

# Pistes cyclables et modes de déplacements doux : constats et projets

## Quelques chiffres

- 228 km de voies cyclables à Toulouse. Depuis 1992, la ville augmente de 15 km par an (en moyenne) ces pistes;
- 1 600 arceaux d'accrochage de vélo;
- VêlôToulouse a été mis en place en 2007. Il y a aujourd'hui 253 stations et 2 400 vélos disponibles.
- Les transports représentent 66 % de la consommation de produits pétroliers et sont responsables de 35 % des émissions de CO<sup>2</sup>.

A l'opposé, les modes doux sont entièrement non motorisés et non polluants, et constituent donc une véritable alternative à la voiture individuelle.

## Objectif : Toulouse cyclable !

### Où en sommes-nous ?

Aujourd'hui, les axes routiers sont saturés, et le trafic automobile participe à la pollution urbaine et au réchauffement climatique – peut-être plus pour longtemps compte tenu de l'épuisement des ressources pétrolières ! Afin de réduire la place de la voiture dans notre quotidien comme dans la ville, il est donc urgent de proposer des alternatives efficaces, confortables et sécurisées.

### La place de la voiture

Jusqu'à présent, les politiques de transports ont été menées sans volonté de réduire l'espace réservé à l'automobile. Le choix du métro - malgré son coût très élevé en comparaison des transports en commun de surface - s'explique en partie par cette frilosité. Il est désormais clair que les nouveaux aménagements en faveur des transports en commun et des modes doux devront être faits en prenant de l'espace à la voiture.

### La solution vélo

Le vélo est sans doute la solution la moins coûteuse en infrastructures et la plus en phase avec le besoin de liberté et d'indépendance de l'"*homobilis*". Et nous pouvons ajouter que, même si nos étés s'annoncent de plus en plus chauds, le climat toulousain est généralement favorable à la pratique du vélo, tout comme le relief ! Pourtant, la part modale du vélo n'y est que de 3 ou 4% contre, par exemple, 30% à Odense, la troisième ville danoise. Voilà qui nous offre une bonne marge de progression...

## **Priorité aux déplacements professionnels et utilitaires**

Le vélo ne doit plus être réduit à un véhicule de loisirs. Pour changer les comportements, nous devons apporter une réponse crédible pour les usages quotidiens du vélo : les déplacements entre le domicile et le travail, ainsi que les trajets utilitaires.

## **Conjuguer efficacité et transversalité des compétences**

Quatre autorités agissent en matière de vélo dans le Grand Toulouse : les municipalités, la Communauté d'agglomération du Grand Toulouse - future Communauté Urbaine -, TISSEO et le Conseil Général de Haute Garonne. Certains services aux cyclistes peuvent être proposés soit par TISSEO, soit par Toulouse (la location, le parking...). Les pistes cyclables urbaines dépendent de la ville (plus précisément du service Circulation et transports) ou du Grand Toulouse. Quant au réseau vert cyclable, il dépend lui aussi de la ville (mais du service Environnement) ou du Grand Toulouse. Dès qu'on traverse un pont, c'est le Conseil Général qui intervient. Un contexte bien compliqué...

Au niveau de l'Agglomération, c'est la commission Environnement qui a la charge des pistes cyclables, et non la commission Transports. Cela complique sans doute l'intégration du vélo dans une réflexion globale sur les transports dans un objectif d'intermodalité. Le vélo doit désormais être traité comme un mode de déplacement avant d'être un outil de loisirs.

## **Première urgence : la résorption des discontinuités cyclables**

### **Le plan triennal de résorption des discontinuités cyclables**

Ce plan a été initié courant 2007 par l'ancienne équipe municipale. La nouvelle majorité poursuit son application, avec plus de moyens et la volonté d'accélérer sa réalisation.

La résorption des discontinuités cyclables est le préalable d'une politique cyclable à la fois globale et ciblée (comment par exemple inciter les jeunes à se rendre à vélo à l'école si leur sécurité n'est pas assurée ?). Il s'agit donc d'affirmer fortement cette priorité.

### **Deux temps d'action**

- A court terme, nous nous attachons à assurer la continuité des itinéraires en traçant des bandes cyclables et des voies réservées aux bus et aux vélos, conformément au plan triennal de résorption des discontinuités cyclables;
- A plus long terme, nous devons sécuriser les pistes et les intégrer dans un projet global d'urbanisme.

### **Des situations diverses et des possibilités d'aménagements variées**

Pénétrantes, rues commerçantes de l'hypercentre, quartiers résidentiels... Le plus souvent, pour aménager deux voies cyclables éventuellement confondues avec des voies réservées aux bus, il faut prendre de l'espace à l'automobile. Lorsque la largeur de la voie est déjà limitée, il faut généralement choisir entre :

- La suppression d'une ou de deux voies de parking auto : dans ce cas, il importe de trouver des solutions pour compenser une éventuelle suppression de stationnement résident ou ne pas pénaliser le commerce qui a souvent besoin des emplacements de livraison et du stationnement minute (commerces d'objets encombrants ou enseignes rares dans certaines zones).
- L'aménagement d'un sens unique automobile avec double sens cyclable, si une voie automobile complémentaire dans l'autre sens est possible à proximité.

- Une voie cyclable parallèle (par exemple dans les quartiers résidentiels) à proximité de l'axe principal.
- Une zone à vitesse limitée (30 ou 20 km/h) accompagnée des aménagements nécessaires.

### **Une méthode pour des réponses au cas par cas**

Le principe de la réduction de l'espace réservé à voiture pour favoriser les autres modes de déplacement ne doit pas être négociable, l'intérêt collectif devant primer sur les intérêts individuels. Mais les associations représentantes des riverains et des usagers du vélo doivent être consultées pour choisir et affiner les types d'aménagement. C'est ensemble que nous voulons travailler.

### **Lutter contre le stationnement sur les voies cyclables**

Des actions ciblées et régulières sur les zones encombrées doivent être entreprises en deux temps :

- Tout d'abord, une campagne de communication quotidienne où tous les véhicules en infraction recevraient un document informant leur propriétaire que ce comportement ne sera plus.
- Ensuite, une action répressive quotidienne de la police municipale, puis des piqûres de rappel régulières.

## **Réduire les vitesses en ville, améliorer la sécurité, favoriser la cohabitation avec les autres modes de déplacement**

Avec son coeur historique et ses rues étroites, Toulouse est une ville superbe, mais bien compliquée à aménager ! Une alternative consiste à adapter le trafic à la vitesse des vélos, d'autant que celle-ci est comparable à celle des bus, si l'on tient compte des arrêts. La réappropriation du centre-ville par les piétons et l'amélioration de la sécurité dans les quartiers résidentiels s'inscrivent dans ce même objectif.

### **Un principe clair**

Notre ambition est de limiter la vitesse des voitures à 30 km/h sur les axes qui ne comportent pas de bande cyclable ou de voie réservées au bus et au vélo ou quand, à défaut, il n'existe pas d'itinéraire cyclable proche et parallèle. L'hypercentre et les quartiers d'habitation ont vocation à devenir des zones 30, des zones de rencontre (vitesse limitée à 20 km/h) ou encore des aires piétonnes.

### **Aires piétonnes**

Il convient de réfléchir à ce que nous entendons par la piétonisation. Privilégier le « semi-piéton » pour ne pas nuire au commerce serait une fausse réponse. Il est préférable et plus ambitieux de proposer des solutions simples et pratiques aux habitants du centre ville ainsi qu'aux personnes qui viennent de l'extérieur (parkings extérieurs, navettes et autres services de livraison mutualisé).

Une aire piétonne implique un accès pour les riverains, les véhicules prioritaires, les navettes, les livraisons (sous certaines conditions et dans certaines plages horaires) ainsi que pour les

cyclistes. Tout cela à condition de bien réguler la cohabitation entre les piétons et les cyclistes. L'adoption d'une vitesse limitée pour ces derniers dans les aires piétonnes peut être une piste à creuser.

### **Zones de rencontre : l'exemple de la rue Alsace-Lorraine**

Les évolutions récentes du code de la rue permettent de développer des « zones de rencontre » (1) limitées à 20 km/h. Il s'agit de zones ouvertes à la plupart des modes de déplacements, mais où la priorité est donnée aux piétons, puis aux cyclistes, et enfin aux voitures. L'aménagement de la rue Alsace en est une esquisse. Avec ses défauts, il a l'intérêt de nous faire réfléchir sur la cohabitation entre piétons et cyclistes, aussi bien dans sa partie purement commune aux deux populations que lorsque la piste est tracée.

### **Cohabitation des bus et des vélos**

Même si aucun accident grave n'est à déplorer à Toulouse (en particulier sur les voies qu'ils partagent), les témoignages de cyclistes indiquent qu'il est souhaitable que les chauffeurs de bus soient plus sensibilisés pour améliorer encore cette cohabitation.

### **Possibilités d'aménagements de voirie, signalisation, itinéraires**

Des aménagements à étendre, créer ou reconsidérer, des pistes à explorer :

- Contresens cyclables (ou plus précisément double sens cyclables) pour raccourcir au maximum les distances et réduire le nombre de carrefours pour les cyclistes. Ils seront matérialisés par du marquage au sol, excepté en zone de rencontre.
- Feux rouges : que les feux vélos permettent aux cyclistes de démarrer avant le reste du trafic apporterait de la sécurité ; le temps du feu rouge pour les piétons et cyclistes est parfois beaucoup trop long ; expérimenter le tourner à droite aux feux rouges pour les cyclistes ;
- Sas vélo (espace devant les voitures pour rendre les cyclistes visibles) à chaque feu ; plus généralement, une réflexion doit être menée sur l'intérêt de certains feux, dès lors que l'on réduit les vitesses.
- Reconsidération des rues étroites de l'hypercentre, à aménager en zones de rencontre ou en zones 30 ; suppression des barrières et des trottoirs où même un piéton a parfois bien du mal à passer.
- Mobilier urbain : le critère esthétique ne devrait pas l'emporter sur celui de la sécurité (les bornes en béton ou métalliques pourraient dans certains cas être remplacés par des aménagements en matériaux moins durs ; chasse aux aménagements (comme les panneaux publicitaires) qui gênent le passage sur les trottoirs et les pistes des cyclistes, mais aussi des personnes à mobilité réduite.
- Signalisation au sol et panneaux spécifiques pour les vélos : indication claire des autorisations aux entrées des zones ou des rues ; réfléchir à l'intérêt de peindre la totalité des pistes en vert, un marquage espacé de cette couleur pourrait peut-être suffire (sauf sur les trottoirs et pour les contre-sens où la visibilité doit être plus grande) ; itinéraires cyclables conseillés avec signalisation spécifique ; chevrons marquant le trajet vélo aux carrefours ou ronds-points ; couloirs vélos aux feux pour accéder au sas vélo (en l'absence de piste, pour peu que la question se pose !).
- Passerelles cyclistes sur la rocade, le canal, la Garonne, ...

- Sécurisation des passages sous les ponts du canal du Midi.
- Extension des horaires d'utilisation des VélôToulouse.

### **Qualité de la voirie**

Bien plus que pour les voitures, la sécurité des cyclistes dépend de la qualité des revêtements. L'entretien et le choix du revêtement de la voirie sont donc cruciaux.

### **Lutter contre l'utilisation des pistes par d'autres véhicules**

Les motos ou scooters n'ont rien à faire sur les pistes !

### **Réflexion sur le partage des pistes cyclables**

Les rollers et trottinettes ne sont officiellement pas admis sur les pistes cyclables, mais pourraient l'être si la législation évoluait. D'autres véhicules doux comme le Segway, par exemple, pourraient par ailleurs se généraliser. Il est sans doute nécessaire de prévoir ces évolutions dans le développement des nouvelles pistes cyclables, en les adaptant en largeur à ces autres modes de déplacement. De fait, le terme de « piste cyclable » pourrait évoluer vers un terme plus général.

## **Aménagements et services : quelles pistes pour développer l'intermodalité ?**

### **Réduire les temps de transport en commun pour les déplacements quotidiens**

Le vélo peut raccourcir très sensiblement les temps qui précèdent et suivent le trajet en transport en commun, ce qui rendrait l'ensemble du trajet plus compétitif face à la voiture. Les aménagements et les services aux cyclistes doivent donc être conçus dans un objectif d'intermodalité.

### **Services de location de vélos**

Il s'agira de favoriser la diversité des offres pour répondre à l'ensemble des besoins :

- pour qu'un maximum de voyageurs en transports en commun trouvent une offre de location proche ;
- pour répondre aux besoins de courte, moyenne et longue durée ;  
pour des zones plus ou moins éloignées du centre-ville, plus ou moins étendues, plus ou moins denses ;
- pour différents types de vélos (pliants, électrique, avec siège pour enfant, ...) ;  
pour des modes de paiement différents (la caution bloquée lors d'un emprunt de courte durée d'un VélôToulouse est un problème pour les familles modestes) ;
- pour favoriser les petites structures d'économie sociale et solidaire ;
- pour assurer une concurrence saine entre opérateurs (la compatibilité entre services doit être encouragée) ;

L'impact environnemental du service sera examiné (par exemple la pollution générée par les véhicules qui rapatrient les vélos d'une station à une autre).

### **Les vélos non pliants dans les transports en commun**

Cette solution n'est pas envisageable aux heures de pointe, mais elle mérite une expérimentation aux heures creuses.

### **Les vélos sur les bus**

Sur des trajets avec des côtes, on pourrait proposer d'installer à l'avant des bus des supports pour un ou deux vélos.

### **Les parkings vélo**

Le cycliste, à l'instar de l'automobiliste, doit pouvoir choisir d'utiliser un vélo de qualité, se faire plaisir dans son utilisation, sans pour autant risquer de se le faire voler. Différentes solutions existent, qu'il conviendra d'évaluer :

- des parkings sécurisés individuels (à l'image des vélobloc et des parking vélo : <http://www.velobloc.fr/> ou : <http://www.parkingvelo.com/>). Ils offrent une solution quand le nombre de vélos à sécuriser est peu important et que l'espace public est peu limité.
- des parkings collectifs protégés de la pluie et sécurisés aux abords des gares, des stations de métro, de tram et de bus. Il existe par exemple des systèmes avec de simples arceaux et des chaînes qui y sont déjà attachées. Le cycliste n'aura besoin de se munir que d'un cadenas pour sécuriser entièrement son vélo.
- pour résoudre les problèmes d'espace urbain limité, nous pouvons étudier l'installation de parkings vélos surveillés au premier niveau des parkings auto.
- enfin, il sera utile de profiter d'événements pour faire connaître des systèmes anti-vol efficaces, en même temps que d'autres accessoires.

### **Autres services**

Indépendamment de l'aspect pratique, il s'agit de valoriser les cyclistes en s'occupant d'eux.

- création de Maisons de la mobilité, lieux d'information, de conseil, de réparation des vélos, à l'image de la Maison du Vélo ;
- équipements divers (par exemple des stations de gonflage, de consignes, de lavabos aux abords des parkings vélo).
- des « bus-cyclistes » : des lignes cyclistes dotées d'arrêts pour permettre de partager des trajets à vélo entre le domicile et le travail, pour favoriser le partage d'information entre cyclistes expérimentés et novices. Par l'intermédiaire d'un site web avec des services de type « Web 2.0 », tout initiateur d'une nouvelle ligne de « bus-cycliste » pourrait créer sa ligne et la cartographier sans avoir de connaissances techniques particulières.
- inciter à l'installation de douches sur les lieux de travail.

## **D'autres stratégies plus ciblées**

Travailler sur des groupes cibles, c'est identifier des besoins et des freins spécifiques à l'utilisation du vélo, y répondre et communiquer vers ces groupes.

### **Etudiants**

- Location de vélo pour une année scolaire à prix modéré. A Gand, par exemple, les deux tiers des 45 000 étudiants utilisent le vélo chaque jour.
- Création de garages sécurisés dans les universités.
- Amélioration des itinéraires cyclables entre le centre-ville et les universités.

### **Ecoliers**

- Aménagements sécurisés pour les vélos autour des écoles.
- Emplacements vélos à l'intérieur.
- Itinéraires sécurisés entre les principaux axes cyclistes et les écoles.
- Campagnes d'information pour se déplacer à vélo en sécurité en ville, par exemple avec des jeux vidéo (« b-game » pour les enfants de 12 ans).
- Formation des instituteurs.
- Développement de « cyclo-bus », équivalents cyclistes des pédibus.

### **Salariés**

La promotion du vélo pour les trajets entre le domicile et le travail sera prioritaire :

- Généralisation d'opérations de communication ciblées par entreprise ou zone d'activité.
- Proposition de ballades vélos le week-end en vue de reconnaître des trajets entre zones d'habitation et zones d'activité.
- Transformation de l'opération « Allons-y à Vélo » en un défi annuel piloté par une collectivité et relayé par un site internet.

### **Néo-Toulousains**

Organiser par exemple à leur attention des visites de la ville à vélo.

### **Touristes**

- Organisation des visites touristiques à vélo.
- Information sur les services vélos dans les guides, les hôtels, les lieux culturels...

### **Les seniors**

- Campagne de communication « garder la forme en se déplaçant ».
- Promotion du vélo électrique.
- Ballades touristiques à vélo.

## Des campagnes de communication et de promotion

### Des campagnes pour :

- Valoriser les cyclistes.
- Les informer en matière de sécurité, de comportements : par exemple pour inciter tous les cyclistes à avoir un éclairage sur leurs vélos.
- Faire connaître des itinéraires et les temps de déplacement à vélo.
- Lier la pratique du vélo à une bonne santé : la promotion du vélo doit s'inscrire dans la promotion du sport en général et de la lutte contre la sédentarité, avec toutes ses conséquences en matière de santé publique. Nous pouvons envisager l'organisation chaque dimanche d'une balade dans Toulouse et ses environs.

### Des campagnes ciblées

Associer des campagnes de communication à tout nouveau dispositif visant des populations ciblées.

### Des événements

- A l'occasion du Tour de France, de la Journée mondiale sans voiture, la présentation de nouveaux types de vélos, d'équipements de sécurité, les campagnes de marquage des vélos pourraient être organisées.
- A l'occasion d'événements sportifs et culturels, des parkings sécurisés pour les vélos pourrait être installé aux abords des stades.

### Le vélo, support de communication

Les vélos, vélos taxis ou vélos de livraison pourraient être utilisés pour la communication de la ville.

---

### (1) Les zones de rencontre

**En juillet 2008, les zones de rencontres ont été introduites dans le code de la route, qui les définit ainsi :** « section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km / h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. »



