

## MODES DOUX

### MÉTHODOLOGIE

Les modes doux désignent les déplacements effectués à pied, à vélo, en roller... Dans cette étude sur les effets du tramway, il est proposé d'évaluer l'évolution de l'offre concernant les modes doux grâce à des indicateurs sur les itinéraires cyclables, les zones piétonnes ou zones 30... Pour compléter cette approche, il serait intéressant d'évaluer également l'utilisation de ces infrastructures par des comptages de flux vélos ou piétons. Cependant, de tels comptages n'étaient pas disponibles sauf pour l'année 2007 où une campagne de comptages vélos a été menée par le SMTC en collaboration avec la Ville de Clermont-Ferrand (cf annexe 1). Le seul indicateur permettant d'appréhender l'évolution de la demande entre 2002 et 2008 concerne donc les locations de vélo.

Enfin, on peut préciser que pour évaluer la pratique de ces modes, les outils classiques comme les enquêtes ménages déplacements ne sont pas toujours pertinents. En effet, la méthodologie pour compter les déplacements à pied a changé, ce qui rend les comparaisons difficiles, et la pratique du vélo ou autres modes doux n'est pas assez développée pour constituer des échantillons statistiques représentatifs.

Il est donc proposé d'évaluer l'évolution des modes doux à proximité de la ligne A de tramway à partir de :

- la longueur cumulée (somme dans les 2 sens) de tous les itinéraires cyclables notamment les pistes et les bandes cyclables (cf. annexe 2) ;
- la taille et le nombre de zones 30 qui constituent des espaces privilégiés pour les modes doux (zones où les aménagements et la réduction des vitesses permettent un meilleur partage de la voirie et une amélioration de la sécurité) ;
- la taille des zones piétonnes qui sont des espaces dédiés aux piétons mais également autorisés aux vélos à vitesse réduite ;
- le nombre d'équipements de stationnement vélo (pinces-roues et arceaux) ;
- le nombre annuel de locations de vélos (Moovicité et anciennement LéoVélo).

Le périmètre retenu pour l'ensemble de ces données est celui de la Ville de Clermont-Ferrand. Les données proviennent donc de la Ville de Clermont-Ferrand et du SMTC pour les locations de vélos.



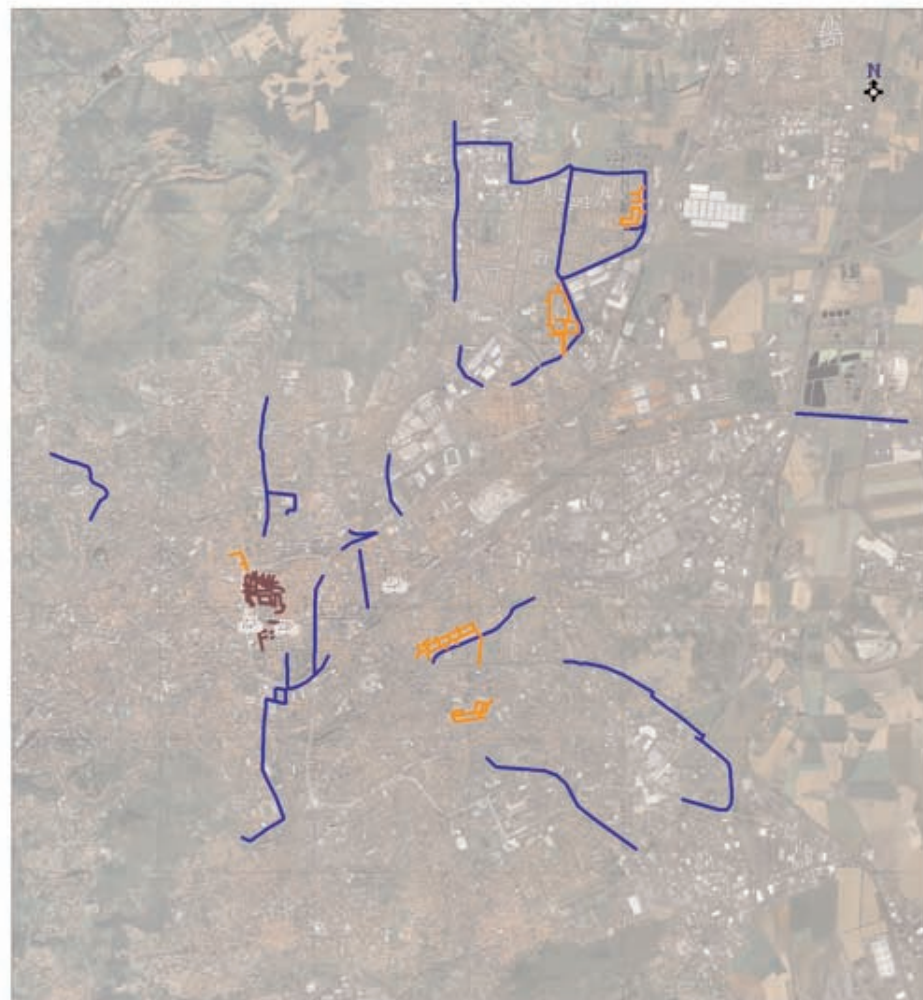
## CONSTAT 2002

Le réseau cyclable de 2002 est composé de 35,8 km d'aménagement cyclables, parmi lesquels on distingue : 61 % de pistes bidirectionnelles, 22 % de bandes bidirectionnelles, 15 % de bandes unidirectionnelles et 2 % de pistes unidirectionnelles. Il manque de continuité et de lisibilité comme le montre la figure n°1.

A ces itinéraires cyclables, on peut rajouter les zones 30 qui sont considérées comme des aménagements cyclables à part entière. En effet, elles ont une dimension sécuritaire et participent de ce fait à un meilleur partage de la voirie entre les différents modes de transports et plus particulièrement du point de vue de la coexistence entre les vélos, les piétons et les véhicules particuliers. En 2002, 5 quartiers bénéficiaient de voies requalifiées en zones 30 représentant une longueur cumulée de 6,7 km.

La zone piétonne est limitée à l'hypercentre clermontois sur le plateau central : elle représente 3,3 km en 2002.

L'espace dédié aux modes doux sur la commune de Clermont-Ferrand en 2002.



### Légende

- Pistes et bandes cyclables (35,8 km)
- Zones 30 (6,7 km)
- Zones piétonnes (3,3 km)
- Sites de location Léovélo

Figure n°1 : l'espace dédié aux modes doux à Clermont-Ferrand en 2002

Concernant les aménagements de stationnement pour les 2 roues, on recense en 2002 : 60 pincés roues et 17 arceaux sur la commune de Clermont-Ferrand. Ce nombre apparaît faible pour l'ensemble de la commune.

La politique volontariste en faveur des 2 roues s'est développée face à la diminution de la pratique du vélo comme le montre l'évolution entre l'enquête ménages déplacements de 1992 et celle de 2003. L'autorité organisatrice des transports de l'agglomération clermontoise a donc mis en place en 2001 un service de location de vélo, appelé Léovélo. 2002 était la première année de pleine activité sur 3 sites (place Renoux, Jaude et la gare centrale) et comptait 3 352 locations. Ce service proposait 100 vélos dont la moitié étaient électriques. Cependant, leur taux de location était supérieur au succès des vélos dits « traditionnels » puisqu'il atteignait les 84 %. A noter qu'en 2002, la location de vélo était gratuite pour les abonnés du réseau de transports en commun urbains de T2C.

### EVOLUTION 2002 / 2008

Entre 2002 et 2008, la situation s'est améliorée comme le montre le tableau n°1, où tous les indicateurs modes doux ont évolué positivement. Cette amélioration est très nette pour les équipements de vélos : le nombre d'arceaux a été multiplié par 46 et le système des pincés roues a été abandonné car il est moins efficace contre le vol.

Les linéaires d'itinéraires cyclables ont augmenté dans des proportions relativement importantes (+ 44 %) mais l'effort a surtout porté sur les zones 30 dont le nombre est passé de 5 à 13 ce qui représente une multiplication de la longueur cumulée par un facteur 4. La zone piétonne a également été agrandie grâce à la piétonisation de la place de Jaude, de l'avenue des Etats-Unis et de la rue Gonod.

Le système de location de vélo, qui a changé de nom et d'exploitant, a vu son nombre de locations de vélo exploser : il a été multiplié par 6 entre 2002 et 2008 alors que le nombre de sites de location a diminué de 3 à 2 et que seule la 1ère semaine de location est restée gratuite pour les abonnés T2C.

	Longueur d'itinéraires cyclables	Zones 30		Zone piétonne	Equipements de stationnement vélo		Location de vélos
	(en Km)	(en Km)	nb de quartiers	(en Km)	nb de pincés-roues	nb d'arceaux	nb annuel de locations
<b>2002</b>	35,8	6,7	5	3,3	60	17	3 352
<b>2008</b>	51,6	30	13	3,5	60	778	21 014
<b>évolution entre 2002 et 2008</b>	+ 44%	+ 348%	+ 160%	+ 7%	+ 0%	+ 4 476%	+ 527%

**Tableau n°1** : évolution des indicateurs modes doux entre 2002 et 2008 sur la commune de Clermont-Ferrand (source : Ville de Clermont-Ferrand, SMTC)

La figure n°2 montre que la continuité du réseau cyclable s'est nettement améliorée avec la réalisation des itinéraires supplémentaires notamment les 9 Km le long de la ligne A de tramway. A proximité de la ligne A de tramway, certains quartiers ont bénéficié de réels aménagements qualitatifs pour les transformer en zone 30, comme la Plaine qui est de loin la plus vaste.

L'espace dédié aux modes doux sur la commune de Clermont-Ferrand en 2008.



#### Légende

- Pistes et bandes cyclables (51,6 km)
- Zones 30 (30 km)
- Zones piétonnes (3,5 km)
- Sites de location de vélo Moovicity

**Figure n°2** : l'espace dédié aux modes doux à Clermont-Ferrand en 2008

L'amélioration de la situation des modes doux entre 2002 et 2008 est conforme aux préconisations du PDU. Elle nécessite néanmoins d'être poursuivie par une politique volontariste car le réseau cyclable reste morcelé et la pratique du vélo peu développée.



**SYNTHÈSE :**

Les aménagements en faveur des modes doux entre 2002 et 2008 ont été très conséquents avec notamment :

- passage de 5 à 13 « zones 30 »,
- augmentation de la « zone piétonne » (Jaude, Etats-Unis, Gonot),
- + 44 % d'itinéraires cyclables supplémentaires (dont 9 km le long de la ligne de tramway),
- Nombre d'arceaux vélos multiplié par 46.

Néanmoins, il reste à développer un schéma cyclable continu et cohérent sur l'ensemble de l'agglomération, ce qui devrait être un des enjeux du PDU révisé.

La pratique du vélo reste peu développée, même si la location de vélos a été multipliée par 6.

