



Assemblée générale du 30 septembre 2017

RAPPORT MORAL DU PRÉSIDENT

Les seules villes européennes qui ont résolu les problèmes de congestion/pollution liés à l'usage inconsidéré de l'automobile sont celles qui ont lancé des politiques volontaristes, pluriannuelles et budgétisées pour limiter la place de l'automobile et favoriser l'usage du vélo au quotidien.

Dans ces villes les déplacements quotidiens se font pour 50 à 60 % à vélo ou à pied, 30 à 40 % en transports en commun, et seulement 10 % en voiture.

Rien que pour le vélo, la part modale cycliste atteint 36 % pour l'ensemble des Pays-Bas, et dépasse 50 % à Amsterdam, 40 % à Groningen, plus de 50 % à Copenhague au Danemark...

On trouve de tels résultats en Hollande, au Danemark, en Suède mais aussi dans des villes d'Allemagne, d'Espagne ou d'Italie...

Comment ces villes ont-elles réussi ?

L'expérience de ces villes montre que la limitation de la place de l'automobile nécessite en particulier les mesures suivantes :

- centre-ville historique en zone piétonne
- zone urbaine centrale en zone de rencontre à 20km/h avec priorité partout aux piétons et aux cyclistes
- zones résidentielles à 30 km/h, avec dispositifs d'apaisement et double sens cyclable généralisé
- artères principales équipées systématiquement de voies cyclables bidirectionnelles séparées avec des intersections aménagées
- interdiction totale des automobiles en transit pour la zone urbaine
- parkings sécurisés pour les vélos dans l'espace public et dans les habitats collectifs
- ateliers de réparation et d'entretien pour les vélos à disposition dans tous les quartiers
- une politique de formation et d'éducation

Des contre-exemples européens...

Partout en Europe où l'on a essayé de ménager la chèvre et le chou, on observe des échecs retentissants de politiques, parfois coûteuses, souvent inadaptées

- des systèmes de vélo en libre service sous utilisés et ruineux (jusqu'à 4500 euros par vélo et par an pour la collectivité)
- des pistes cyclables non séparées inutilisées, bloquées par le stationnement automobile, parfois dangereuses car dépourvues de continuité..

Et même où le vélo se développe un peu et atteint 10 à 15 % de part modale (Strasbourg, Bordeaux...) ce sont souvent des adeptes des transports en commun qui s'y mettent et la part de l'automobile ne change que très peu ...

Il faut des budgets spécifiques et pluriannuels

Aménager la ville pour la transition douce coûte de l'argent.

Mais bien moins que tenter de s'adapter encore à l'automobile !!

Les aménagements cyclables sont 20 à 100 fois moins coûteux que les aménagements automobiles, que ce soit pour les voies, les parkings, l'emprise foncière etc..

Les villes qui ont réussi ont ainsi diminué fortement leurs budgets d'équipement et d'entretien de voirie.

Vélocité Narbonne présentera avant l'été 2018 son Livre Blanc pour les déplacements doux à Narbonne

Ce Livre Blanc démontrera en détail que Narbonne peut devenir une ville modèle, pionnière en France, pour

-une vie urbaine plus harmonieuse

-des espaces publics réellement partagés pour tous, avec une place de la voiture limitée

-sans embouteillages et sans nuisances sonores

-permettant à tous, habitants et visiteurs, de respirer un air plus pur dans un environnement sain

-une meilleure santé pour ses habitants et ses enfants

En moins de 10 ans, Narbonne a l'opportunité de prendre le leadership français pour le développement du vélo dans les villes moyennes.

Nous offrirons notre projet, notre expertise et notre détermination à tous les Narbonnais.

Martin GUILLEMOT
Président de Vélocité Narbonne