

Mercredi 21 septembre 2011

DOSSIER DE PRESSE

Semaine de la Mobilité 2011



*Bougez autrement,
la meilleure énergie c'est la vôtre*

Sommaire

I - Communiqué de presse

II - Pour une politique de déplacement ambitieuse

III - Une politique en faveur des déplacements cyclables

- Développer l'usage du vélo
- Une meilleure mobilité dans le cœur d'agglomération : le vélo en zones apaisées
- Les vélostations
- Le stationnement vélo

IV – Les réalisations 2011

- Piste cyclable de l'avenue Eloi Ducom
- Piste cyclable de l'avenue des Martyrs de la résistance
- Piste cyclable dans le bourg de Saint-Martin d'Oney (le long de la RD 38)

V - Données nationales sur la pratique du vélo

VI - Mobilité : les bonnes pratiques pour s'engager au quotidien !

I - COMMUNIQUE DE PRESSE

Bus, marche, vélo, voiture : Circuler ensemble !

Semaine de la Mobilité au Marsan

Le Marsan Agglomération participe, pour la 3^e année consécutive, à la Semaine européenne de la Mobilité qui se déroule du 16 au 22 septembre.

Cette initiative a pour but d'informer et de sensibiliser le public à la nécessité d'une mobilité durable et responsable à la veille des changements majeurs qui vont s'opérer en matière de politique de déplacement sur l'Agglomération du Marsan.

Elle a également pour ambition de contribuer à faire changer les comportements en faveur des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle (transports publics, vélo, marche à pied, covoiturage, autopartage,...).

Le Marsan Agglomération a choisi, cette année, de mettre l'accent sur sa politique en matière de déplacements cyclables. Cette orientation se traduit, en ce mois de septembre, par l'inauguration de la piste cyclable de l'avenue Eloi Ducom qui permet :

- de relier les communes du Marsan d'est en ouest
- de faciliter les déplacements des habitants du Marsan dans leurs pratiques quotidiennes comme dans leurs loisirs
- d'assurer la continuité de « l'Eurovéloroute » n°3 dans le cœur de ville de Mont de Marsan et ainsi de relier la voie verte du Marsan et de l'Armagnac au projet de voie verte « Adour Garonne » le long de la Midouze.

Contact :

Anne Marie Commenay – Directrice de la communication
Tél. : 05 58 46 61 55 – Courriel : anne-marie.commenay@lemarsan.fr

II - POUR UNE POLITIQUE DE DEPLACEMENT AMBITIEUSE

Le besoin croissant de mobilité, la progression inquiétante des émissions de gaz à effet de serre et la hausse du prix du pétrole qui grève le budget familial, placent la question des déplacements au cœur des préoccupations des élus du Marsan Agglomération. Les enjeux induits en termes d'aménagement et d'environnement sont importants et les ont conduits à réfléchir à une nouvelle organisation des déplacements sur le territoire de l'agglomération.

Pour répondre aux attentes légitimes des habitants en matière de droit au transport, de choix du mode de déplacements ou de qualité de vie dans l'agglomération, Le Marsan a défini, dans le cadre de **son plan global de déplacement (PGD)**, les grands principes de transport de personnes, de marchandises, de circulation et de stationnement au regard du développement urbain de l'agglomération et des grands projets d'équipements à venir.

Cette approche globale permettra une meilleure adéquation entre la gestion des déplacements et le développement du territoire.

Les 4 axes prioritaires du PGD:

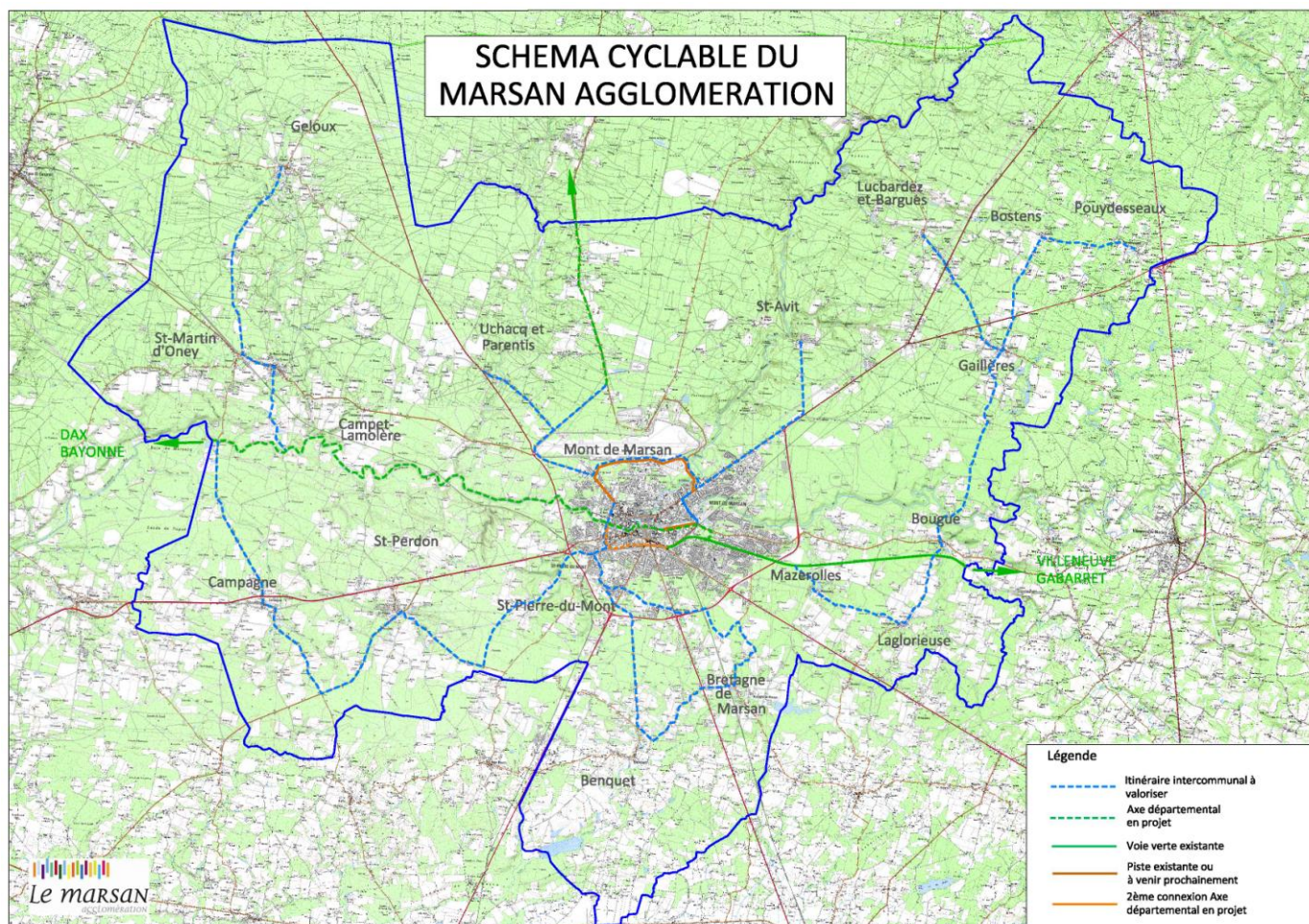
- Une meilleure mobilité dans le cœur de l'agglomération
- Le développement de l'usage des transports collectifs
- Le développement du vélo
- L'accompagnement vers de nouveaux comportements de déplacement plus durables

III - UNE POLITIQUE EN FAVEUR DES DEPLACEMENTS CYCLABLES

Développer l'usage du vélo

Créer un « Réseau vélo » d'agglomération a pour objectif de satisfaire les besoins de déplacements à vélo dans le cadre d'un schéma de référence. Les principes d'organisation sont fondés sur trois types d'itinéraires : structurants, secondaires et de maillage en vue de répondre aux différents besoins de mobilité, déplacements quotidiens, de loisirs ou sportif. Ce schéma s'inscrit en articulation avec le schéma départemental de voies vertes et vélo routes et les actions d'apaisement du cœur d'agglomération.

Voir cartes en annexe au format A3



Les principes d'organisation du schéma de référence proposé par le PGD comprennent :

- Des itinéraires structurants ayant plusieurs fonctions : relier les communes périphériques au cœur d'agglomération, favoriser un accès direct au cœur d'agglomération et assurer la continuité avec les itinéraires départementaux
- Des itinéraires secondaires pour aller d'une structure à l'autre sans passer par le cœur d'agglomération, assurant ainsi un maillage inter quartier et constituant la trame principale de desserte du cœur d'agglomération
- Des itinéraires de maillage compléteront ce dispositif par la mise en continuité de la trame cyclable existante et jusqu'aux principaux générateurs notamment les établissements d'enseignement

➤ Une étude pré opérationnelle d'un « Réseau Vélo d'agglomération » est nécessaire avec :

- Inventaire et diagnostic
- Etablissement d'un inventaire des cheminements actuels qui peuvent satisfaire les déplacements utilitaires (qualité du revêtement, gabarit de voirie, éclairage...), les déplacements de loisirs, recenser les opportunités de site propre...
- Diagnostic de l'usage
- Définition du réseau : définir les itinéraires structurants de longues et courtes distances (dont celles de proximité), une proposition de maillage (continuité d'itinéraires...), les liaisons avec les réseaux de loisirs, sportifs et départementaux
- Définition des conditions de réalisation : définition des types d'aménagement : pistes cyclables, bandes cyclables, zones 30, zones piétonnes (vélos tolérés), contresens cyclables, circulation sur trottoir... en fonction des opportunités et des besoins
- Définition des principes de traitement : largeurs, positionnement, traitement de surface, etc...
- Sécuriser les aménagements (lieux où la cohabitation vélo/VP est difficile, pistes en site propre, traitements des carrefours, ...),
- Etablir un plan de signalétique
- Prévoir les stationnements et aménagements de sécurité hors réseau.
- Etablir un guide des bonnes pratiques pour aménager les carrefours (en particulier giratoires) et les itinéraires pour la sécurité des déplacements en vélos

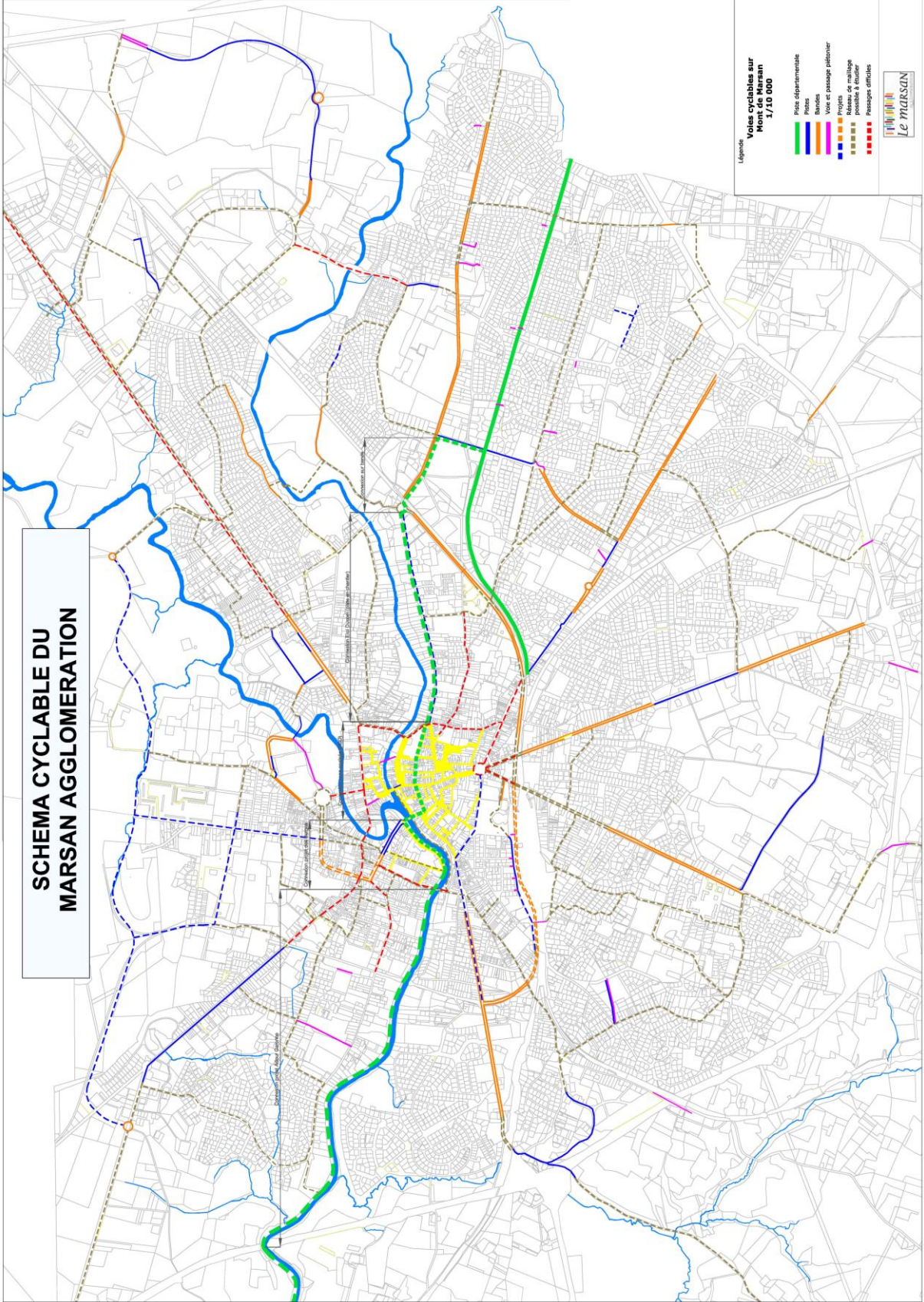
Les coûts :

L'estimation du coût de l'étude approfondie de « Réseau Vélo d'agglomération » est de 50 k€.

Les coûts en investissements restent à définir au regard des résultats de l'étude.

Une première estimation s'élève à 850 k€ pour la concrétisation du schéma de principe s'échelonnant sur 7 années de mise en œuvre.

SCHEMA CYCLABLE DU MARSAN AGGLOMERATION



Une meilleure mobilité dans le cœur de l'agglomération : le vélo en zones apaisées

Les zones apaisées

Enfant, parent avec poussette, senior, personne à mobilité réduite, cycliste, roller, piéton, chacun a droit à la ville. Un usage responsable de l'automobile en est la condition, en particulier grâce à une modération des vitesses. Pour cela, il est nécessaire de requalifier l'espace public central et d'aménager progressivement ces espaces de centralité par des zones apaisées (zone piétonne, zone de rencontres, zone 30 : zone réglementée à 30km/h) afin d'assurer la sécurité des usagers et de réduire les nuisances (bruit et pollution).



Trois types de zones sont mis en place de façon concentrique :

- La zone piétonne qui concerne l'espace hypercentral (entre la place du Général Leclerc et la place Saint Roch) et les berges de la Midouze,
- La zone de rencontre (20km/h) qui concerne les voies de part et d'autre de la Midouze,
- La zone 30, qui s'étend de la place du Sablar au Sud à la Place R. Poincaré à l'Ouest et la place Francis Planté au Nord.

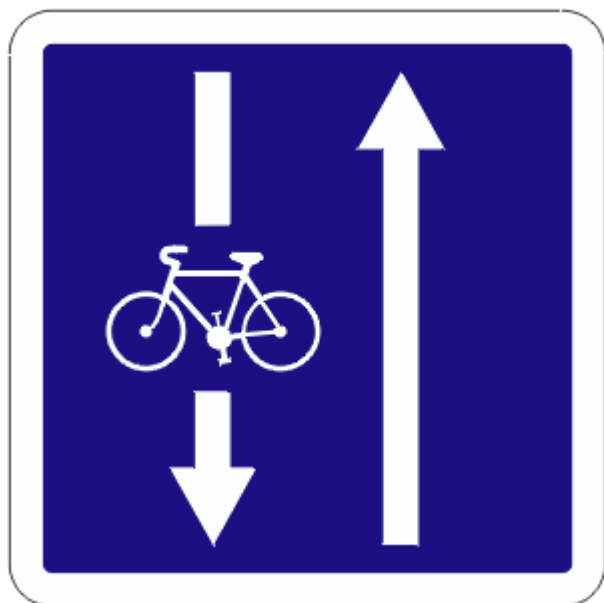
Phasage :

2011 à 2014 : Les aménagements sont réalisés en continuité et en complément des aménagements en cours dans le cadre du projet des berges de la ville de Mont de Marsan.

Le vélo en zone apaisée (Zones 30, zones de rencontre, aires piétonnes)

La généralisation des double-sens cyclables

C'est une rue à sens unique pour les véhicules motorisés, ouverte dans les deux sens pour les cyclistes. Il contribue au maillage du réseau cyclable et raccourcit les distances à parcourir. Il dynamise les déplacements et engendre une diminution de la vitesse.



Le décret 2008-754 du 30 juillet 2008 stipule que toute rue à sens unique est automatiquement en double sens pour les cyclistes dans les zones 30 et dans les zones de rencontre (la zone de rencontre est une aire piétonne accessible en permanence à la voiture roulant à maximum 20 km/h. C'est un espace où les piétons sont prioritaires). Dans les autres rues à sens unique, la législation de 1996 reste en vigueur, à savoir qu'il suffit d'un arrêté du maire pour autoriser les cyclistes à rouler dans les deux sens (sens des voitures et sens inverse).

Les double-sens cyclables à Mont de Marsan

Quelques exemples en zones 30 :

- rue Ulysse Pallu et rues adjacentes (rues de Marton, Vincent Tamon, Marcel Samba, de Caoussehourg)
- rue du 4 septembre,
- rue Robert Wlérick

Quelques exemples en zones de rencontre :

- place Charles de Gaulle,
- place Abbé Bordes
- rue de la Madeleine
- rue Molière
- rue Léon gambetta (entre av. Aristide briand et Cale de l'Abreuvoir)
- rue Lobaner
- rue Lacataye (entre Gaston Fébus et place Charles de Gaulle)
- Pont Gisèle Halimi
- Impasse Molière
- Impasse Cornulier

Quelques exemples en aires piétonnes :

- rue du Mirail (entre rue Henri Villenave et rue Augustin Lesbazeilles)
- Place Pitrac
- Petite rue Saint-Roch
- Parc de Nahuque / allée de Nahuque / allée de Sainte Angèle
- Impasse Paul Haget

Quelques exemples en contre-sens cyclables, hors zones 30

- Avenue de barbe d'or
- Boulevard de la Brigade Carnot

Des vélostations

Dans le but de favoriser l'usage modal et intermodal du vélo, 2 vélostations seront créées à la Place Charles de Gaulle et au Pôle d'Échange Multimodal SNCF (PEM).

Les services d'accompagnement envisagés :

- Services de location (longue, moyenne et courte durées) pour les vélos classiques, voire électriques.
- Places de stationnement gardiennées pour les vélos
- Services d'entretien et de réparation
- Informations relatives aux possibilités de déplacements alternatifs à la voiture (pistes et itinéraires cyclables, intermodalité train + bus à la gare)

La mise en place des vélostations se fera en deuxième phase du PGD (expérimentation de la location dans un premier temps avant de développer les autres prestations), en articulation avec les aménagements du PEM. Il est prévu également que la gestion de ces vélostations rentre dans le cadre général d'une contractualisation de services de transports et de mobilité sur l'agglomération.

Coût de l'opération

Il est estimé à 15 k€ pour l'étude, 200 k€ pour la réalisation et 40 k€ pour le fonctionnement.

Le stationnement des vélos

La mise en place de mobiliers urbains aura pour objectif de favoriser l'usage du vélo. A cet effet, des mesures seront mises en place :

- la sécurisation et le développement du stationnement des 2 roues sur le domaine public,
- l'évaluation du type de mobiliers de stationnement adaptés à chaque usage,
- une signalétique des stationnements vélos à des points stratégiques du réseau cyclable et un accompagnement réglementaire par des normes de stationnement vélos dans les constructions nouvelles (révision du PLU).

Coût de ces mesures :

Il est estimé à 340 k€ : 10 k€ pour l'étude et 330 k€ pour la réalisation.

IV – LES REALISATIONS 2011

La piste cyclable de l'avenue Eloi Ducom

Dans le cadre des travaux d'aménagement engagés par Le Marsan Agglomération sur l'avenue Eloi Ducom, une piste cyclable bidirectionnelle hors chaussée a été réalisée sur tout le linéaire de voirie.

Cette piste cyclable constitue un des trois segments urbains permettant d'assurer la continuité de « l'Eurovéloroute » entre la voie verte existante reliant Villeneuve de Marsan, et le projet de voie verte « Adour-Garonne ».

Les deux autres segments qui permettront d'assurer la continuité de l'itinéraire sont constitués par la sectorisation du centre ville en zones apaisées, prévue par le Plan Global de Déplacement (PGD), et les cheminements doux prévus pour le projet des Berges de la Midouze.

Un deuxième axe permettant d'assurer la liaison entre les deux voies vertes, est prévu à plus longue échéance, par un contournement empruntant les boulevards Lacaze et Manot-Gare.

Coût de l'opération :

Les travaux liés à la piste cyclable s'élèvent à 123 507€ TTC.

✓ L'avenue Eloi Ducom

Les travaux de l'avenue Eloi Ducom à Mont de Marsan se sont achevés le 5 juillet dernier. Ils étaient inscrits au programme d'aménagement de voirie 2011 du Marsan Agglomération.

Montants de l'aménagement de voirie :

700 000 € TTC dont 123 507 € TTC pour la réalisation de la piste cyclable

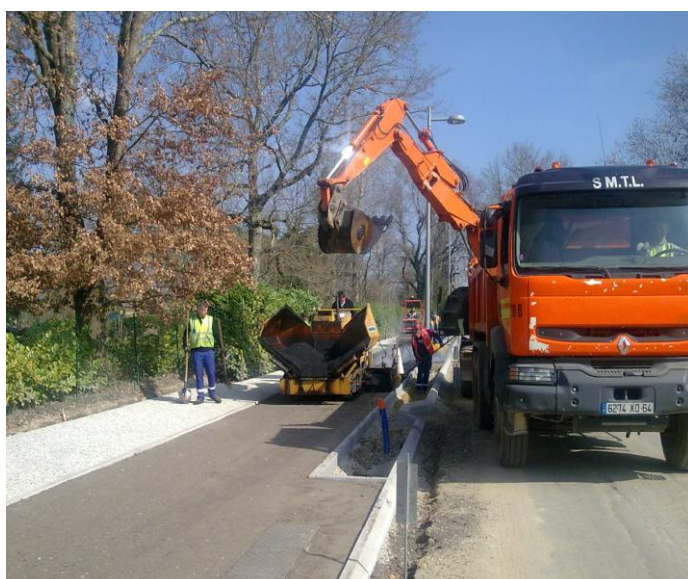
Montant des travaux de rénovation des réseaux effectués en amont des travaux de voirie (eau, assainissement, télécommunication, éclairage public, très haut débit, commande des feux) : 500 000 €

Financier

Le Marsan agglomération

Durée des travaux

Du 24 janvier 2011 au 5 juillet 2011



Caractéristiques du chantier :

Le chantier concernait 1 200 mètres de voie. La voirie, en double sens depuis le rond Point de la Hiroire jusqu'à l'avenue Jean Larrieu, a une largeur de 5,5 m.

Entre l'avenue Jean Larrieu et le carrefour Pierre Lisse, elle est en sens unique avec une largeur de 2,8 m.

Une piste cyclable double sens a été créée entre le rond point de la Hiroire et l'impasse du jour le plus long, où elle se transforme en espace partagé avec les piétons, jusqu'au carrefour Pierre Lisse.

Des places de stationnement ont été conservées devant les cabinets médicaux.

Les trottoirs ainsi que l'arrêt de bus ont été rendus accessibles aux personnes à mobilité réduite : passages bateaux traités à plat, largeur du trottoir portée à 1,4 m minimum, pente de 3% de ces trottoirs, quais de bus podotactiles d'une hauteur de 17cm... (Recommandations du Schéma directeur d'accessibilité)

Les travaux en quelques chiffres

Le chantier a nécessité la mise en œuvre de :

- 5 000 m² de bétons désactivés
- 5 300 m de bordures
- 1 625 tonnes d'enrobés.

La piste cyclable de l'avenue des Martyrs de la résistance

Lors des travaux d'aménagement engagés par Le Marsan Agglomération sur l'entrée Ouest, une piste cyclable bidirectionnelle, hors chaussée, a été réalisée sur tout le linéaire de voirie de l'avenue des Martyrs de la résistance.

Cette piste cyclable va prendre place sur une des principales entrées de l'agglomération et offrir un espace public de qualité et sécurisé dédié aux cyclistes.

Le projet a son importance dans la promotion et le développement des modes de déplacement alternatifs sur un axe particulièrement fréquenté.

Coût de l'opération :

Le coût total des travaux liés à cette piste cyclable, intégrée au projet de développement d'itinéraires cohérents et structurés à l'échelle du Marsan Agglomération, s'élève à **126 130€ TTC**

Livraison : fin octobre

Piste cyclable - Bourg de Saint-Martin d'Oney (le long de la RD 38)

Les travaux d'aménagement de la piste cyclable à Saint-Martin-d'Oney se sont achevés en janvier dernier. Ils étaient inscrits aux programmes d'aménagement de voirie 2009 et 2010 du Marsan Agglomération.



Montant de l'aménagement de voirie : 406 640 € TTC dont 223 652 € TTC pour la réalisation de la piste cyclable

Financeurs piste cyclable :
Le Marsan agglomération (82%)
Conseil général (18 %)

Durée des travaux :
De 2009 à 2010.

Caractéristiques du chantier :

Le chantier concernait l'aménagement d'une piste cyclable dans le bourg de Saint-Martin d'Oney sur une longueur de 1 100 mètres.

Des places de stationnement ont été aménagées devant le cabinet médical.

La largeur de chaussée de la route départementale a été réduite de 7,50 m à 6 m, afin de maîtriser la vitesse des véhicules en agglomération.

L'éclairage public et les espaces verts ont été réalisés par la Commune.

Les travaux en quelques chiffres

Le chantier a nécessité la mise en œuvre de :

- 2 200 m de drains pour les eaux pluviales
- 3 500 m de bordures
- 5 900 m² d'enrobés

V - DONNEES NATIONALES SUR LA PRATIQUE DU VELO

Le vélo : la solution la plus économique pour des parcours de moins de 5km !

Le vélo est le meilleur moyen de se déplacer en ville avec la marche à pied, c'est pourquoi l'usage du vélo est un moyen de déplacement en plein essor chez les urbains.

23 à 25 millions de français (de 4 ans et plus) – soit 40% de la population – déclarent avoir une pratique régulière :

- 30 à 36% des français déclarent utiliser le vélo comme moyen de déplacement
- 5% pratiquent quotidiennement

10 millions de français (17% de la population) déclarent faire du vélo occasionnellement.

Evolution de la pratique du vélo :

Pour les déplacements quotidiens : augmentation très nette depuis quelques années dans certaines villes :

- le trafic cycliste a été multiplié par plus de 3 (entre 3 et 4) en 8 ans à Lyon et Villeurbanne (la pratique a même augmenté dans les zones périurbaines de Lyon).

- 8% des déplacements dans le centre ville de Bordeaux se font aujourd'hui à vélo, contre 3% il y a 10 ans.

- Strasbourg : 15% des déplacements se font à vélo, pour l'ensemble de la ville.

Pratique de loisir/tourisme : Le nombre d'adhérents de la fédération française de cyclotourisme augmente progressivement (125 000 en 2009 contre moins de 120 000 en 2005).

En 2009, 3,2 millions de vélos vendus, dont plus de 240 000 vélos de ville (soit 7% de plus qu'en 2008) ... Les ventes de vélos à assistance électrique (VAE) ont représenté près de 23 700 unités en 2009 (15 700 unités en 2008)

Nombre de déplacements

- 32 millions de déplacements par semaine, soit 0,08 déplacement/personne/jour (avec une durée moyenne de 16,5 minutes en 2008, et une distance moyenne de 4 à 5 km par déplacement) ;
- 3 à 4% des trajets en ville avec de grosses différences selon les villes (1% à Marseille, 15% à Strasbourg) ;
- Au total, environ 3% des déplacements se font aujourd'hui à vélo.

Pourquoi adopter le vélo ?

✓ Rapide et efficace

Jusqu'à 5km, voire 7 ou 8 km si les aménagements cyclables sont continus, confortables et sécurisés, le vélo est plus rapide et supprime les problèmes de stationnement. En effet, un cycliste roule en moyenne à 15 km/heure en ville, alors que la vitesse moyenne des véhicules est de 14 km/heure. De plus, un déplacement en voiture sur deux fait moins de 3 km !

✓ Economique

- Pour l'utilisateur : le vélo coûte 0,20 euros par kilomètre tout compris (achat et entretien), soit entre 100 et 150 euros par an selon le modèle choisi. En 2009, le prix moyen d'un vélo de ville était de 266 euros.

- Pour la collectivité : la réalisation des infrastructures pour les cyclistes (notamment stationnement) est bien moins chère que celle des voitures, moins consommatrice d'espace urbain et permet de diminuer la pollution et l'effet de serre.

✓ Convivial

De nouvelles pratiques conviviales émergent autour du vélo, notamment pour les enfants. Les bus cyclistes par exemple (ou « caracycles ») permettent à un groupe de cyclistes de se déplacer ensemble sur un itinéraire défini comprenant des « stations » avec des horaires de passage. Toutes les informations sur <http://www.buscyclistes.org/>

✓ Ecologique

A vélo, la seule énergie dépensée est celle de celui qui pédale ! Pas un gramme de carburant dépensé et zéro polluant émis !

✓ Sain

Le vélo est idéal pour se maintenir en forme : 16 km à vélo correspondent à 1 heure de marche, temps journalier recommandé pour lutter contre la prise de poids et les maladies cardio-vasculaires.

Selon une étude menée par l'OMS, une personne qui pratique 3h de vélo par semaine voit son risque de mortalité diminuer d'un tiers par rapport à une personne ne pratiquant pas le vélo.

VI - LES BONNES PRATIQUES

8 exemples de gestes citoyens pour s'engager au quotidien

◆ *Pour mes déplacements courts, je choisis le moyen de transport le mieux adapté : la marche, le vélo, les transports en commun...*

Bon à savoir : Utiliser sa voiture pour des petits trajets multiplie la consommation de carburant, les émissions de gaz à effet de serre et la pollution atmosphérique par 3 !

◆ *J'accompagne, à pied et non en voiture, mes enfants à l'école....*

Bon à savoir : Pratiquer la marche ou le vélo contribue à réduire les risques d'obésité dont souffre en France 1 enfant sur 6 !

◆ *En ville, j'utilise prioritairement les transports en commun*

Bon à savoir : Utiliser les transports publics vous permettra d'économiser de l'énergie et votre argent ! Un abonnement annuel coûte 17 fois moins cher que d'utiliser une voiture !

◆ *Je favorise les économies d'énergie et le désengorgement de ma ville en privilégiant le covoiturage et l'autopartage.*

Bon à savoir : Mondialement, 20 % de l'énergie produite est consacrée au transport.

◆ *J'utilise plus efficacement l'espace public et la voirie en combinant, par exemple, l'usage du vélo et du bus.*

Bon à savoir : un bus peut transporter l'équivalent des passagers de 40 à 50 voitures !

◆ *Si je dois prendre ma voiture, je règle mon moteur, je conduis en souplesse et je respecte les limitations de vitesse !*

Bon à savoir : En respectant ces règles, vous polluerez moins !

◆ *Si je dois prendre ma voiture, j'éteins le moteur en cas d'arrêt prolongé et ainsi je participe à la lutte contre le bruit et la pollution atmosphérique.*

Bon à savoir : en 2002, en France, de 6 500 à 9 500 décès seraient directement imputables à la pollution émise notamment par les automobiles !