

Pour un bikesharing meilleur

Rencontre d'information bikesharing 2014
Delémont, Suisse
18 septembre, 2014

Jacob Mason

Directeur de recherche
sur les transports



ITDP

Institute for Transportation
& Development Policy

ITDP: promouvoir des modes de transport durables à travers le monde

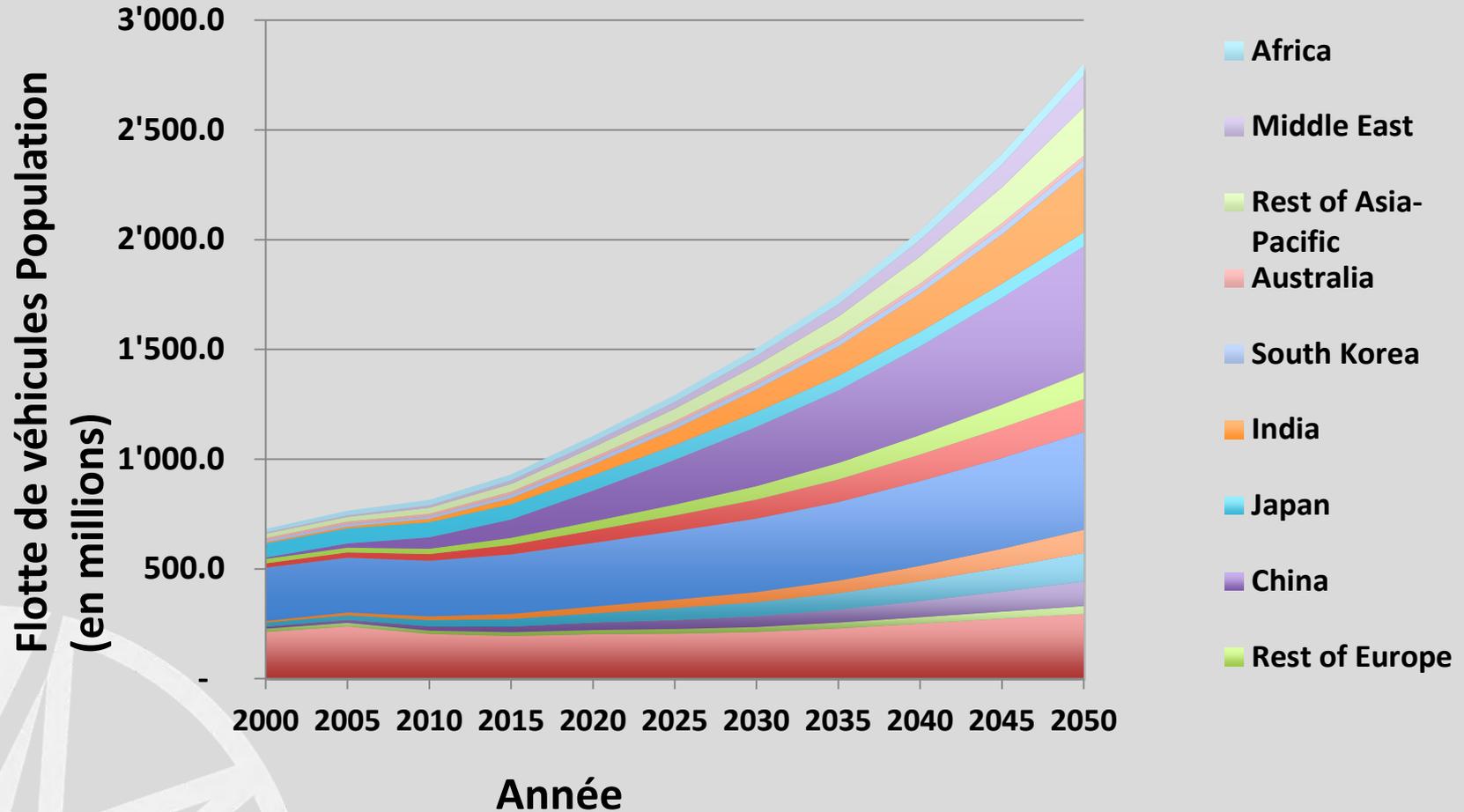


ITDP: promouvoir des modes de transport durables à travers le monde



Pourquoi c'est important

Flotte de véhicules mondiale 2000-2050 (ICCT)



Transport durable: Le Choix modal

Ancien modèle: un véhicule pour de nombreux types de déplacements.



coûts irrécupérables, amortissement des actifs, capacités excédentaires, et externalités immobilisées.

Nouveau modèle: Un éventail de modes de transport selon le type de déplacements.



Transport en commun



Bus/train



Taxis



Vélo en libre service



Covoiturage



Transportation Network Companies



Autopartage



Taxi collectif



Vélo



À pied

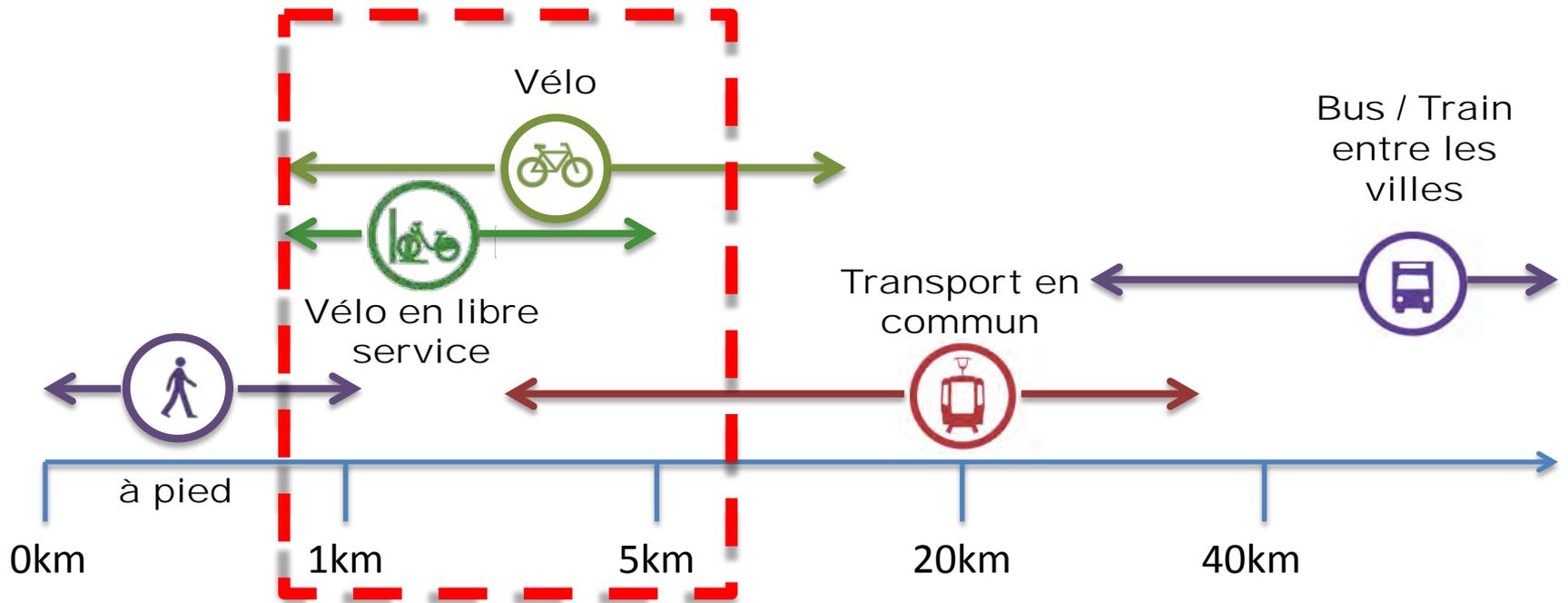
Sans coûts irrécupérables, sans amortissement, et sans gaspillage



ITDP

Institute for Transportation & Development Policy

Transport durable: Le Choix Modal



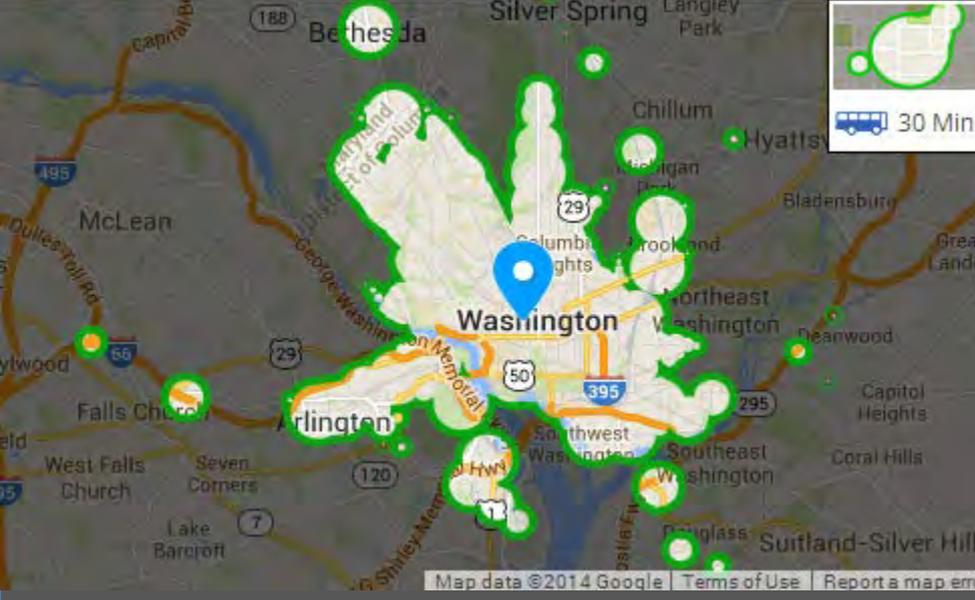
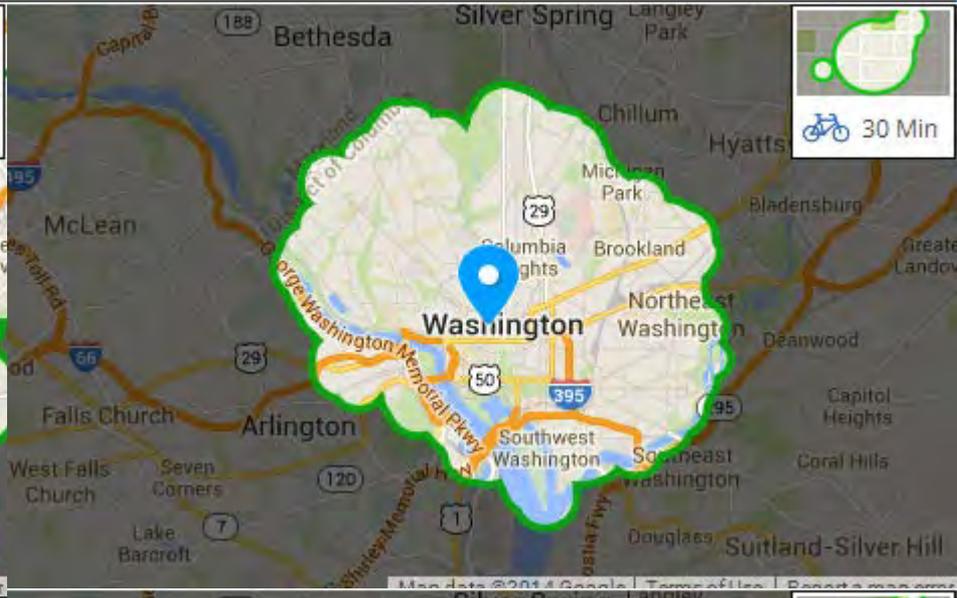
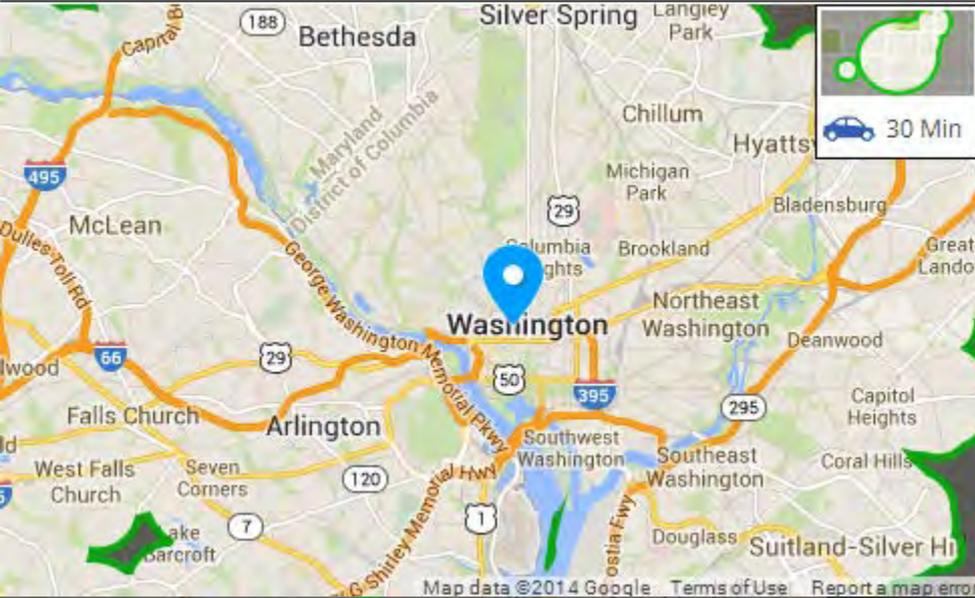
**Distances de
voyage
(environ)**



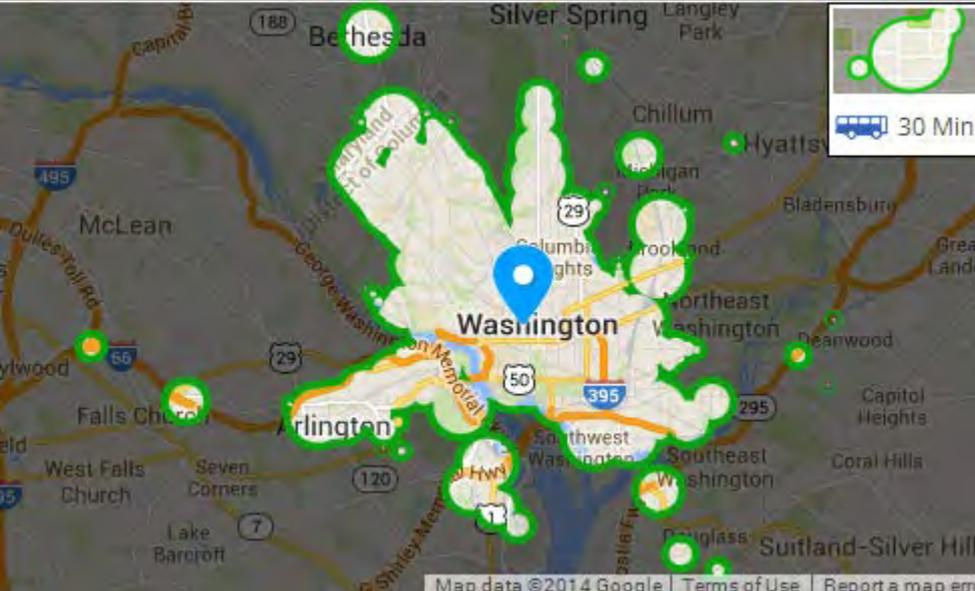
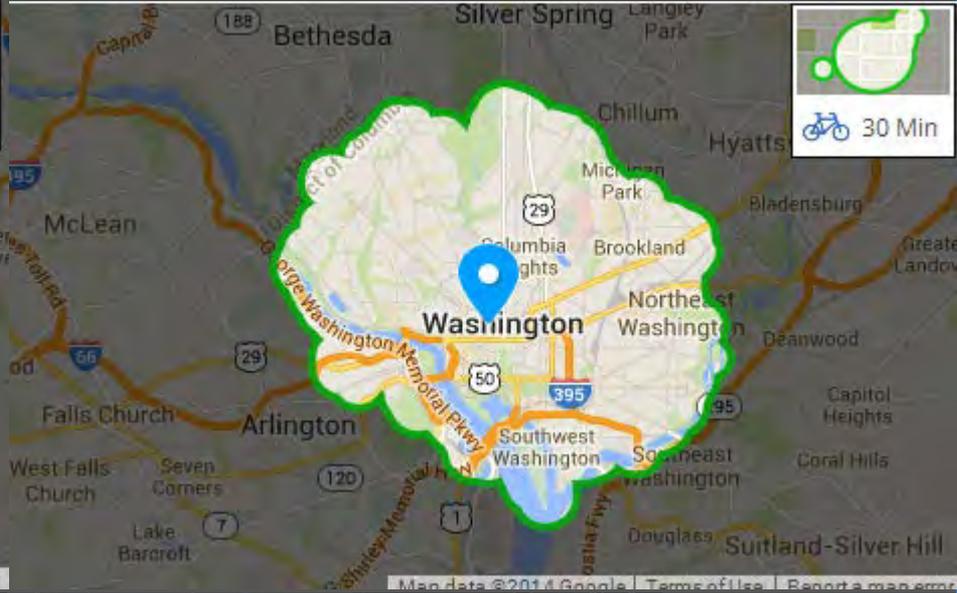
ITDP

Institute for Transportation
& Development Policy

Modes & Accès



Modes & Accès



Les obstacles au vélo



DISTANCES



SÉCURITÉ



COÛT



LE MANQUE DE PARKING EXTÉRIEUR



DÉPLACEMENT DU VÉLO



LE MANQUE DE PARKING INTÉRIEUR



ITDP

Institute for Transportation & Development Policy

Croissance mondiale des Vélos en libre service 2000-2013

par Embarq et Peter Midgley



600 Systèmes Uniques:

Lesquels fonctionnent bien?

Lesquels ne fonctionnent pas bien?

Comment peut-on les améliorer?

Indicateurs et méthodologie

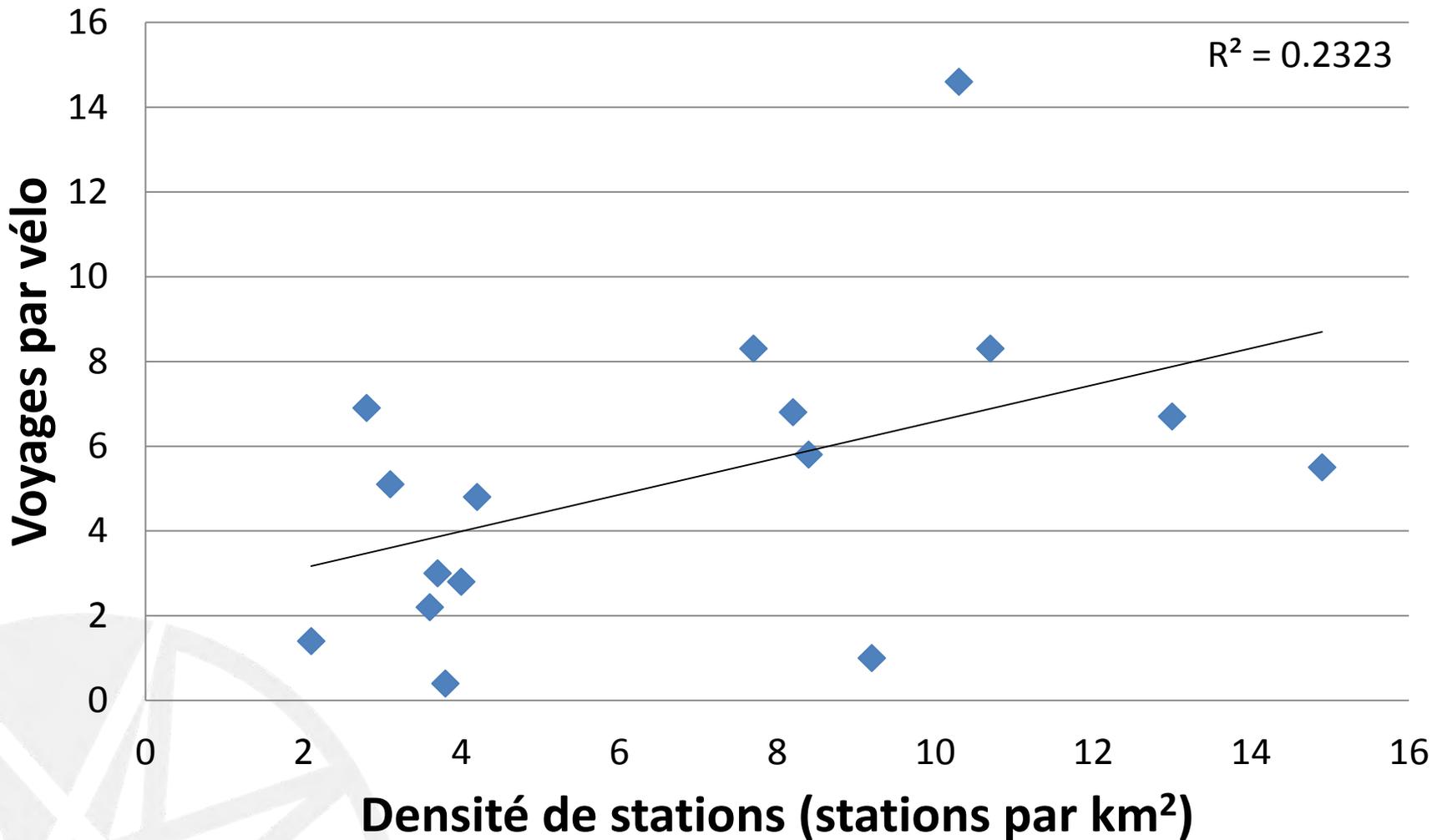
INDICATEURS DE PERFORMANCE:

- L'utilisation de l'infrastructure (voyages par vélo)
- L'utilisation par habitant (voyages par 1,000 habitants)
- Maîtrise des coûts (Frais de fonctionnement par voyage)

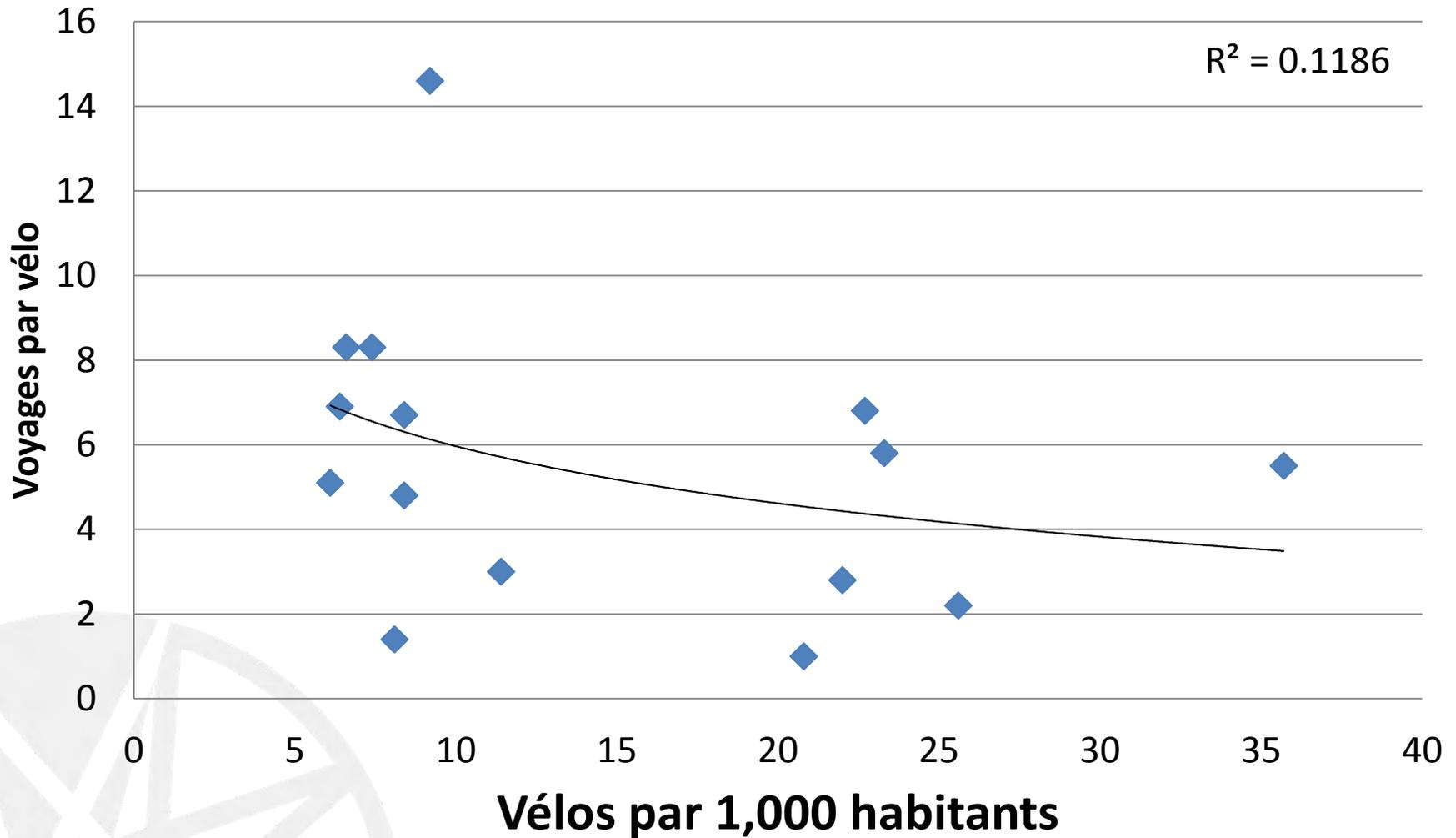
MESURES DE PLANIFICATION:

- Densité de stations (stations par km²)
- Vélos par 1,000 habitants
- La taille du système (Nombre de vélos)

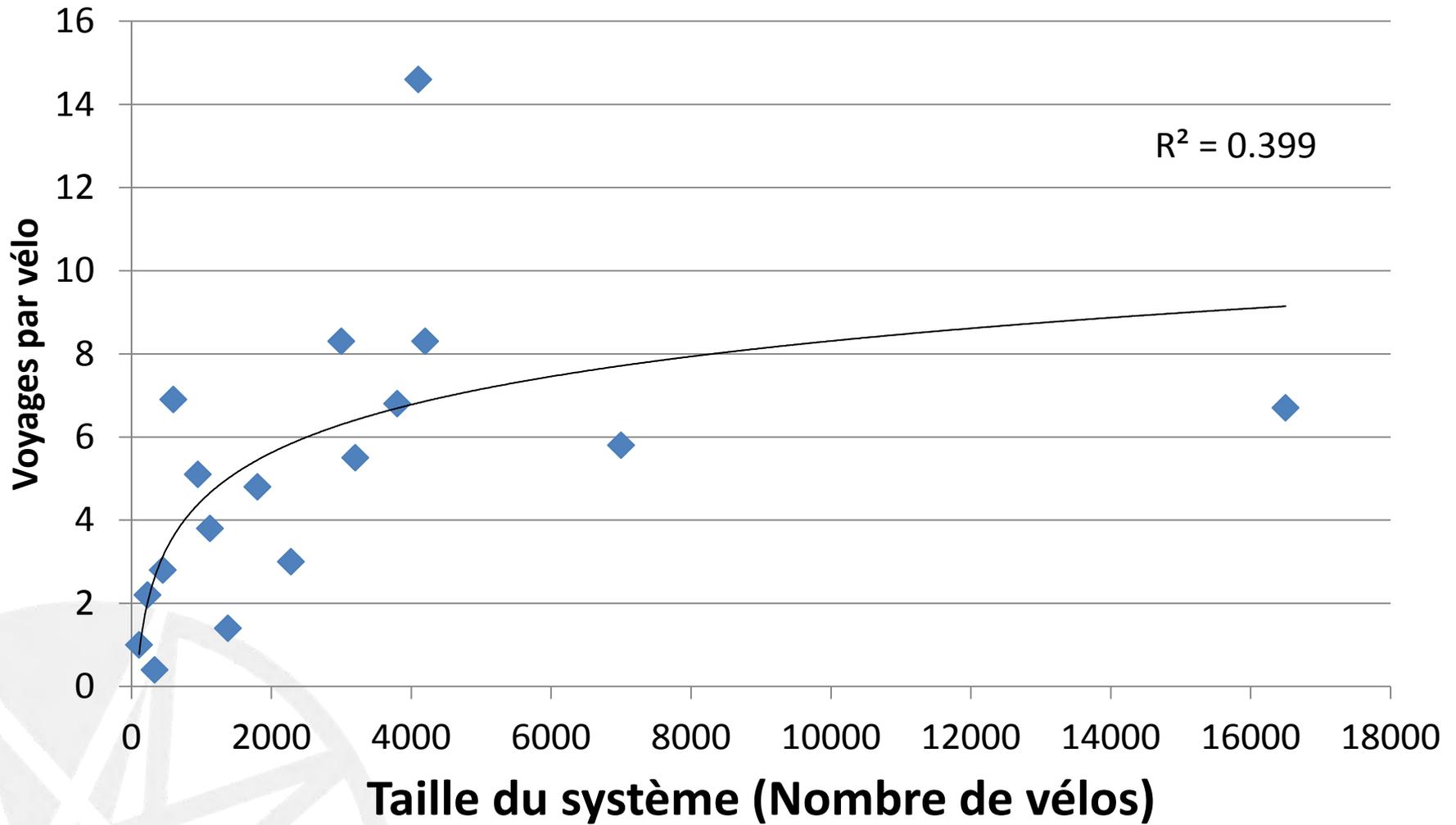
Voyages par vélo vs. Densité de stations



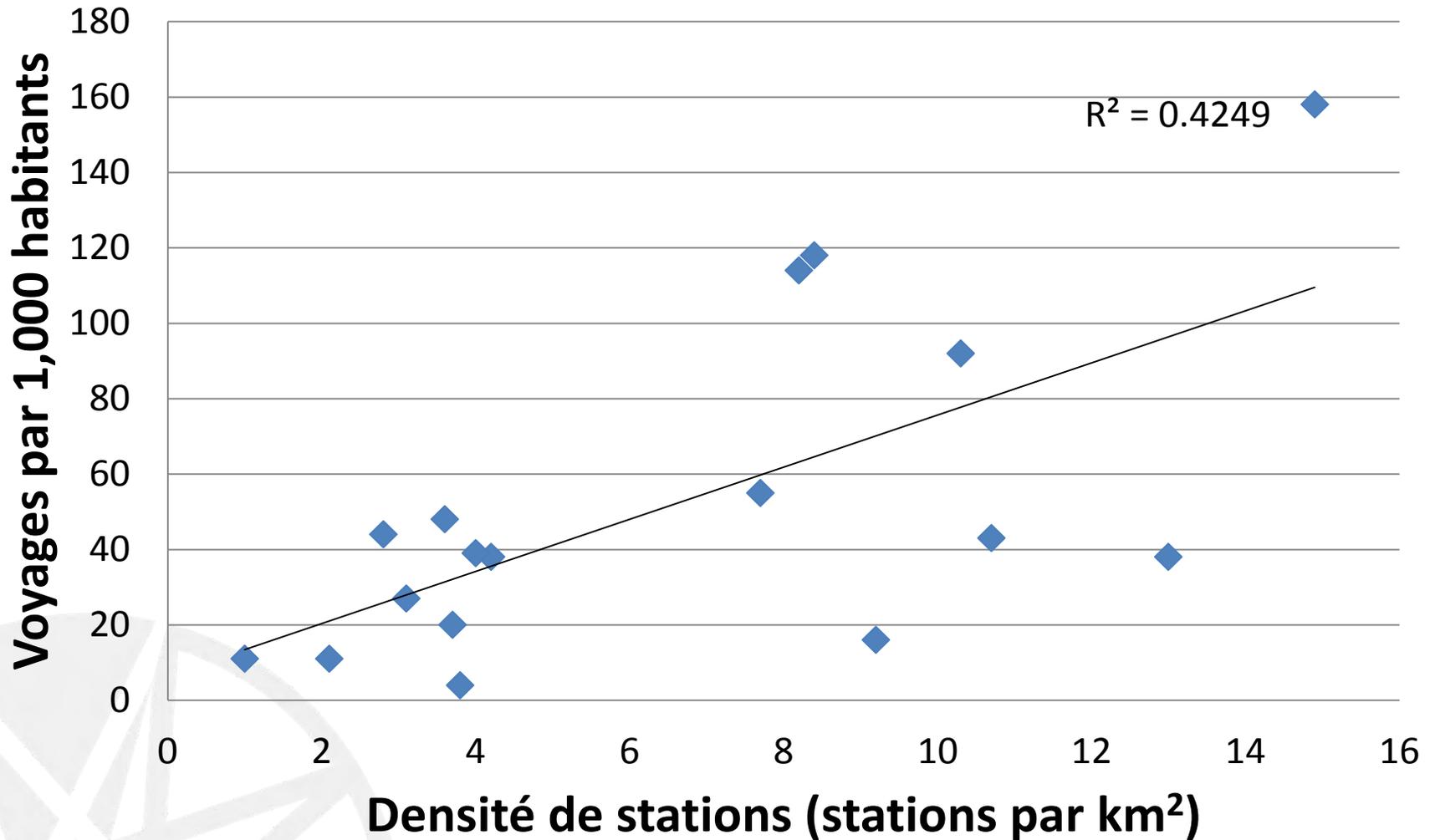
Voyages par vélo vs. Vélos par 1,000 habitants



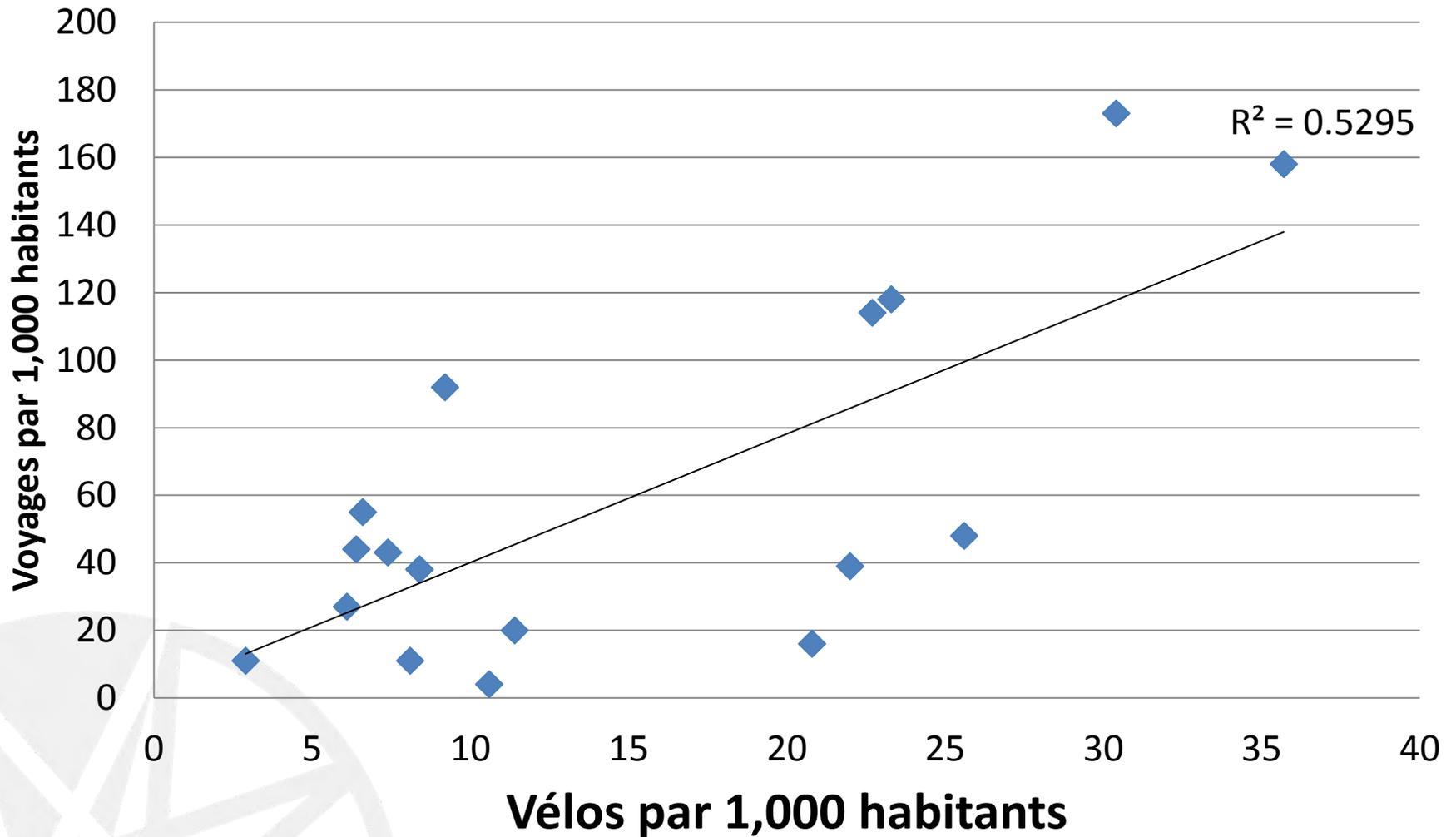
Voyages par vélo vs. La taille du système



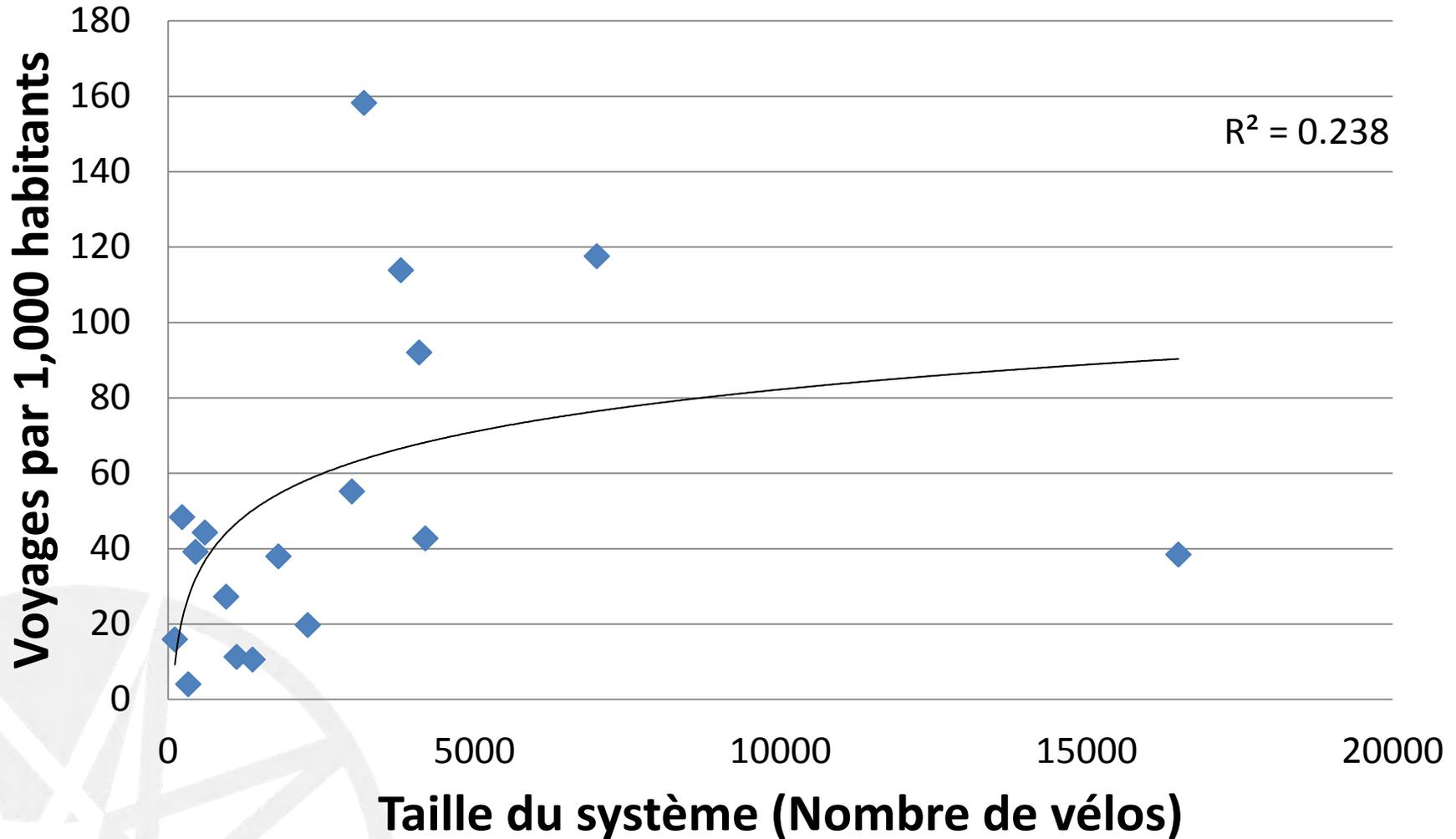
Voyages par 1,000 habitants vs. Densité de stations



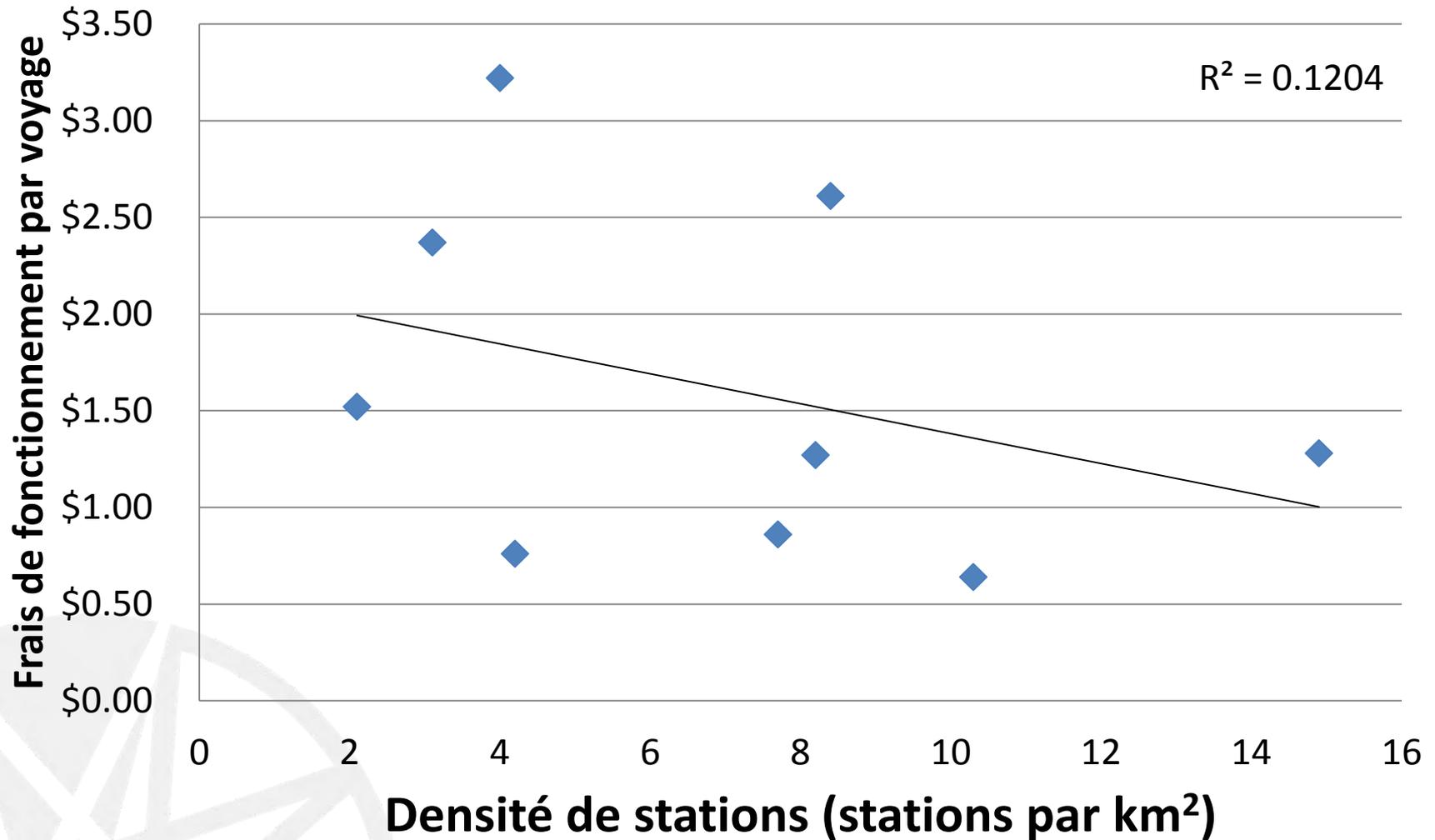
Voyages par 1,000 habitants vs. Vélos par 1,000 habitants



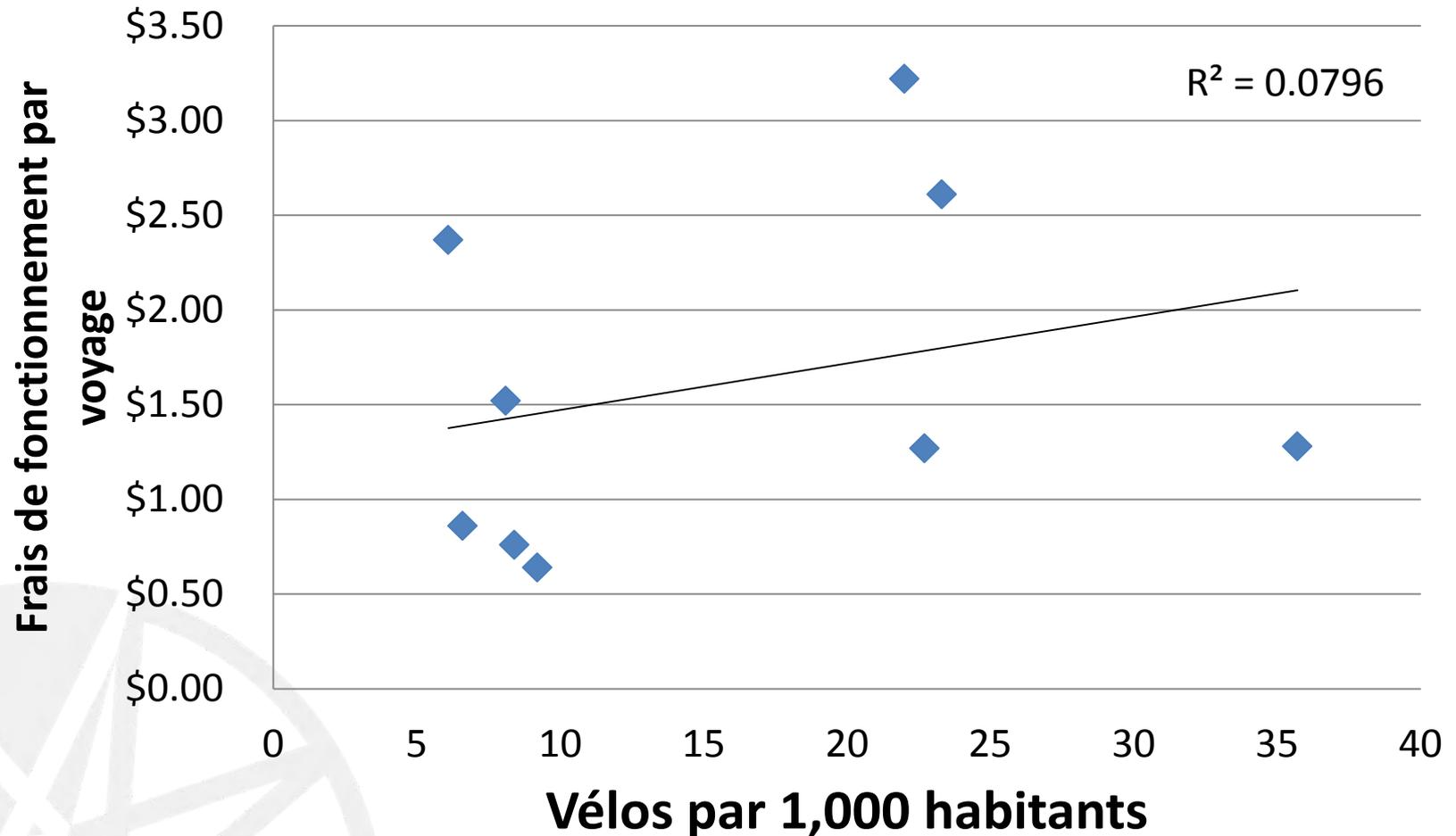
Voyages par 1,000 habitants vs. La taille du système



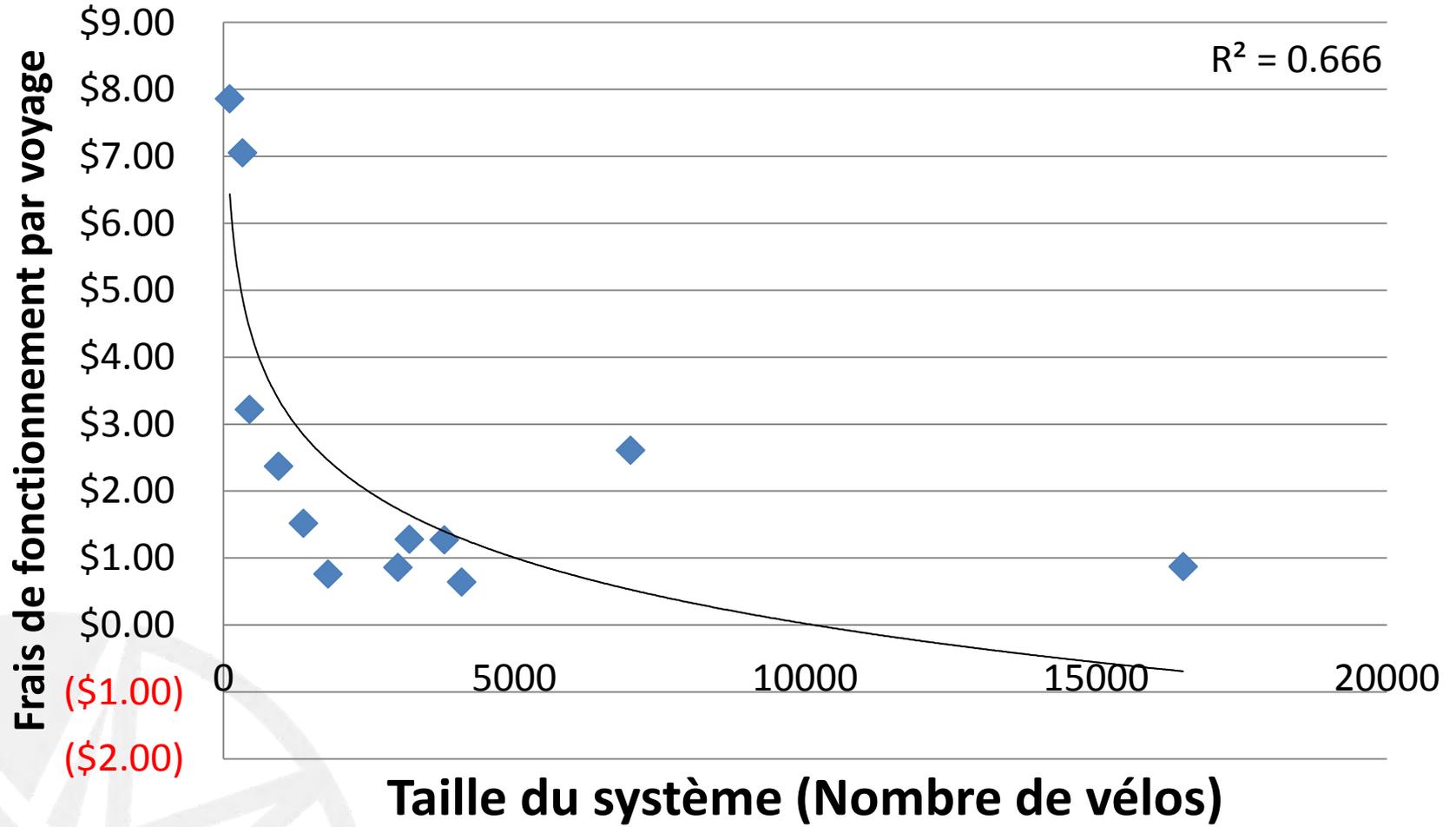
Maîtrise des coûts vs. Densité de stations



Maîtrise des coûts vs. Vélos par 1,000 habitants

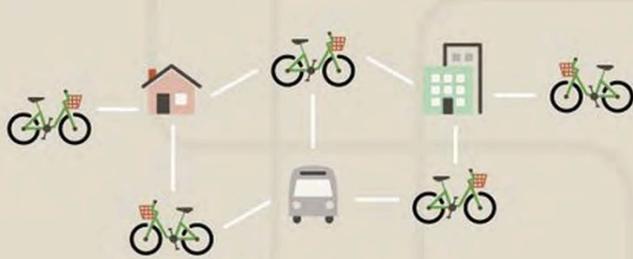


Maîtrise des coûts vs. La taille du système



Recommandations pour le système

1 DENSITÉ DE STATIONS : 10-16 / km²

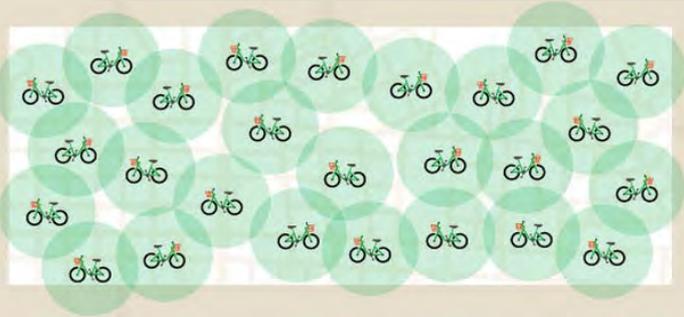


2 VÉLOS PAR HABITANT

10-30 for every 1,000



3 LA TAILLE DU SYSTÈME > 2,000 VÉLOS,
>10 km²



5 STATIONS FACILE À UTILISER

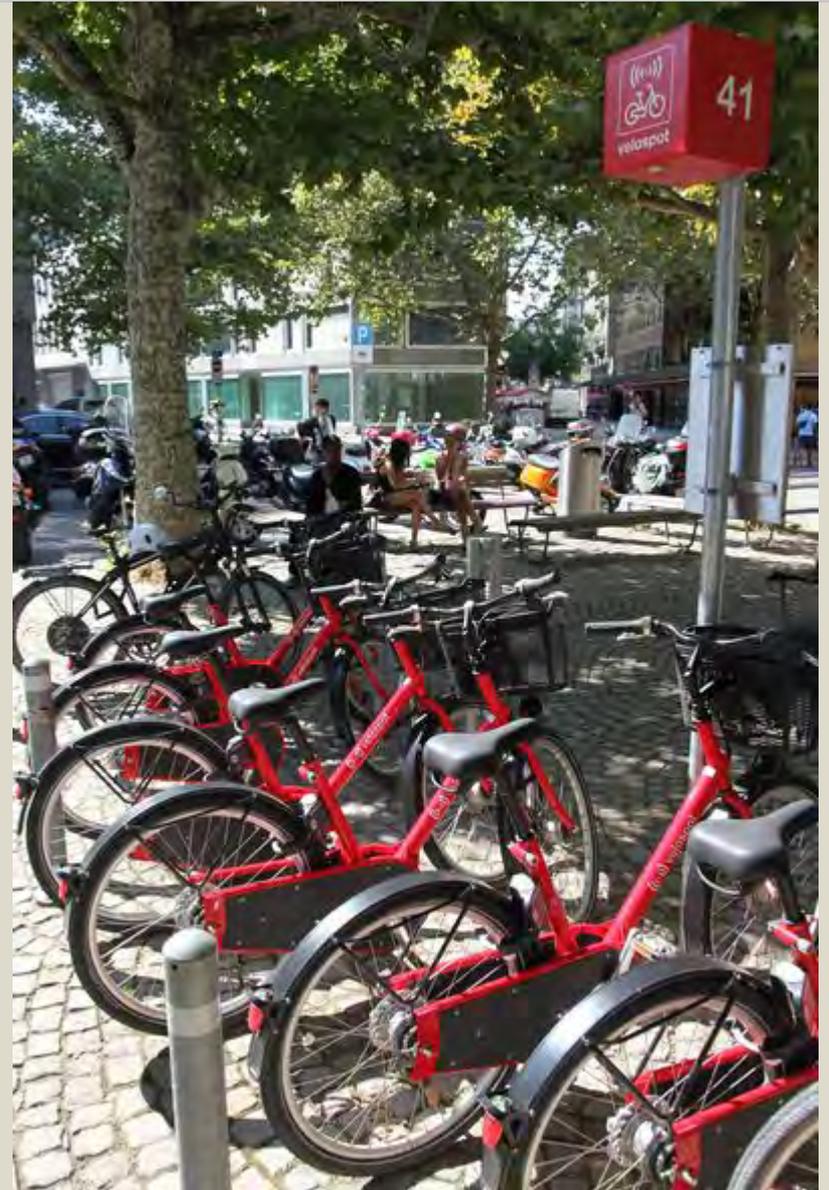


4 VÉLOS DE BONNE QUALITÉ



L'avenir?

Vélo en libre service 'sans stations'



L'avenir?

Vélos à assistance électrique



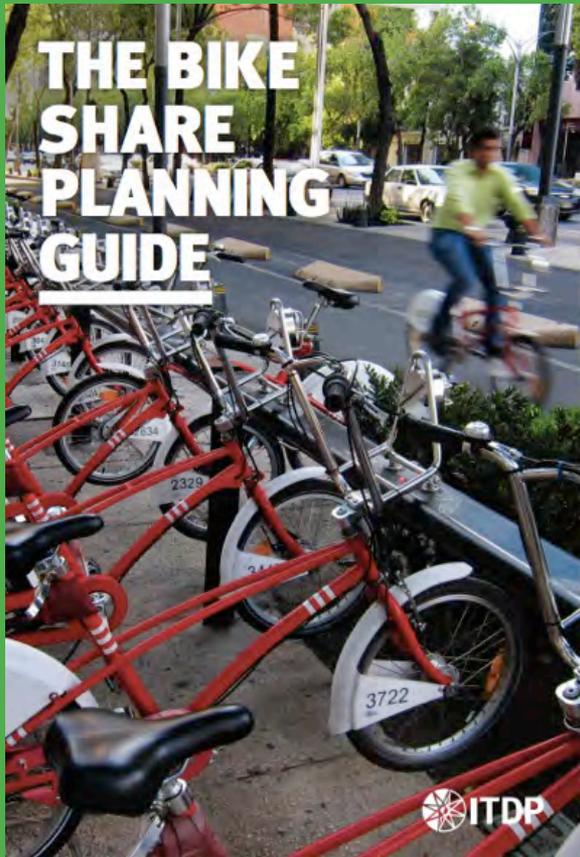
L'avenir?



Nouvelles façons
d'équilibrer les réseaux

triporteurs





Merci!

Jacob Mason
jacob.mason@itdp.org

[http://www.itdp.org/library/publications/
the-bike-share-planning-guide](http://www.itdp.org/library/publications/the-bike-share-planning-guide)



