



Novembre 2018

LES RENDEZ-VOUS DE LA MOBILITÉ

PLAN DE DÉPLACEMENT URBAIN

PAU BÉARN PYRÉNÉES

Actes du séminaire
du 09 et 10 octobre 2018

Crédits Photos :

AUDAP sauf mention

Comité de rédaction :

Salenne COLOSIMO, Marie-Pierre BARRÉ,
Ludovic RÉAU

Conception & réalisation graphique :

AUDAP, Novembre 2018

Impression :

Copytel - 05 58 46 00 00

PRÉAMBULE

La mobilité nous concerne tous au quotidien : aller chercher son pain, se rendre à son travail, déposer les enfants à l'école, accéder aux lieux de loisirs et de culture, etc. Elle est un élément essentiel de notre qualité de vie à la ville comme à la campagne. Longtemps délaissés dans la planification des transports à l'ère du tout automobile, la marche et le vélo retrouvent leur place dans les déplacements de courte et moyenne distance et en intermodalité avec les transports collectifs urbains, interurbains, régionaux.

Pau Béarn Pyrénées Mobilités (...) a donc souhaité, dans le cadre de l'élaboration de son Plan de Déplacements Urbains (PDU), organiser des « Rendez-vous de la mobilité » (...) Le dialogue citoyen proposé lors de ces deux journées a permis à chacun d'apporter ses idées sur sa manière de se déplacer aujourd'hui et demain dans l'Agglomération paloise.

Pau Béarn Pyrénées Mobilités (Syndicat mixte des transports urbains) a donc souhaité, dans le cadre de l'élaboration de son Plan de Déplacements Urbains (PDU), organiser des « Rendez-vous de la mobilité ». Ils se sont déroulés en octobre 2018 afin de partager entre élus, techniciens et habitants les enjeux d'aujourd'hui et les actions de demain.

Deux journées de débats autour de deux thématiques illustrées par des témoignages d'agglomérations qui nous ressemblent :

- une politique de transports en commun adaptée aux territoires, à la population, aux besoins et en articulation avec les autres politiques,
- des leviers d'action pour le développement de la marche et du vélo pour une qualité de vie dans les centralités urbaines et villageoises.

Ces débats ont alimenté la concertation liée au Plan de Déplacements Urbains qui doit permettre d'atteindre un équilibre durable entre les besoins en mobilité des personnes et des biens, tout en préservant l'environnement et la santé. Le dialogue citoyen proposé lors de ces deux journées a permis à chacun d'apporter ses idées sur sa manière de se déplacer aujourd'hui et demain dans l'agglomération paloise.

Ces rendez-vous ont été rythmés par les témoignages d'élus et de spécialistes en charge des questions de mobilité dans des territoires de taille et d'envergure similaires : Poitiers, Angoulême, Lorient et Angers. Les interventions de Nicolas Patriarche, Président de Pau Béarn Pyrénées Mobilités, et Michel Capéran, Membre du Bureau, ont permis l'appropriation des bonnes pratiques et la présentation de leur application concrète sur notre territoire. ■

SOMMAIRE

PRÉAMBULE 3

Les particularités de la ville moyenne :
une ambition toute aussi forte
par Anne Gérard & Eric Chareyron 7

MARDI 09 OCTOBRE
QUELLE POLITIQUE DE TRANSPORTS EN COMMUN, ADAPTÉE AUX
TERRITOIRES, À LA POPULATION, AUX BESOINS ET EN ARTICULATION
AVEC LES AUTRES POLITIQUES ? 9

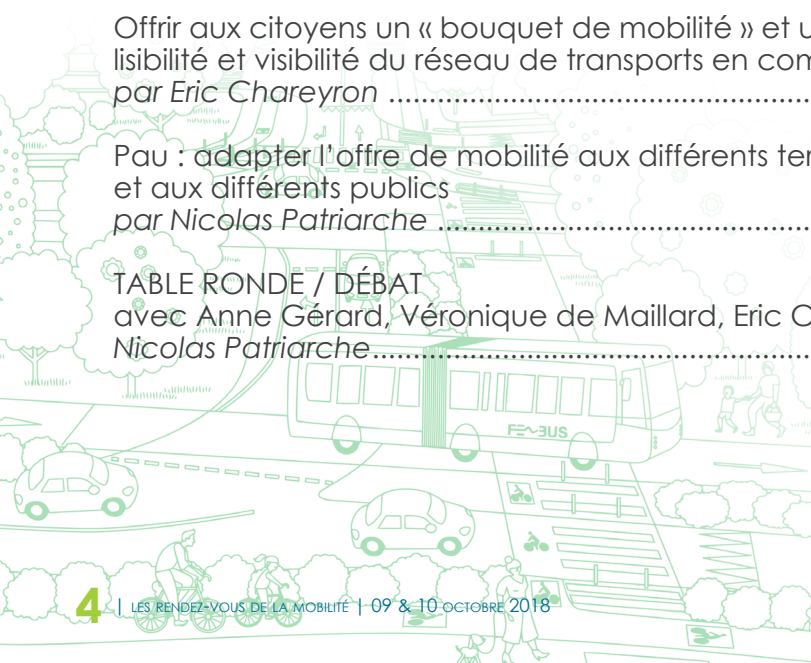
Poitiers : une structuration de l'offre alternative à la voiture
qui assure la connexion des espaces
par Anne Gérard 11

Angoulême : partager l'espace public
entre les différents modes de déplacements
par Véronique de Maillard 13

Offrir aux citoyens un « bouquet de mobilité » et une meilleure
lisibilité et visibilité du réseau de transports en commun
par Eric Chareyron 15

Pau : adapter l'offre de mobilité aux différents territoires
et aux différents publics
par Nicolas Patriarche 17

TABLE RONDE / DÉBAT
avec Anne Gérard, Véronique de Maillard, Eric Chareyron,
Nicolas Patriarche 18



MERCREDI 10 OCTOBRE

QUELS LEVIERS D'ACTION POUR LE DÉVELOPPEMENT DE LA MARCHÉ ET DU VÉLO ET DE LA QUALITÉ DE VIE DANS LES CENTRALITÉS URBAINES ET VILLAGEOISES ? 23

Lorient : un apaisement des vitesses au service de la qualité de la vie urbaine et des espaces publics
par Bruno Blanchard 25

Angers : développer les services et assurer la sécurité pour inciter à la pratique du vélo dans l'espace public
par Bernard Dupré 27

Réduire les vitesses pour mieux vivre la ville ou comment enclencher et accompagner le changement ? Le cas de la généralisation des zones 30
par Ludovic Chaleroix 29

Pau : la ville apaisée pour une qualité de vie dans la ville et le village
par Michel Capéran 31

TABLE RONDE / DÉBAT
avec *Bruno Blanchard, Bernard Dupré, Ludovic Chaleroix, Olivier Razemon* 33



ANNE GÉRARD

BIO EXPRESS

Née à Poitiers, experte de l'aménagement du territoire, elle est géographe de formation. **Depuis 2014, Anne Gérard est Vice-présidente de l'agglomération de Poitiers, en charge des transports et de la politique des déplacements.** Par ailleurs, elle est Vice-présidente du GART (Groupe-ment des Autorités Responsables de Transport) et du Groupement d'Intérêt Économique Objectif Transport Public. Aujourd'hui, elle est également conseillère régionale de la Région Nouvelle-Aquitaine déléguée à la francophonie et à la jeunesse, vie étudiante, logement et mobilité des jeunes.

”

A Pau, à Angoulême, à Poitiers, vous vous rapprochez des plus grandes villes : les caractéristiques d'urbanité, le niveau d'équipement, les loisirs, la grandeur du plateau patrimonial.

BIO EXPRESS

Eric Chareyron est depuis 2015 Directeur Prospective Modes de Vie & Mobilité dans les Territoires. Il a créé une démarche d'observation et de compréhension des modes de vie, des comportements des citoyens dans leurs diversités, et de la mobilité. Ce regard décalé interpelle un certain nombre d'idées largement partagées dans le domaine de la représentation des modes de vie, des opinions, des schémas de mobilité des citoyens dans leurs diversités et repositionne les citoyens au cœur du raisonnement.



ERIC CHAREYRON

LES PARTICULARITÉS DE LA VILLE MOYENNE : UNE AMBITION TOUTE AUSSI FORTE



Les villes moyennes ont entre 50 000 et 200 000 habitants et ont des similitudes avec les métropoles : mêmes enjeux en termes d'attractivité du territoire et de transition énergétique. Mais des différences comme une densité de population moins importante, des déplacements non contraints qui rendent les transports publics moins concurrentiels. Les objectifs sont donc différents, mais l'ambition tout aussi forte.

Les points communs à tous les types de ville (métropoles ou villes moyennes) :

- La société n'est plus régulière : les modes de vie ne sont plus rythmés par l'usine et ses horaires. Une personne sur deux travaille. C'est prégnant dans la société quel que soit le type de ville. Parmi les 3,5 millions d'emplois créés en France depuis 30 ans, 1,5 millions sont dans le domaine du service à la personne, les autres dans la logistique et le commerce, à savoir sans régularité horaire, ni de déplacement.
- La montée des fragilités : le vieillissement de la population et les progrès de la médecine modifient la composition de la population et les besoins des personnes soumises à des difficultés pour se déplacer, alors même que l'on doit faire preuve de performance.

Ce qui est différent :

- Les cœurs de villes moyennes résistent moins facilement à l'urbanisation

périphérique des zones commerciales. Il existe donc un enjeu de requalification essentiel. Pau a un capital d'attractivité très fort.

- Dans les villes moyennes, il y a plus de retraités que dans les grandes villes. Cela a un impact fort sur la mobilité.
- Les transports en commun sont toujours ancrés dans les grandes villes, c'est moins vrai dans les villes moyennes. Le point de départ est plus difficile, car l'habitude de la culture de la voiture, de la liberté dans ces villes-là est plus importante.

À Pau, comme à Angoulême et à Poitiers, vous vous rapprochez des plus grandes villes : les caractéristiques d'urbanité, le niveau d'équipement (Pau dispose notamment d'un hippodrome, et d'un zénith), les loisirs (Pau est au pied des montagnes et des activités nature qui s'y raccrochent), la grandeur du plateau patrimonial. Les villes moyennes vont pouvoir combiner un minimum d'urbanité et de centralité, équipement, proximité de la nature, et bénéficier d'une infrastructure de transport. À Pau, le projet de Bus à Haut Niveau de Service « Fébus » est un marqueur. Habiter le long du corridor Fébus permet aux adolescents d'être autonomes. La ville moyenne est la ville à taille humaine.

Ce qui nous rassemble avec Pau : la topographie, villes situées en hauteur, avec des rues médiévales étroites et « un plateau » patrimonial. ■



1

QUELLE POLITIQUE DE TRANSPORTS EN COMMUN, ADAPTÉE AUX TERRI- TOIRES, À LA POPULATION, AUX BE- SOINS ET EN ARTICULATION AVEC LES AUTRES POLITIQUES ?

Mardi 09 octobre 2018 - CCI de Pau



ANNE GÉRARD

Vice-Présidente
de l'agglomération
de Poitiers, en charge
des transports et
de la politique
des déplacements



Nous ne sommes pas contre la voiture, nous savons que nous n'allons pas la sortir de la ville, car nous en avons encore trop besoin. Les déplacements doivent être conçus de façon globale et complémentaire. Si une fois par semaine, on change de mode de déplacement quel qu'il soit, ça configurera complètement différemment les mobilités sur le territoire (...) Faciliter la vie des gens, ce n'est pas les laisser rentrer dans les commerces en voiture.



REPÈRES & INFOS

Population de la ville de Poitiers :
87 000 habitants

Population du Grand Poitiers (40 communes) :
200 000 habitants

Population de l'aire urbaine :
250 000 habitants

POITIERS : UNE STRUCTURATION DE L'OFFRE ALTERNATIVE À LA VOITURE QUI ASSURE LA CONNEXION DES ESPACES



En 2008, nous avons mis en place un projet d'urbanisme ambitieux au service des mobilités douces et du transport public en rendant le centre-ville aux mobilités alternatives pour lui redonner une attractivité et l'embellir. La surface piétonne a été multipliée par deux, nous avons relié les pôles d'attractivité importants : le Centre Hospitalier Universitaire, l'Université, le Futuroscope (emploi et formation). Nous avons aménagé des zones 30, des doubles sens cyclables, mis en place du jalonnement piéton.

Le centre-ville était traversé par les automobilistes sans qu'ils ne s'y arrêtent. Nous avons rendu difficile la traversée du centre-ville en voiture par le biais d'un plan de circulation et d'accès aux parkings en ouvrage. La politique tarifaire du stationnement a été refondue. Le stationnement gênant, notamment sur trottoir, est verbalisé.

Le réseau est constitué de lignes structurantes et de lignes de maillage. Notre ambition est d'augmenter les actifs parmi les usagers des transports en commun pour faire abandonner la 2^{ème} ou la 3^{ème} voiture. La construction d'un viaduc piétons, cycles, bus - maillon central dans le projet de bus à haut niveau de service - a permis de relier les quartiers de la ville et la gare.

Nous avons mis en place des services pour le développement de la pratique du vélo :

la location de vélo à assistance électrique longue durée est adossée à un service de maintenance régulier. 68 % des utilisateurs du service se déplaçaient auparavant en voiture.

Les emplois des administrations et des collectivités ont été en partie maintenus en centre-ville, ce qui participe à la vitalisation de l'espace public.

Le réaménagement urbain a été réalisé par le biais d'un dialogue compétitif : des cabinets d'urbanistes ont proposé des projets choisis en concertation avec les habitants, les techniciens et les élus.

Les itinéraires des lignes de maillage qui empruntaient des voies avec des détours dans tous les quartiers et les villages ont été simplifiés. En contrepartie, nous avons proposé des lignes directes qui prennent des axes linéaires et rapides vers le centre-ville, parsemés de parcs-relais bien positionnés, sur des parkings existants, de petites ou moyennes capacités, parfois en partenariat avec des supermarchés.

Les habitants ont compris l'importance du projet urbain. Aucun commerçant ne reviendrait en arrière aujourd'hui en acceptant à nouveau des voitures en centre-ville. Ils ont compris que les clients sont les piétons et les cyclistes, et que notre intérêt commun est que la ville soit attractive. ■

Télécharger la présentation de l'intervention de Anne Gérard

 <https://bit.ly/2HdP7YH>



VÉRONIQUE DE MAILLARD

Vice-Présidente du
Grand Angoulême,
en charge des
mobilités



Notre objectif est de favoriser la rotation du stationnement, afin de faire bénéficier de l'espace public à un grand nombre d'usagers (...) Le lien entre commerces et modes doux commence à changer, et les mentalités aussi. Les commerçants commencent à demander la piétonisation.



REPÈRES & INFOS

Population de la ville d'Angoulême :
42 000 habitants

Population du Grand Angoulême (38 communes) :
141 000 habitants

Population de l'aire urbaine :
150 000 habitants

ANGOULÊME : PARTAGER L'ESPACE PUBLIC ENTRE LES DIFFÉRENTS MODES DE DÉPLACEMENTS



Grand Angoulême est un territoire qui se développe en harmonie, soucieux de ne pas générer de déséquilibre en son sein. Cela signifie, penser les politiques qui permettent à tous les citoyens un bon accès aux équipements et services.

Nous sommes partis d'un constat : sur 500 000 déplacements par an, à peine 5 % se font en transport en commun et la part modale de la voiture progresse chaque année de 3 %.

Les élus de Grand Angoulême ont choisi, dans le cadre d'un projet d'agglomération arrêté en 2014, de procéder à la réorganisation de l'ensemble du réseau de transport en commun. Il reposera sur :

- La création de deux lignes de BHNS, lignes structurantes du futur réseau sur une diagonale concentrant les principaux équipements et pôles d'attractivité de l'agglomération : 30,5 km de linéaire, 64 stations, 4 parking relais.
- Réorganisation de toutes les autres lignes du réseau dans une cohérence d'ensemble avec la refonte des itinéraires, des fréquences et horaires du réseau sur l'ensemble de l'agglomération.

Grand Angoulême complète ce projet avec des actions portant sur les aménagements cyclables, sur l'accessibilité, le mobilier urbain, les véhicules propres, pour agir sur l'ensemble de la chaîne de mobilité.

Ce projet de réorganisation du réseau fait suite à une longue concertation participative et itérative avec les différents acteurs du territoire (économiques, commerciaux, sociaux, culturels, sportifs, associatifs, ...). Il était très important pour nous de cibler au mieux les besoins de la population, car les besoins ont changé notamment en matière de déplacement doux. Par exemple, la mise en place de notre service de location de vélos connaît un franc succès, notamment pour les VAE en particulier en raison du relief de la ville-centre.

En parallèle, la ville-centre en charge de la circulation et du stationnement vient de lancer une étude prospective et dynamique sur le stationnement en cœur de ville afin de répondre au mieux aux besoins des résidents, des actifs du centre-ville, des commerçants et des chaland.

Grand Angoulême, à travers ce projet de réorganisation de l'ensemble du réseau de transport, souhaite moderniser l'image de son territoire et améliorer son cadre de vie en assurant une desserte optimale des principaux équipements et quartiers de l'agglomération, en favorisant une meilleure articulation entre les différents modes de transports, en développant une véritable alternative à la voiture afin de répondre à l'évolution des nouvelles habitudes de déplacement. ■



ERIC CHAREYRON

Directeur Prospective
Modes de Vie &
Mobilité dans les
Territoires chez Kéolis



Un bus à haut niveau de service est un projet essentiel pour ancrer le transport en commun dans les esprits et sa lisibilité dans la ville (...) Faire en sorte que les adolescents ne deviennent pas des adultes citoyens qui soient découragés d'utiliser autre chose que leur voiture parce qu'on n'aura pas répondu à leur besoin essentiel et primaire d'autonomie dans leur vie de jeune.



REPÈRES & INFOS

Keolis est un opérateur de transport public, gestionnaire de réseau de transport urbain, pour le compte de collectivités, au service de citoyens en prenant en compte leur diversité.

Nombre de réseaux en France :

Plus de 50 (Bordeaux, Côte Basque, Lyon, Lille, Rennes, Tarbes, Agen, etc.)

Nombre d'employés :
63 000

OFFRIR AUX CITOYENS UN « BOUQUET DE MOBILITÉ » ET UNE MEILLEURE LISIBILITÉ ET VISIBILITÉ DU RÉSEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN



À Keolis, je m'occupe de la prospective, j'essaie de bien comprendre la manière dont les gens vivent les territoires pour essayer de dessiner des scénarios de ce qu'il pourrait se passer.

Il est important de prendre en compte les citoyens en chair et en os : ce ne sont pas des statistiques. Chaque jour, il peut y avoir le même nombre de personnes qui prennent les transports, mais ça ne correspond pas aux mêmes personnes physiques. Avec la billettique, même anonyme, on peut savoir combien de personnes différentes ont pris les transports. Prenons un exemple : 2 000 personnes vont de telle ville à telle ville sur une journée. En une semaine, c'est 7 000 personnes différentes. À la fin du mois, 15 000 personnes différentes. Quand on modifie une ligne, ça peut impacter beaucoup plus de monde que ce que la statistique nous démontre.

L'irrégularité des rythmes de vie est prégnante : 1 adulte sur 2 de plus de 25 ans de la communauté d'agglomération ne travaille pas, horaires variables dans les entreprises, réunions qui finissent tard, activités de loisirs en fin de journée, récupération des enfants aux écoles ou aux activités, étudiants en alternance, jeunes retraités et personnes de plus de 75 ans de plus en plus nombreuses et qui ne vivent pas de la même manière que les générations précédentes. Cette extrême diversité de situations est

très rarement prise en compte.

Le flux permet effectivement de dimensionner un investissement, mais on ne doit pas perdre de vue les personnes physiques qui sont impactées par les projets.

Aujourd'hui, 10 000 foyers sur Pau n'ont pas de voiture, auxquels on doit proposer un bouquet de mobilité : leur donner le choix de ne pas avoir de voiture, d'en avoir une utilisation plus raisonnée, remettre en cause une deuxième, de permettre aux jeunes adolescents, futurs citoyens de demain, de pouvoir avoir une alternative à la voiture quand ils seront adultes.

Le bus est un marqueur du territoire. Les occasionnels pèsent beaucoup en nombre d'usagers et en recettes commerciales car ils payent deux fois plus que les abonnés. Donc, la façon de les traiter et de traiter la lisibilité du transport en commun auprès d'eux est importante économiquement et sociologiquement. Essayons de trouver des marqueurs pour bien montrer la lisibilité de la ligne : quand j'arrive quelque part, que je parte à droite ou à gauche, je suis sûr d'arriver sur une station ou un arrêt.

On doit lier les différentes politiques publiques pour créer la ville des proximités. Il est difficile de parler de mobilité si on ne réfléchit pas parallèlement à l'habitat et à l'emploi. Et pour éviter l'étalement urbain, il faut faciliter la ville qui est l'espace, le lieu le plus agréable à parcourir à pied. ■



Nous avons défini des enveloppes, que l'on essaie de densifier les unes après les autres. Ça n'a aucun sens de continuer à s'étaler

NICOLAS PATRIARCHE

Président du Syndicat
des Mobilités Pau
Béarn Pyrénées



REPÈRES & INFOS



Population de la ville de Pau :
75 000 habitants

Population de Pau Béarn Pyrénées (37 communes) :
180 000 habitants

Population de l'aire urbaine :
240 000 habitants



PAU : ADAPTER L'OFFRE DE MOBILITÉ AUX DIFFÉRENTS TERRITOIRES ET AUX DIFFÉRENTS PUBLICS



Nous constatons des similitudes dans l'analyse de nos territoires et dans les mesures que nous souhaitons mettre en place pour créer les conditions favorables à une mobilité plus vertueuse.

Notre agglomération est à taille humaine, elle possède un minimum d'urbanité et de centralité, des équipements, de la nature à proximité, et une infrastructure de transport de qualité.

Les transports en commun sont moins concurrentiels sur nos territoires du fait d'un ancrage du mode bus moins présent dans les esprits et les usages, d'une densité de population moins importante, de rythmes de vie décousus et de la concurrence des zones d'activités commerciales en périphérie.

Notre objectif est de redonner son attractivité et son dynamisme à nos centres-villes et centres-bourgs par la mise en cohérence des différentes politiques :

- une valorisation de la marche et l'accroissement de la surface dédiée aux piétons dans le centre-ville ;
- un accroissement des liens entre les pôles générateurs de déplacements, en transports en commun d'une part (lisibilité, visibilité et différenciation des offres selon les territoires) et à vélo d'autre part (sécurité des déplacements et développement de services). Il s'agit de rendre ces modes plus rapides, plus

faciles et plus économiques que la voiture ;

- le maintien des emplois en centre-ville ;
- la valorisation de l'habitat en centre-ville pour y maintenir la population et notamment les familles ;
- l'accompagnement et la sensibilisation des commerçants dans les modalités d'accueil de leurs principaux clients que sont les piétons et les cyclistes ;
- la prise en compte de la concertation entre les élus, les habitants et les techniciens pour la construction d'un projet commun.

Plus spécifiquement en termes de transports en commun, nous souhaitons hiérarchiser les offres en priorisant les lignes du réseau afin de renforcer leur caractère structurant. Cela passe par la dissociation de deux composantes : le réseau armature situé dans l'intra-rocade et le réseau de proximité situé à la fois en intra-rocade et en extra-rocade. Le nouveau réseau doit pouvoir proposer une offre de transport adaptée à chaque type de territoire, à différents publics (seniors, personnes à mobilité réduite), à différentes périodes (en soirée, les dimanches et fériés, en été). Dans les secteurs périurbains, le transport à la demande répond de façon harmonisée et généralisée aux besoins de déplacements de la population. ■

TABLE RONDE / DÉBAT

1

Est-ce que vous travaillez bien sur l'ensemble de la palette des politiques publiques (habitat, emploi, commerce, loisirs, culture) ?



ANNE GÉRARD

Vice-Présidente
de l'agglomération
de Poitiers, en charge
des transports et
de la politique des
déplacements

“ En 2008, notre projet global a pris en considération l'esthétique, créé un espace vert ex nihilo par la destruction d'immeubles, œuvré à une politique de commande publique artistique dans l'espace public. On a obligé dans un périmètre la rénovation des façades avec une aide financière. Nous sensibilisons les communes, proches en transport en commun, au développement du logement social. Nous avons transformé la Chambre des comptes, magnifique bâtiment du 19^{ème} siècle, en logement social. En parallèle, nous menons une politique d'animation, en lien avec les commerçants, pour redonner envie de se promener dans le centre-ville, et pas forcément pour acheter dans les commerces. Chaque mode de déplacement a sa pertinence à un endroit donné de la ville, et la voiture n'a pas sa place devant l'hôtel de ville.



VÉRONIQUE DE MAILLARD

Vice-Présidente
du Grand Angoulême,
en charge des
mobilités



Nous constatons une importante vacance commerciale, nous avons mis en place un secteur sauvegardé, nous cherchons à maintenir des logements pour accueillir des familles, et notamment par la baisse de la taxe foncière. Nous avons une politique de stationnement qui vise à différencier les résidents, les actifs et les clients. L'aménagement de parcs-relais pour limiter l'entrée des actifs en voiture, qui monopolisent une place toute la journée, facilite la rotation.

*Les participants à la table ronde à l'écoute
de l'animateur Francis Pisani*



2

Existe-t-il dans vos territoires des plateformes de mobilité pour des personnes qui cherchent à se déplacer pour accéder à l'emploi et comment avez-vous levé les freins dans l'accès à l'information ?



ERIC CHAREYRON

Directeur Prospective
Modes de Vie &
Mobilité dans les
Territoires chez Kéolis

“ 30 millions de personnes en France sont en situation de fragilité lorsqu'ils se déplacent. 9 millions de français sont en situation difficile avec la maîtrise de la langue. On vit dans une société où la fragilité ne se raconte pas. Les opérateurs ne connaissent pas ces fragilités. On découvre les problèmes quand on les accompagne (...) Un illettré ne dit jamais qu'il est illettré. Il dira : j'ai oublié mes lunettes, pouvez-vous m'aider à lire les horaires.





ANNE GÉRARD

Vice-présidente
de l'agglomération
de Poitiers, en charge
des transports et
de la politique des
déplacements



La collectivité n'a pas les moyens humains de prendre en charge cette mission. La mairie de Poitiers finance une Maison de quartier, qui accompagne les usagers individuellement dans leurs déplacements. Une commune en périphérie a monté une structure, autonome, et nous avons pu les soutenir.



L'association paloise « mon co-pilote » propose, par le biais de bénévoles, d'accompagner ou de raccompagner des personnes en situation de handicap



NICOLAS PATRIARCHE

Président du Syndicat
des Mobilités Pau
Béarn Pyrénées



2

QUELS LEVIERS D'ACTION POUR LE DÉVELOPPEMENT DE LA MARCHÉ ET DU VÉLO ET DE LA QUALITÉ DE VIE DANS LES CENTRALITÉS URBAINES ET VILLAGEOISES ?

Mercredi 10 octobre 2018 - CCI de Pau



BRUNO BLANCHARD

Adjoint au maire de
Lorient, en charge de
la voirie, des parcs et
jardins et de la mobilité

“

Aujourd'hui, plus de 90 %
de la ville est limitée à
30 km/h (...) Maintenant,
ce sont les habitants des
quartiers résidentiels qui nous
demandent des zones de
rencontre (...) Nous avons
mis en place des actions
complémentaires qui ont
permis de faire participer
l'ensemble des riverains
comme le fait de jardiner en
centre-ville et de redonner
vie à l'espace public

”



REPÈRES & INFOS

Population de la ville de Lorient :
57 000 habitants

Population de Lorient Agglomération (25 communes) :
200 000 habitants

Population de l'aire urbaine :
212 000 habitants

>> 26 % de la population n'est pas motorisée

LORIENT : UN APAISEMENT DES VITESSES AU SERVICE DE LA QUALITÉ DE LA VIE URBAINE ET DES ESPACES PUBLICS



Nous avons fait le constat d'un taux d'accidents très élevé, surtout pour les plus vulnérables. Nous avons agi sur deux fronts : celui de la limitation des vitesses et celui de la concertation avec les habitants pour aménager des quartiers adaptés à leurs besoins. En ce qui concerne les vitesses, nous avons fait le choix d'utiliser l'outil de la zone 30. En 2008, nous avons généralisé les zones 30 dans les quartiers en maintenant les axes structurants à 50 km/h. En 2015, nous avons mis en place des zones de rencontre, limitées à 20 km/h, où le piéton est prioritaire sur le vélo et la voiture. Il en existe une centaine sur Lorient. Elles concernent des impasses et des rues résidentielles et présentent une signalisation atypique : un panneau qui donne un thème à la rue, des marquages au sol, des aménagements simples et rapides à mettre en place. Le dispositif s'est construit petit à petit, il est tout à fait envisageable de déployer les zones 30 au fur et à mesure. Aujourd'hui, plus de 90 % de la ville est limitée à 30 km/h. Les résultats sont positifs. Nous avons en effet constaté une baisse de 10 km/h de la vitesse sur la ville, une vitesse moyenne à 38 km/h sur les axes à 50 et une baisse de la gravité des accidents (en quatre ans, aucun accident mortel à déplorer, contre 8 en 1990 avant d'engager l'apaisement des circulations). En ce qui concerne la concertation, nous avons développé des actions qui ont

permis de faire participer l'ensemble des riverains : jardiner en centre-ville, et redonner vie à l'espace public, inciter les enfants à (re) jouer dans la rue, ... La définition des secteurs à aménager en zone de rencontre a été réalisée en collaboration avec les riverains. Les propositions exposées en réunions publiques dans les quartiers ont à chaque fois été acceptées. Ce travail de concertation fait des petits. Depuis 2017, nous recevons des demandes spontanées pour étudier la mise en place d'une zone de rencontre dans un quartier.

Nous nous impliquons également auprès des plus jeunes. Nous accompagnons l'usage et la sécurisation de la pratique du vélo via une école du vélo municipale, où des agents territoriaux forment directement les élèves dans les écoles. Au total 900 élèves par an bénéficient de cette formation. Les enfants qui sont formés continuent de pratiquer le vélo lorsqu'ils entrent au collège. Ils deviennent des ambassadeurs de cette pratique.

Soulignons enfin que le réseau de transports publics Triskell est au service de la politique d'apaisement de la vitesse. Il y a eu une reprise des aménagements de façade à façade, une prise en compte du piéton et du vélo le long du tracé par l'apaisement de la circulation en ville, et la requalification de l'espace public ■

Télécharger la présentation de l'intervention de Bruno Blanchard

 <https://bit.ly/2EvE1LC>



Une phase de travaux est une bonne période pour changer de modes de déplacement.

BERNARD DUPRÉ

Vice-Président de
la Communauté
Urbaine d'Angers
Loire Métropole,
Président de la
commission transport
déplacements



REPÈRES & INFOS

Population de la ville d'Angers :

151 000 habitants

Population d'Angers Loire Métropole (31 communes) :

292 000 habitants

Population de l'aire urbaine :

410 000 habitants

>> 28,5 % des ménages non motorisés (en 2010, ils étaient 26,5 %)

>> Note du baromètre des villes cyclables : 3,36/6 (meilleure dans sa catégorie)

>> 40 000 étudiants, pour la plupart non motorisés

ANGERS : DÉVELOPPER LES SERVICES ET ASSURER LA SÉCURITÉ POUR INCITER À LA PRATIQUE DU VÉLO DANS L'ESPACE PUBLIC



Nous avons identifié deux freins majeurs à la pratique du vélo : la sécurité des déplacements et le vol. Concernant le vol, il s'agit de sécuriser le stationnement. D'une part, il est prévu d'inscrire dans le Plan Local d'Urbanisme des dispositions sur le stationnement vélo dans les constructions neuves. D'autre part, pour les immeubles existants, nous prévoyons des parkings publics et des consignes à vélos répartis sur l'espace public pour les résidents mais également pour favoriser l'intermodalité.

Le Plan vélo est en cours de construction et sera rendu public au printemps 2019. Il inclut les infrastructures cyclables, une école à vélo (qui a pour but de rassurer les parents sur la sécurité routière), le développement des sas vélo¹, des tourne-à-droite, des doubles-sens cyclables. Au départ, à propos du dispositif des doubles-sens, le maire et les conseillers municipaux n'étaient pas convaincus, mais le retour d'expérience les a convaincus.

Concrètement, nous mettons en œuvre une vision globale de la mobilité par le biais d'une intégration de tous les modes dans notre politique publique. Notre PLU intègre les volets déplacements et habitat. Nous veillons à ce que la voiture ne soit pas ressentie comme le mode obligatoire.

Par exemple, le travail de traitement des espaces publics est un enjeu majeur pour qu'ils soient marchables et cyclables, et qu'ils favorisent un partage des voies entre tous les modes. Notre approche consiste en un cœur de ville partagé et apaisé.

Dans l'optique de gérer les continuités entre les villages, nous définissons de grands axes pour que chaque commune fasse en sorte que ses itinéraires cyclables se raccordent sur les itinéraires principaux ou sur les points d'intermodalité.

Nous sommes motivés par la réduction de l'insécurité et du sentiment d'insécurité, ressenti par ceux qui pratiquent le vélo ou par les jeunes et les plus vulnérables. La question du partage de l'espace public pour tous les modes de déplacements est donc centrale.

Au 1^{er} janvier 2023, trois lignes de tramway circuleront sur deux infrastructures qui se croisent. Le tramway est l'élément structurant de notre politique de mobilité, dans laquelle nous souhaitons donner toute sa place aux piétons et aux cyclistes, avec des itinéraires directs, lisibles et pratiques. Pour ce faire, notre problématique est la gestion de la multimodalité afin de donner la possibilité à l'usager de le faire, en stationnant son véhicule dans un lieu protégé. ■

¹ Espace réservé aux cyclistes, entre la ligne d'arrêt des véhicules et un passage piéton à un carrefour à feux tricolores. Il permet aux cyclistes de se placer du côté de la chaussée vers lequel ils vont tourner et bien en vue devant les véhicules motorisés pour démarrer en toute sécurité (et ne pas respirer directement les gaz d'échappement). Il évite en particulier qu'un vélo reste caché dans l'angle mort d'un poids-lourd.



LUDOVIC
CHALEROUX

BIO EXPRESS

Géographe, spécialiste depuis plus de 15 ans des questions de déplacements et de traitement de la voirie. Il intervient régulièrement à la réorganisation de la circulation et du stationnement dans des sites contraints en plaçant les piétons au cœur de la réflexion. Il s'agit bien souvent de rationaliser la place de la voiture afin de rééquilibrer les usages entre piétons, cyclistes et véhicules motorisés. La modération des vitesses est l'outil qu'il privilégie pour favoriser la mixité des usages et encourager les « bonnes pratiques ».



Le ciment de la mobilité c'est la marche à pied, chaque déplacement se termine et se commence à pied (...) Les zones 30 sont des lieux de rupture pour dire qu'on change d'environnement, de vitesse, d'espace.



REPÈRES & INFOS

IDCITE est un bureau d'études qui intervient pour le compte des collectivités, de tailles variées, dans le conseil et l'assistance à maîtrise d'ouvrage pour la réalisation de zones apaisées, notamment.

Nom des collectivités accompagnées : Rochefort, Saint André-de-Cubzac, Grand Site de la Dune du Pilat, Ribérac, Capbreton, Sainte-Marie-de-Ré, CDA de La Rochelle, Bougival, Villecresnes, Quéven, La Réole, Saint-Clément-des-Baleines, ...

RÉDUIRE LES VITESSES POUR MIEUX VIVRE LA VILLE OU COMMENT ENCLANCHER ET ACCOMPAGNER LE CHANGEMENT ? LE CAS DE LA GÉNÉRALISATION DES ZONES 30



La généralisation des zones 30 a plusieurs atouts. C'est une mesure simple à mettre en œuvre et assez consensuelle. La réduction des vitesses, c'est davantage de sécurité notamment pour les usagers les plus vulnérables. La zone 30 facilite la mixité des usages dans les rues étroites, là où il est souvent impossible de créer des aménagements cyclables spécifiques. Elle est également synonyme de généralisation du double sens cyclable dans les rues à sens unique ou encore de priorité à droite. Elle permet de créer des repères communs qui facilitent ensuite la mise en œuvre de mesures « moins populaires » comme par exemple l'optimisation du stationnement sur voirie. La généralisation des zones 30, c'est souvent une première étape importante pour réussir la mise en œuvre d'une stratégie globale de mobilité.

Dans les plans de déplacements, la marche est trop souvent oubliée ou bien noyée dans des actions qui font la part belle aux projets de bus ou au vélo. Pourtant, un des principaux enjeux est de réapprendre à penser la ville à l'échelle du piéton. En agglomération, la marche à pied est le plus souvent le deuxième mode de déplacement derrière la voiture (18 à 25 % de part modale). Environ 50 % des déplacements d'une agglomération font moins de 2 kms ; distances sur lesquelles la marche et le vélo devraient être largement majoritaires. Il est donc indispensable de se préoccuper davantage des trajets courts. Ils constituent un véritable gisement

pour réduire la part de la voiture en ville. En ciblant davantage les déplacements courts, on peut rapidement gagner 5 à 6 points de part modale à pied. La généralisation des zones 30 permet d'initier ce travail sur les trajets courts.

Le nouveau dispositif intitulé Zone à Faibles Emissions (ZFE) traite essentiellement la question de la pollution atmosphérique. C'est un dispositif supplémentaire alors que les outils réglementaires pour agir existent déjà. Par exemple, depuis 1996, la loi LAURE oblige à faire des aménagements cyclables dès qu'on refait une route. Pourtant, c'est loin d'être toujours le cas. La voiture électrique règlera peut-être le problème de la pollution atmosphérique en ville, mais pas celui de la consommation d'espace, ni de la congestion aux heures de pointe.

Le travail pédagogique autour de la généralisation des zones 30 est primordial. Changer de pratiques et de comportements : ça passe avant tout par un changement dans la tête de l'usager. Il faut informer et sensibiliser les usagers. Les aménagements de voirie ne suffisent pas. Il faut davantage de changement dans les têtes que sur les routes.

Il est nécessaire de disposer d'un marqueur fort pour enclencher une politique de mobilité volontariste et ambitieuse. La généralisation de la zone 30 à l'échelle d'une ville peut constituer un marqueur fort pour encourager la pratique de la marche à pied et du vélo, en particulier sur les déplacements courts. ■

Télécharger la présentation de l'intervention de Chaleroux

 <https://bit.ly/2SDwhMJ>



Nous devons montrer à l'automobiliste qu'il n'est plus le roi sur la chaussée

MICHEL CAPÉRAN

Adjoint au Maire de
Pau, membre du comité
syndical du SMTU Pau
Béarn Pyrénées



REPÈRES & INFOS

Population de la ville de Pau :
75 000 habitants

Population de Pau Béarn Pyrénées (37 communes) :
180 000 habitants

Population de l'aire urbaine :
240 000 habitants

PAU : LA VILLE APAISÉE POUR UNE QUALITÉ DE VIE DANS LA VILLE ET LE VILLAGE



Notre projet de mobilité d'agglomération vise à apaiser la ville et le village, par la valorisation de la marche à pied, la sécurisation des déplacements à pied et à vélo, et la recherche continue de diminution des accidents de la circulation. En redonnant vie à l'espace public, en le requalifiant et en faisant se rencontrer les habitants d'un quartier, nous participerons à la redynamisation de la ville, à son appropriation par les habitants à tous points de vue : déambuler dans les lieux et jardins publics, acheter dans les commerces de proximité, habiter dans les logements réhabilités, travailler dans les bureaux du centre-ville, etc. La pédagogie et la sensibilisation auprès de la population sont un facteur de réussite : nous avons l'ambition de donner de la lisibilité et de l'homogénéité dans le parcours de l'automobiliste et de sécuriser les déplacements des plus vulnérables par l'aménagement d'infrastructures cyclables et par l'apprentissage de la circulation à vélo en ville.

Nous avons fait le choix de développer un certain nombre d'actions en faveur de la ville apaisée.

La généralisation de la zone 30 à l'ensemble des communes vise à homogénéiser la règle sur l'ensemble du territoire, faciliter la vie

des automobilistes par une meilleure compréhension de l'espace et donc garantir un meilleur respect de la règle.

La construction d'un plan piéton et d'un code de la rue permettra d'augmenter la fréquentation des espaces publics par les piétons, les habitants, les clients et visiteurs, les touristes et les actifs. Les accueillir en leur facilitant la vi(II)e est un signal fort que nous souhaitons leur envoyer pour redynamiser nos centres urbains et villageois.

L'aménagement des infrastructures cyclables, initié depuis quelques années, instaure un climat de sécurité dans les déplacements des cyclistes.

Proposer des services et du stationnement pour les cyclistes les conforte dans leur pratique, et nous le constatons au quotidien par la liste d'attente concernant le service de location de vélos à assistance électrique et par l'utilisation des arceaux vélo implantés dans le centre-ville de Pau.

Nous savons aussi que nous devons travailler sur toute la palette des politiques publiques : urbanisme, habitat, commerce, et animation du centre-ville. C'est en articulant ces politiques que nous atteindrons notre objectif : un cadre de vie de qualité. ■

TABLE RONDE

1

Comment peut-on faire respecter la zone 30, communiquer sur le dispositif et le faire accepter par la population ?



**LUDOVIC
CHALEROUX**

Consultant en Mobilité,
Créateur du bureau
d'études IDCITE

“

La boîte à outil, c'est « penser piéton ». Quand vous entrez dans ces logiques, vous activez les bons leviers pour replacer la proximité au cœur du système. La zone 30 est un outil au service de la ville qu'on veut faire. Elle est plus simple et moins coûteuse. Mais elle ne fonctionne que si les services et les élus sont convaincus. Si dans le conseil municipal, il n'y en a qu'un qui y croit, ça ne marchera pas ! Il faut également reprendre le temps d'aller échanger avec les administrés sur le bien-fondé, et selon le taux d'acceptabilité, on mettra en œuvre des mesures de communication. Les habitants sont les premiers piétons. Le premier indicateur de la proximité, c'est la marche à pied. Si vous pensez piéton, les échelles de carrefours seront favorables à la circulation des piétons et des cyclistes. Faire un giratoire de 50 mètres de diamètre extérieur, ça n'incite pas à la fréquentation des cyclistes et des piétons.



BRUNO BLANCHARD

Adjoint au maire de
Lorient, en charge de
la voirie, des parcs et
jardins et de la mobilité



Nous avons créé un groupe de travail participatif et élargi avec les riverains, les associations de cyclistes, de handicap, les polices nationale et municipale. Ils communiquent dans leurs réseaux. La pédagogie est à répéter tous les ans, avec un rappel des règles de sécurité, une valorisation de la charte de la rue. Aujourd'hui la ville à 30 n'est plus un sujet de discussion, mais un sujet d'apaisement. Le premier qui ressort lors des réunions publiques, c'est la vitesse : « ça roule vite dans ma rue ». On prend note, on fait des comptages, et si ça roule vite, on revient sur l'aménagement pour baisser la vitesse. Nous avons permis aux gens qui habitent le même quartier de se rencontrer, de se réapproprier l'espace public. Nous constatons du civisme : quand un piéton s'approche du passage piéton, la voiture est déjà arrêtée. Donc nous avons supprimé 55 feux rouges, remplacés par de petits giratoires.

2

Comment gérez-vous la coordination avec les associations locales ?



OLIVIER RAZEMON

Journaliste indépendant et auteur français, spécialiste des transports

“ Les associations sont composées de personnes convaincues, souvent expertes des questions de mobilité, qui cherchent à participer aux projets des communes, et qui peuvent apporter une plus-value aux réflexions sur l'aménagement de la ville apaisée. Ce sont les associations cyclistes qui apportent le débat. Le vélo est un révélateur et un accélérateur. Je suis pour qu'il y ait une sorte de mouvement piéton, mais pour l'instant, nous ne sommes pas prêts. Il existe peu d'associations piétonnes, car on ne s'aperçoit pas qu'on est piéton. Quand on voit un piéton, on ne voit pas un piéton, on voit une personne.





BERNARD DUPRÉ

Vice-Président de
la Communauté
Urbaine d'Angers
Loire Métropole,
Président de la
commission transport
déplacements



L'association « Place au vélo » s'est d'abord positionnée en contestataire. Ensuite, nous avons cherché à coopérer, et je pense qu'on a réussi. Nous leur versons une petite subvention de fonctionnement, petite car nous avons la volonté de garder une autonomie, et de créer un véritable échange, même s'il peut être rugueux à certains moments. Nous les sensibilisons à la question de la temporalité : on ne peut pas tout faire tout de suite, priorisons et mettons notre énergie sur les sujets les plus difficiles, sur les infrastructures de continuité cyclable qui sont impactantes.



À Rochefort, nous organisons des réunions avec les services techniques, les associations vélo, les élus. Nous passons en revue les aménagements proposés par les services de la ville. À la fin de la réunion, les associations font des demandes concernant des points noirs. Le compte-rendu est diffusé aux élus. Nous organisons également des sorties à vélo avec les techniciens, pour appréhender les aménagements qu'on va faire, trouver des solutions techniques, et créer des continuités.



LUDOVIC CHALEROUX

Consultant en Mobilité,
Créateur du bureau
d'études IDcity

3

Comment sensibiliser les commerçants à l'apaisement des vitesses automobiles et à la diminution des places de stationnement automobile pour augmenter l'espace public ?



BERNARD DUPRÉ

Vice-Président de
la Communauté
Urbaine d'Angers
Loire Métropole,
Président de la
commission transport
déplacements



Les études montrent la dynamique que les modes actifs peuvent apporter à la ville, en termes de fréquentation des commerces : même si le panier est moins garni, ils reviennent plus souvent, le commerçant n'est pas perdant, bien au contraire. Sur tous les aménagements que nous avons déjà réalisés, on ne pourrait pas revenir à la situation initiale. Nous avons concerté, communiqué, tenu bon face à nos engagements. Nous avons surtout souhaité réfléchir dans un temps long, ce qui est inhabituel. Notre équipe communique sur le sens de l'action plutôt que sur l'action elle-même.





BRUNO BLANCHARD

Adjoint au maire de
Lorient, en charge de
la voirie, des parcs et
jardins et de la mobilité



Il y a eu un travail avec les associations de commerçants sur le stationnement afin de garantir la rotation. Le projet urbain de « ramblas » vers le bassin à flots a permis la requalification de l'espace public, la création de jeux pour enfants, d'un miroir d'eau, la suppression du stationnement. Les commerçants ont en effet compris que ce qui attire les clients, c'est la qualité de l'espace public qu'ils auront devant leur magasin. Nous avons ainsi conquis de nouveaux espaces qu'ils n'avaient pas avant.

*Les participants à la table ronde à l'écoute
de l'animateur Olivier Razemon*



4

Pensez-vous que 50 millions d'euros pour le plan vélo national soit suffisant ?



LUDOVIC CHALEROUX

Consultant en Mobilité,
Créateur du bureau
d'études IdCité

“ Les zones 30 sont avant tout un projet pédagogique, il s'agit de mettre autant d'argent dans la communication que dans les aménagements de voirie car ces derniers coûtent cher et sont parfois longs à réaliser. Il est nécessaire de réaliser un travail pédagogique, de la sensibilisation, qui coûte moins cher et qui change les mentalités plus rapidement. La zone 30 ne marche que s'il y a 90 % des automobilistes qui jouent le jeu. C'est le changement de comportement qui permet de tenir le 30 km/h. Il faut bien comprendre que les aménagements vélo sont des marqueurs de politique cyclable de la ville, une vitrine. On peut miser sur deux ou trois aménagements qui doivent parler aux automobilistes, sur une dorsale visible par l'automobiliste. Il doit se rendre compte que la ville est cyclable, pour l'inciter à monter sur un vélo.





OLIVIER RAZEMON

Journaliste indépendant et auteur français, spécialiste des transports



Le Plan vélo national annoncé par le gouvernement envoie le signal que le vélo est un moyen de transport tout à fait légitime. Il contribue à soigner un certain nombre de maux de notre société. 50 millions d'euros, c'est vrai, ce n'est pas beaucoup, mais il n'y a jamais eu de budget national pour le vélo. Et surtout, il faut voir cela comme du complément de budget des collectivités.



Nous misons sur la continuité cyclable, en évitant toutes les ruptures. Pour y parvenir nous disposons d'un budget annuel de 500 000 € pour le développement de la marche et du vélo. Nous avons notamment édité un plan pocket vélo avec neuf lignes d'itinéraires cyclables. Chaque ligne est numérotée, et indiquée au sol avec une flèche indiquant le sens à suivre. Les gens sont ainsi interpellés en voyant une bande cyclable et le numéro de la ligne.



BRUNO BLANCHARD

Adjoint au maire de Lorient, en charge de la voirie, des parcs et jardins et de la mobilité



Petite caserne
2 allée des platanes - BP 628
64106 Bayonne Cedex
Tél. 05 59 46 50 10

4 rue Henri IV - Porte J
64000 Pau
Tél. 05 33 64 00 30

www.audap.org

PAU BÉARN
PYRÉNÉES
MOBILITÉS