dans les centres calmes

Dans les années 70-80, en France plus de cyclistes en périphérie qu'au centre
centre saturé de voitures => périphérie = refuge des cyclistes

Evolution de la
part modale vélo
à Strasbourg en %
selon les EMD



Vers un système vélo efficace

Partons Vélo !



Source : www.FIBV.org - paris.sevel.fr - esque.de.bundesministerium.fur.rohdle.de - Kommunales.Raederwerkzeugen 2007-2012

Définition et cohérence d'un « système vélo »

Définition

= L'ensemble des aménagements, des matériels, des services, des règlements, des informations et des formations permettant d'assurer sur un territoire une pratique du vélo efficace, confortable et sûre

La modération de la circulation automobile
est la pierre angulaire d'un système vélo

Problèmes de cohérence

Pour qu'un système vélo se développe, toutes les composantes du système doivent progresser de concert

Méthode

Beaucoup de pragmatisme et de persévérance

- = Lever un à un les freins en commençant par les plus manifestes
 - **Modérer la circulation automobile**
 - Créer des aménagements sur les artères et des zones apaisées dans les quartiers
 - Réduire le risque de vol
 - Communiquer, notamment sur les bienfaits du vélo
 - Former les différents publics...

Les quatre cercles vertueux du système vélo

En se développant, le système vélo engendre quatre cercles vertueux qui se renforcent mutuellement :

Un effet de parc

Plus il y a de vélos, plus l'offre s'étend et peut être adaptée à la diversité des usages

Un effet de réseau

Plus le réseau est dense et maillé, plus il devient efficace et attractif

Un effet de club

Plus la communauté des cyclistes s'agrandit, plus elle accroît son pouvoir d'influence

Un effet de sécurité

Plus il y a de cyclistes, plus ils sont en sécurité

Le potentiel des déplacements réalisables à vélo

L'importance des petits déplacements

La moitié des déplacements sont < 3 km
Près des 2/3 des déplacements sont < 5 km
La voiture utilisée majoritairement dans tous les déplacements > 1 km
(source : ENMD)

Quelques études sur le potentiel cyclable

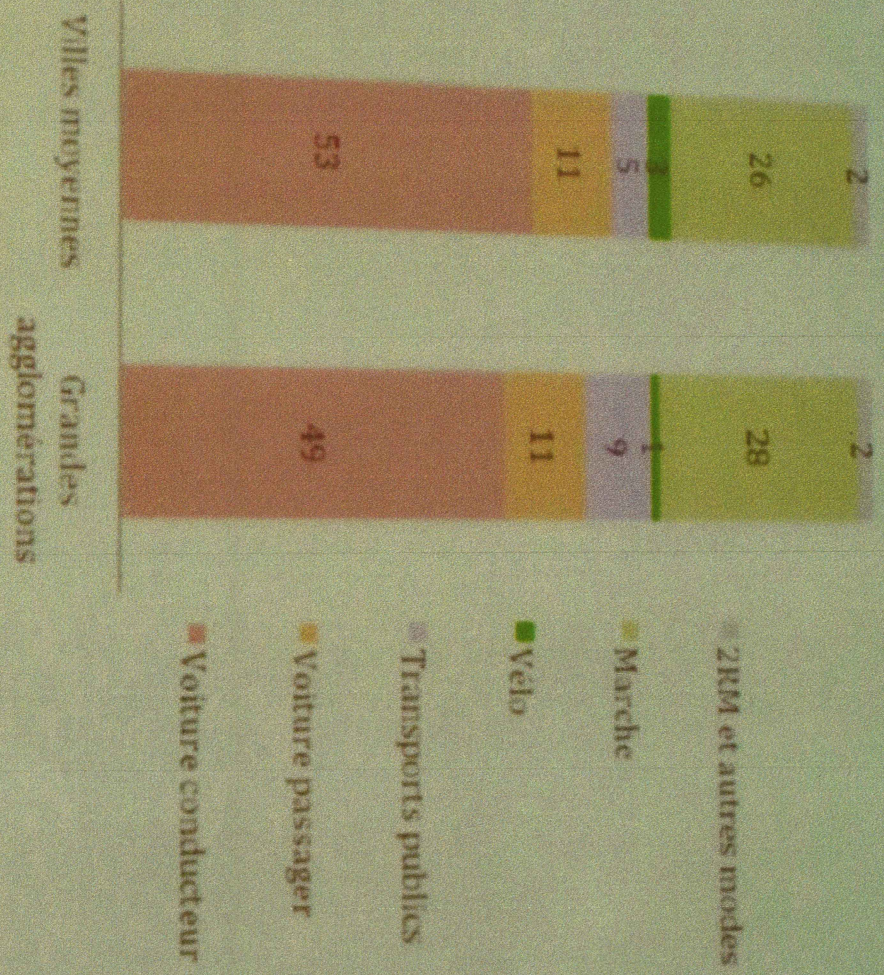
Attention : méthodologies variées, résultats non comparables

- 50 % des déplacements réalisables à vélo à Montréal
(Godefroy et Morency 2012)
- 49 % des déplacements réalisables à vélo dans l'agglomération lilloise
(Palmier 2012)
- 43 % des déplacements réalisables à vélo dans les agglós françaises
(Base nuíée des enquêtes déplacements, Rabaud 2016)
- 25 % des déplacements actuels effectués dans le Grand Londres
« pourraient raisonnablement être faits habituellement à vélo »
(Transport for London 2010)
- 14 % au moins des déplacements réalisables à vélo en Íle-de-France
(Éloy et Derré 2014)

La pratique du vélo dans quelques villes moyennes françaises

- Parti modale des déplacements des villes moyennes par rapport aux grandes agglomérations**
- plus de déplacements en voiture mais moins en transports publics
 - plus de déplacements à vélo mais moins à pied

Source : base unifiée 2009-2014
 des enquêtes ménages-déplacements
 Champ : déplacements de la population résidente de 11 ans et plus.



Quelques villes moyennes françaises assez cyclistes

	Population concernée	Part modale du vélo	Source
Dives-sur-Mer	57 000	8 %	*
Albi	77 000	8 %	*
Colmar	129 000	6 %	**
Hagenau	78 000	6 %	*
Saint-Louis	114 000	5 %	*
Manosque	43 000	4 %	*
Arras	99 000	4 %	*
Thionville	155 000	3 %	*
La Rochelle	143 000	3 %	*
Niort	104 000	3 %	**
Chalon-sur-Saône	104 000	3 %	**
Arles	179 000	3 %	**
Blois	102 000	3 %	**
Rouanne	68 000	3 %	**

Sources

* CEREMA. *Mobilité dans les villes moyennes. Trois échelles territoriales d'analyse*, 2019

** CERTU. *La mobilité dans les villes moyennes. Exploitation des enquêtes déplacements villes moyennes 2000-2010*, 2011