

SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE D'AGGLOMÉRATION



Version approuvée par le comité syndical du 11 décembre 2019



Accusé de réception en préfecture 1
031-253100986-20191216-20191211-2-1D-DE
Date de télétransmission : 16/12/2019
Date de réception préfecture : 16/12/2019

Accusé de réception en préfecture 2 -
031-253100986-20191216-20191211-2-1D-
DE
Date de télétransmission : 16/12/2019
Date de réception préfecture : 16/12/2019

Sommaire

1/ CADRE GENERAL	4
1-1/ UNE AMBITION VELO PORTEE PAR LE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS (PDU)	4
1-2/ UNE ELABORATION COORDONNEE ENTRE ACTEURS ET DES ENQUETES CIBLEES	5
1-3/ UNE STRATEGIE VELO DEJA ENGAGEE SUR LE TERRITOIRE.....	7
LE RESEAU CYCLABLE ACTUEL : UN LINEAIRE IMPORTANT, UNE QUALITE ET UNE CONTINUITE A CONSOLIDER.....	7
UN LARGE EVENTAIL DE SERVICES VELOS	8
DES OUTILS DE SUIVI ET D’EVALUATION A ENRICHIR.....	10
UNE PRATIQUE DU VELO ENCORE FAIBLE, UN POTENTIEL DE CROISSANCE IMPORTANT SUR LE « PERIURBAIN »	11
1-4/ LES ENJEUX.....	12

2/ MODALITES DE MISE EN ŒUVRE OPERATIONNELLE DES ORIENTATIONS ET ACTIONS DU SCHEMA DIRECTEUR	13
ACTION 1 : STRUCTURE DE COORDINATION	14
ACTION 2 : ENVELOPPE BUDGETAIRE	15
ACTION 3.1 : ORGANISATION DU SUIVI DE LA PRATIQUE.....	16
ACTION 3.2 : IMPLANTATION DE COMPTEURS SUR LE TERRITOIRE	17
ACTION 4.1 : DEFINITION DES PRINCIPES D’ORGANISATION DU RESEAU CYCLABLE....	18
ACTION 4.2 : MISE EN ŒUVRE DU RESEAU EXPRESS VELO (REV).....	19
ACTION 4.3 : MISE A DISPOSITION D’UN GUIDE DES AMENAGEMENTS	21
ACTION 4.4 : JALONNEMENT DU RESEAU CYCLABLE	22
ACTION 4.5 : PARTAGE ET APAISEMENT DES ESPACES PUBLICS.....	23
ACTION 5.1 : EVOLUTION DES SERVICES DE VELOS EN LIBRE SERVICE	24
ACTION 5.2 : MISE EN PLACE D’UN SERVICE DE LOCATION LONGUE DUREE DE VELOS A ASSISTANCE ELECTRIQUE.....	25
ACTION 5.3 : ACCOMPAGNEMENT DE LA MONTEE EN COMPETENCE DES CYCLISTES..	26
ACTION 5.4 : DEVELOPPEMENT DU STATIONNEMENT.....	27
ACTION 6 : METTRE EN ŒUVRE UNE POLITIQUE COMMUNE DE COMMUNICATION....	28
A RETENIR.....	29



Outre l'action des collectivités territoriales, le développement de l'usage du vélo résulte également de l'activité de la sphère privée. Les « vélocistes » et employeurs ont été consultés par le biais de deux enquêtes qui ont mis en évidence un réseau local dense et riche.

Le rôle des employeurs dans la mobilité !

Les employeurs jouent un rôle important dans la promotion et l'accompagnement de la pratique du vélo. Leurs actions peuvent porter sur :

- la mise en place d'aménagements pour l'accueil des cyclistes : plans de circulation, parcs à vélos sécurisés ...
- l'organisation d'ateliers de réparations vélos avec conseils dédiés.
- la mise à disposition de matériel de sécurité, confort, entretien et réparation.
- L'acquisition ou location de flottes vélo d'entreprises.
- La mise en place de l'Indemnité Kilométrique vélo (IKV).
 - o En janvier 2019, 29 employeurs ayant mis en place l'IKV avaient déjà été identifiés par le biais de l'enquête.
- Les actions de communication et de sensibilisation.
 - o En 2019, 107 entités ont participé au challenge inter-entreprises « Allons-y à vélo ».

Grace à ce type d'actions la part modale vélo peut s'élever par exemple à 11% à Airbus ou 30% à l'ONERA.

L'enquête « acteurs du vélo »

Près de 90 structures proposant la vente, la location, l'entretien ou la réparation de vélo ont été identifiées sur la grande agglomération toulousaine.

Ce recensement met en avant la grande diversité de ces structures, tant dans leur statut (associations, services publics, vélocistes indépendants ou franchisés...) que dans leurs activités (du recyclage de vélos à la grande surface multisports).

Elles assurent une bonne couverture de l'agglomération pour la vente et l'entretien, contrairement à la location, peu présente en dehors de la commune de Toulouse.

Grâce à leur présence dans les communes et quartiers et leur accompagnement des cyclistes au quotidien, ces structures sont un atout majeur pour le système vélo toulousain.

1-3/ Une stratégie vélo déjà engagée sur le territoire

Le réseau cyclable actuel : un linéaire important, une qualité et une continuité à consolider

Le réseau cyclable du territoire est composé :

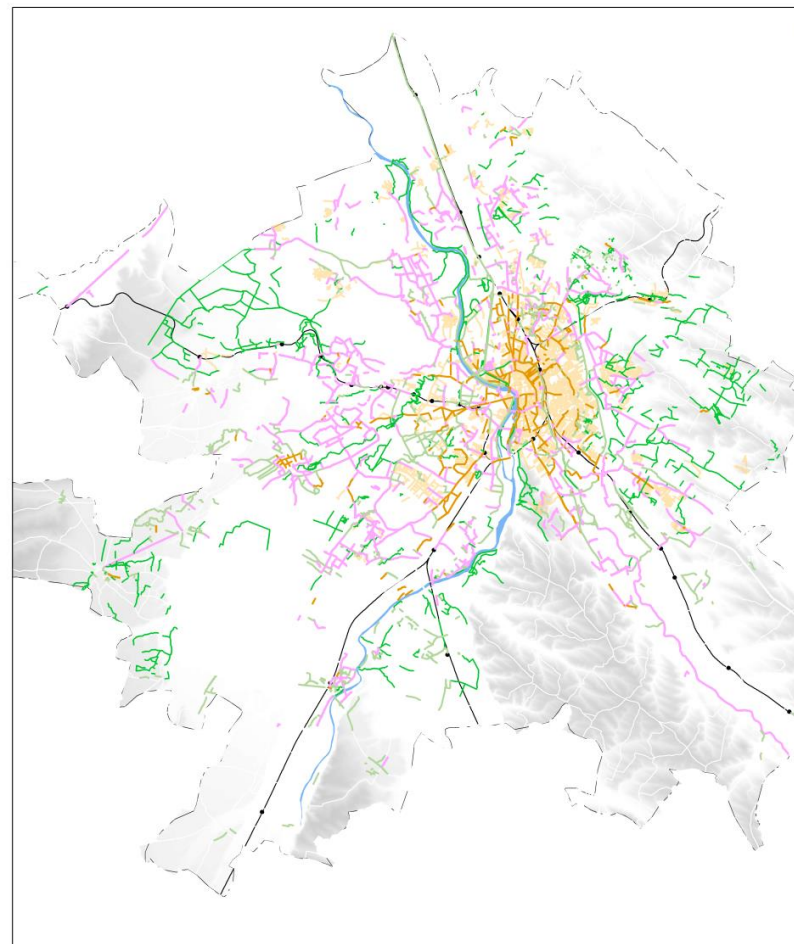
- d'aménagements en sites propres : voie verte, pistes, etc.
- d'aménagements sur chaussées : bandes cyclables, double sens cyclable, chaussées à voie centrale banalisée, voies bus ouvertes aux vélos, etc.
- de voiries apaisées et partagées : zone 30, zone de rencontre, zone piétonne ouverte aux vélos.
- d'un « réseau vert », essentiellement destiné aux loisirs.

Le réseau cyclable est, en 2018, composé de plus 800km d'aménagements cyclables. Il est complété par le réseau vert (380km) et par des zones 30 et zones de rencontre qui offrent un environnement apaisé, propice au vélo (700km sur Toulouse Métropole). Une partie des aménagements cyclables est partagée avec les piétons, ce qui implique dans certaines configurations des difficultés de cohabitation.

Le territoire est donc couvert par un réseau cyclable conséquent. Au-delà de l'approche quantitative (et afin de répondre à l'ambition du schéma directeur), la continuité et la qualité des itinéraires doivent être consolidées pour offrir des conditions de déplacement plus attractives et attirer un large public.

Cartes des aménagements existants

Schéma Directeur Cyclable de l'Agglomération Toulousaine
Aménagements cyclables existants en 2018



Type d'aménagement
— Bandes cyclables et assimilées
— Pistes cyclables
— Cheminements mixtes
— Réseau vert

Toulouse Métropole : 07/2018
CA Muretain : 02/2018
CA Sicoval : 02/2016
CC Save au Touch : 02/2018
CC Coteaux-Bellevue : 02/2018

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191216-20191211-2-1D-
DE
Date de télétransmission : 16/12/2019
Date de réception préfecture : 16/12/2019



toulouse
métropole

Le muretain

Sicoval
Le Sicoval
Toulousain



Coteaux-Bellevue
Communauté de Communes

sitprt
Système d'Information
des Territoires Publics de la Région Toulousaine



Un large éventail de services vélos

Les **services vélo** se développent depuis une quinzaine d'années. Ils ont pour objet d'accompagner et de favoriser la pratique du vélo. Ils peuvent être créés sous l'impulsion des collectivités publiques mais peuvent également être issus d'initiatives privées et/ou militantes.

↳ VélÔtoulouse

VélÔtoulouse est un système de vélo en libre-service qui propose 2 600 vélos sur 283 stations réparties sur la commune de Toulouse. Le système a généré environ 4,3 millions de location en 2016 (32000 abonnés longue durée, dont 22300 sur carte Pastel).



↳ Indigo Weel

Ce service de vélo en libre-service (1400 vélo en mai 2019) sans station est accessible via un smart phone. Il est entièrement privé (la société propose également des scooters électriques). Il est disponible sur une partie de la ville de Toulouse.



↳ La Maison du Vélo

La Maison du Vélo est une structure associative qui propose des services visant à favoriser la pratique du vélo ; location longue durée de 350 vélos, vélo-école, atelier de réparation



associatif, services dédiés aux entreprises et la sensibilisation à la pratique du vélo.

↳ La Maison de la Mobilité (Labège)

La Maison de la Mobilité est un service de Tisséo qui accompagne et conseille le grand public dans ses déplacements quotidiens afin de favoriser les modes alternatifs à la voiture. La structure propose notamment un service de location de vélo (environ 6000 journées de location par an en 2018), un service de gardiennage de vélo, des ateliers de réparation et du conseil aux entreprises.

En 2020, la maison de la mobilité deviendra la **Maison Des Mobilités Cyclables** !

Le développement du vélo sur le quartier ENOVA sera au cœur de l'ambition portée par cette nouvelle structure.

↳ V'Loc (Blagnac)

Blagnac propose un service de prêt de vélo de ville pour une période de 3 mois renouvelable. 300 vélos sont ainsi mis à disposition.

↳ Ateliers de réparation participatifs

Les ateliers de réparation participatifs sont des services associatifs destinés aux cyclistes afin de leur apprendre la mécanique, de leur fournir les pièces détachées et de favoriser le réemploi des vélos inutilisés. Les principaux ateliers sont proposés par les associations Vélorution!, la Maison du Vélo et le Zinc).

↳ Consignes de stationnement sécurisées

Les consignes de stationnement sécurisées sont des espaces à accès contrôlé qui permettent de stationner un vélo. Plus de 1700 places sont proposées sur une douzaine de sites, principalement localisés autour des gares ferroviaires et des stations de métro.

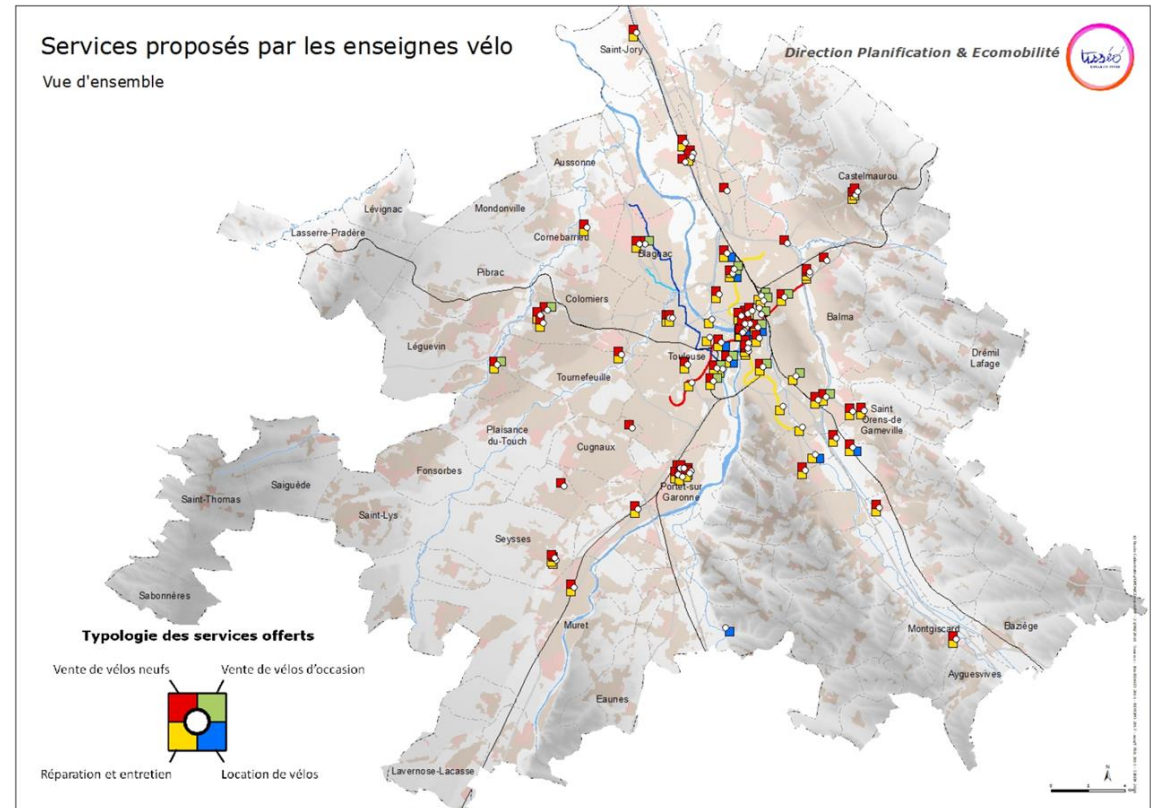
Parc à vélo	Gestionnaire	Réseaux	Capacité
Gare Matabiau	Région	Train/Métro	678
Capitole	Mairie	Autre	467
Borderouge	Tisséo	Métro	100
Gare de Portet	Région	Train	76
Gare de Muret	Région	Train	72
Ramonville	Tisséo	Métro	60
Université Paul Sabatier	Tisséo	Métro	60
Balma Gramont	Tisséo	Métro	54
Argoulets	Tisséo	Métro	50
Basso Cambo	Tisséo	Métro	48
Maison Mobilité Labège	Tisséo	Autre	40
Arènes	Tisséo	Métro/Tram/Train	20
Gare St-Agne	Tisséo	Train/Métro	17
Total			1 742



↳ Les acteurs privés

Les acteurs privés ont un rôle essentiel dans les services vélo (le cœur de métier étant généralement la vente et la réparation de cycles). Ils sont présents sur une grande partie du territoire.

Source : enquête Tisséo Collectivités



Des outils de suivi et d'évaluation à enrichir

L'évaluation et le suivi est essentiellement assurée via les enquêtes ménage déplacement (EMD), dont la fréquence de mise en œuvre est faible (tous les 10 ans environ). L'observatoire partenarial Camino-T, dresse chaque année un point sur la mobilité cyclable, s'appuyant sur des indicateurs thématiques tels que le suivi de l'usage de certains services vélo (VélôToulouse) ou les comptages manuels effectués par Toulouse Métropole. Des données d'accidentalité font également l'objet d'un suivi annuel.

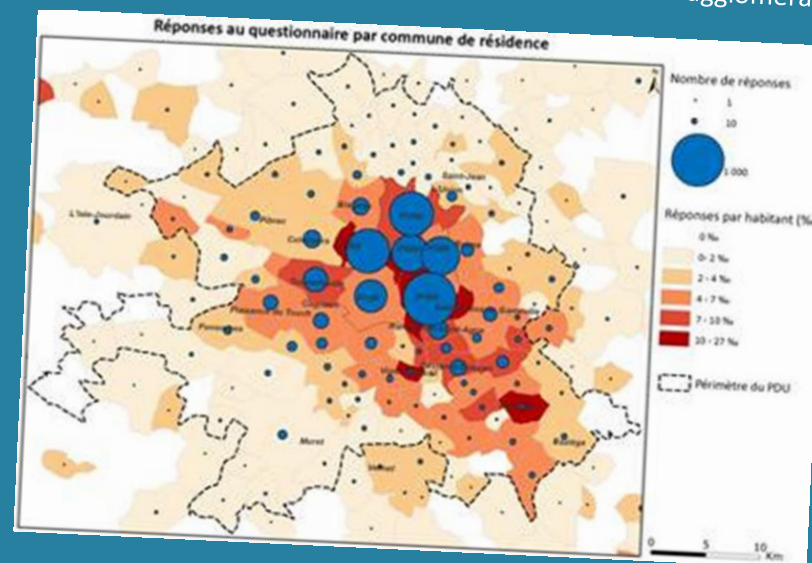
Pour suivre de façon plus fine les évolutions de la mobilité cyclable, les territoires se sont dotés de compteurs vélo permanents visant à apporter une connaissance plus actualisée des pratiques. Mi 2019, 3 compteurs étaient installés sur le territoire :

- ↪ Un compteur posé par le Département de la Haute-Garonne sur la voie verte du Canal du Midi, sur la commune de Castanet.
- ↪ Deux compteurs sur la commune de Toulouse (Avenue de Lyon et Canal du Midi) déployés par Toulouse Métropole.

En tant que coordinateur du schéma directeur cyclable, Tisséo Collectivités a réalisé une enquête auprès des cyclistes afin d'enrichir la connaissance.

L'enquête auprès des cyclistes : plus de 6000 réponses !

Les principaux connaisseurs du vélo étant les usagers, une enquête a été réalisée en 2019 à laquelle 6240 cyclistes ont répondu. Cette enquête apporte une meilleure compréhension des déplacements à vélo sur l'agglomération.



Quelques chiffres-clés issus de l'enquête :

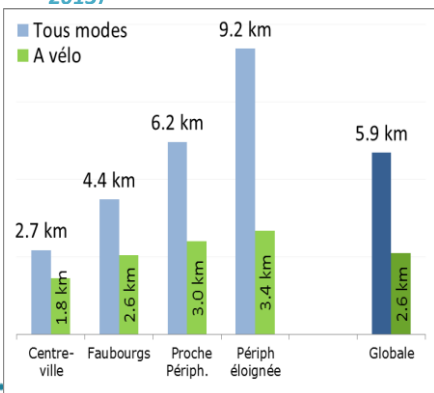
- **Entre 6 et 7 km** ; la distance moyenne d'un déplacement domicile-travail à vélo (aller simple).
- **11%** : la part des cyclistes de l'agglomération possédant un vélo à assistance électrique (VAE).
- **18%** : la part des cyclistes utilisant principalement un vélo de location (VélôToulouse...).
- **750€** : prix moyen d'acquisition d'un vélo !

Une pratique du vélo encore faible, un potentiel de croissance important sur le « périurbain »

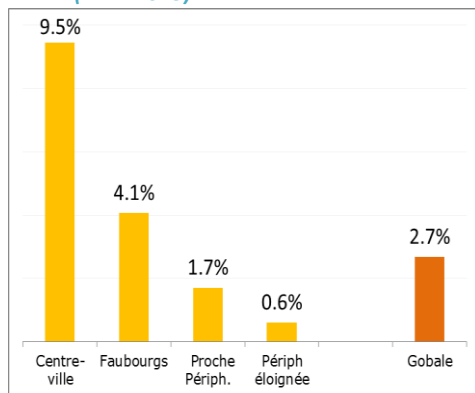
L'enquête ménages déplacements (EMD) de 2013 mettait en évidence une part modale du vélo comprise entre 2% et 3%. Cette enquête n'a pas fait ressortir d'évolution sensible de la pratique entre 2004 et 2013.

La pratique du vélo est essentiellement urbaine. Au centre-ville de Toulouse, celle-ci atteint plus de 9%.

Distance moyenne de déplacement selon le secteur de résidence (EMD 2013)



Part modale vélo pour se rendre au travail par secteurs de résidence (EMD 2013)

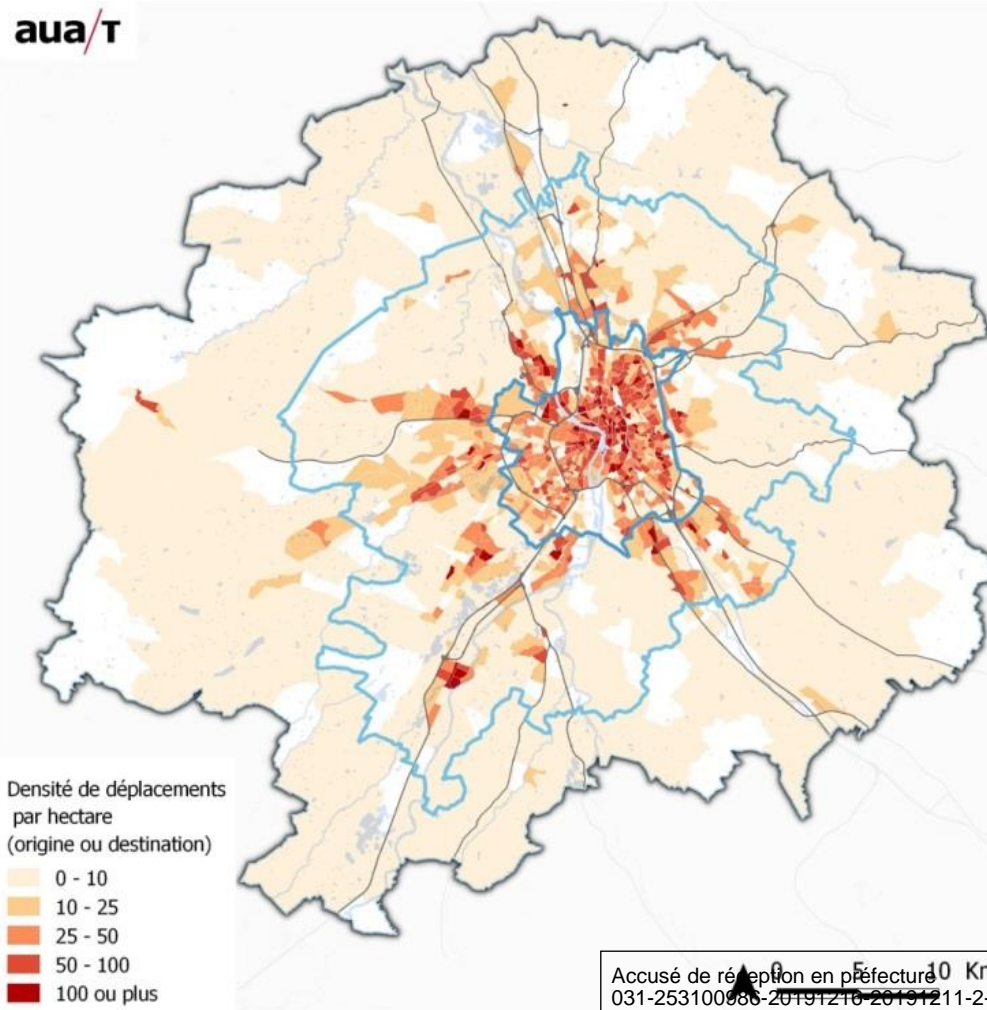


Le potentiel de développement du vélo ne se concentre pas exclusivement sur le cœur d'agglomération. **Les premières couronnes et les principaux pôles urbains de l'agglomération (Colomiers, Blagnac, Muret) ont un potentiel de report aussi important.**

La carte ci-contre met en évidence de nombreux secteurs propices à un développement de la pratique cyclable au-delà de la commune de Toulouse.

A noter : les déplacements courts (moins de 1 km, moins de 5 minutes à vélo) sont nombreux sur l'agglomération et sont encore, pour une part importante, réalisés en voiture individuelle (30% des déplacements).

Carte de localisation des déplacements pouvant se reporter vers le vélo



Accusé de réception en Préfecture 10 Km
 031-25310088-20191216-20191211-2-1D-DE
 Date de télétransmission : 16/12/2019
 Date de réception préfecture : 16/12/2019



1-4/ Les enjeux

Les différentes investigations réalisées (diagnostic, concertation, enquêtes...) ont permis d'identifier quatre enjeux structurants d'action :

1. **DEVELOPPER** des infrastructures cyclables de qualité, lisibles et continues en ciblant les secteurs à fort potentiel.
2. **OFFRIR** des services aux usagers rendant la pratique plus simple et plus confortable.
3. **EVALUER** et suivre la politique publique pour une plus grande efficacité et une meilleure valorisation.
4. **INCITER** à la pratique par un management du changement et une communication ciblée et coordonnée.
5. **PILOTER** de manière collégiale les différentes actions et échanger en continu avec les acteurs et usagers du vélo.

Tisséo Collectivités, un acteur engagé en faveur du vélo !

Tisséo Collectivités, en tant que coordinateur du schéma directeur cyclable, est un des acteurs importants de la stratégie vélo.

Cette volonté d'agir se traduit concrètement par une implication à **plusieurs niveaux** :

- **En tant qu'autorité organisatrice** : Tisséo Collectivités finance, met en œuvre et gère des dispositifs de stationnement vélo en lien avec le réseau Tisséo.
- **En tant qu'acteur de la mobilité** : Tisséo Collectivités pilote le schéma directeur cyclable et, dans le cadre de ses activités de conseil en mobilité, sensibilise les employeurs aux enjeux de mobilités actives.
- **En tant qu'employeur** : Tisséo Collectivités invite ses agents à utiliser le vélo comme mode de transport. La collectivité a remporté le challenge « Allons Y A Vélo » 2019 ; 56% de ses agents s'étant simultanément déplacés à vélo ! Par ailleurs, Tisséo Collectivités a voté le principe de mise en œuvre de l'IKV pour ses agents et dispose de 3 vélos de service.



2/ Modalités de mise en œuvre opérationnelle des orientations et actions du schéma directeur

La mise en œuvre d'une stratégie cyclable implique une organisation institutionnelle à même de coordonner, financer et suivre.

Pour répondre aux enjeux identifiés, la stratégie cyclable retenue comprend plusieurs thèmes d'intervention : mise en œuvre d'infrastructures cyclables, mise en œuvre de services vélo et communication en faveur du vélo.

Le plan d'action recouvre les actions à mettre en œuvre pour gouverner, financer et suivre la stratégie (partie 1) et les actions opérationnelles à engager (partie 2).

Organisation

Gouvernance

- 1 Structure de coordination



Budget

- 2 Enveloppe budgétaire



Suivi et évaluation

- 3.1 Organisation du suivi de la pratique
- 3.2 Implantation de compteurs sur le territoire

Action Transversale



Mise en œuvre opérationnelle

Developpement des infrastructures cyclables

- 4.1 Définition des principes d'organisation du réseau cyclable
- 4.2 Mise en œuvre du réseau express vélo (REV)
- 4.3 Définition d'un guide des aménagements
- 4.4 Jalonnement du réseau cyclable
- 4.5 Partage et apaisement des espaces publics



Declinaison d'une stratégie de services vélo

- 5.1 Evolution des services de vélos en libre service
- 5.2 Mise en place d'un service de location de VAE
- 5.3 Accompagnement de la montée en compétence des cyclistes
- 5.4 Developpement du stationnement



Communication

- 6 Mise en œuvre une politique commune



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191216-20191211-2-1D-
DE
Date de télétransmission : 16/12/2019
Date de réception préfecture : 16/12/2019



ACTION 1 : STRUCTURE DE COORDINATION

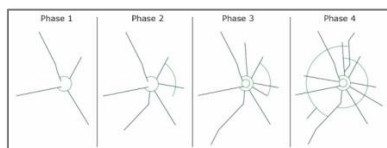
Le COFIL installé sera reconduit. Sous la coordination de Tisséo Collectivités, il réunira :

- L'Etat, la Région Occitanie, le Département de la Haute-Garonne.
- Les 5 intercommunalités de Toulouse Métropole, Muretain-Agglomération, Sicoval, Save au Touch et Coteaux-Bellevue en lien avec le SITPRT.

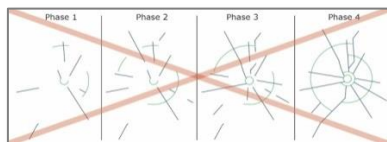
A travers le pilotage défini, il s'agit de proposer les solutions organisationnelles pour :

- Assurer la coordination de la mise en œuvre du réseau structurant d'agglomération (niveaux 1 et 2 définis à l'action 4.1), avec une programmation hiérarchisée et cohérente.
- Coordonner le déploiement des services vélos.

- *Phasage de réalisation garantissant continuité et cohérence*



- *Phasage par opportunité à éviter car générant des discontinuités*



- Suivre et évaluer pour renforcer la politique cyclable (intègre veille et prospective).
- Définir les co-financements, mutualiser les coûts de coordination, mobiliser les ressources budgétaires nécessaires.

Cette gouvernance se doit d'agir à l'échelle du ressort territorial avec des « extensions possibles » répondant à une logique d'intermodalité, de raccordements aux EPCI limitrophes.

Une adaptation de la gouvernance restera possible pour s'accorder aux évolutions des compétences des collectivités en matière de mobilité (évolution du Code des Transports notamment).

Au-delà de ce COFIL, les collèges seront maintenus avec notamment :

- ↗ Le collège réunissant les associations représentant les cyclistes.
- ↗ Le collège réunissant les grandes entreprises, les partenaires sociaux, les Codevs.

Ces collèges seront associés à la mise en œuvre des actions, au suivi et à l'évaluation, aux axes de communication. Des représentants seront invités à participer au COFIL, sur un sujet particulier par exemple.



ACTION 2 : ENVELOPPE BUDGETAIRE

Le Projet Mobilités 2020.2025.2030 renforce le niveau d'investissement en faveur des politiques cyclables. L'enveloppe budgétaire prend en compte :

- Les investissements nécessaires à la réalisation de nouveaux itinéraires et à la mise en place de nouveaux services.
- Les coûts d'entretien et de fonctionnements des itinéraires cyclables et services vélos existants et projetés.
- Les coûts de mise en œuvre des outils de suivi et d'évaluation.
- Les coûts de communication.
- Les coûts d'études et de ressources humaines.

La contribution de la Région Occitanie pourrait se traduire par une participation au financement des projets visant à développer le vélo grâce à des itinéraires sécurisés. Cette stratégie interviendrait en complément d'autres dispositifs : programme régional d'intervention en faveur des pôles d'échanges multimodaux ferroviaires et routiers, équipement systématique des trains régionaux en espace vélos, vélogare à Matabiau, éco-chèque mobilité-aide à l'achat d'un vélo à assistance électrique.

En ce qui concerne le Département de la Haute-Garonne, un premier engagement de 53 millions a été pris pour réaliser près de 42 km d'itinéraires du réseau express vélo. Par ailleurs le Département contribue déjà en soutenant financièrement les communes qui développent des pistes cyclables, en incitant les collégiens à utiliser le vélo, en appuyant les associations vélo, en assurant la maîtrise d'ouvrages d'itinéraires cyclables structurants pour les loisirs (Transgarona, Canal des 2 Mers...).

Les intercommunalités et/ou les communes financeront pour leur part la réalisation et l'entretien de leurs réseaux d'agglomération et communaux, ainsi que des services de location de vélos existants ou projetés.

Pour soutenir cette politique publique en faveur des mobilités actives, les contributions apportées par Tisséo seront les suivantes :

- Financement des études de faisabilités et du mobilier urbain de jalonnement du Réseau Express Vélo.
- Financement des outils de suivi et d'évaluation.
- Financement de la conception et de la diffusion des campagnes de communication commune sur le vélo.
- Poursuite du financement des stationnements vélos dans les pôles d'échanges Tisséo et des actions de soutiens au vélo dans le cadre des plans de mobilité employeur.

Des financements seront à rechercher auprès d'appel à projets nationaux et européens ainsi que dans le cadre du Fonds des Mobilités Actives de l'Etat.

RESEAUX (invest. & fonct.)	SERVICES	SUIVI & COM
REV 2030* 182 Millions Dont 53 M par CD 31	VLS + Extension* 78,1 millions	Observatoire 0,5 million
Réseaux agglo + communes + loisirs 235 Millions	LDD VAE* 11 millions	Compteurs 0,5 million
	Animation 3,3 millions	Communication 0,3 million
417 millions	92,1 millions	1,3 million

*Consolidation à faire :

- Concernant les infrastructures : premières études de faisabilité, impact foncier, programmes voiries et espaces publics.
- Concernant la location vélo en libre service : évolution des services proposés, modalités de commande publique, modèle économique.



ACTION 3.2 : IMPLANTATION DE COMPTEURS SUR LE TERRITOIRE

Pour renforcer la connaissance de la pratique cyclable, les partenaires décident de l'implantation d'un réseau de compteurs automatiques de vélos. Ces compteurs apporteront des données quantitatives précises et actualisées sur la pratique du vélo.

Il y a un intérêt à coordonner ce réseau pour :

- Uniformiser le type de matériel pour produire des données compatibles entre elles.
- Bâtir une stratégie coordonnée d'implantation afin de produire une image sur l'ensemble de l'agglomération.

Les données produites par ces compteurs alimenteront l'observatoire des mobilités cyclables.

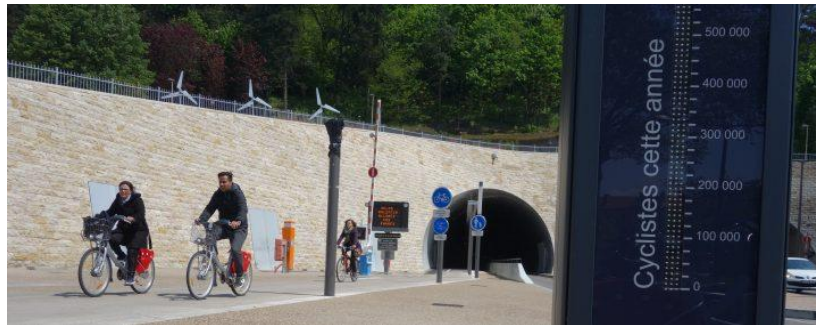
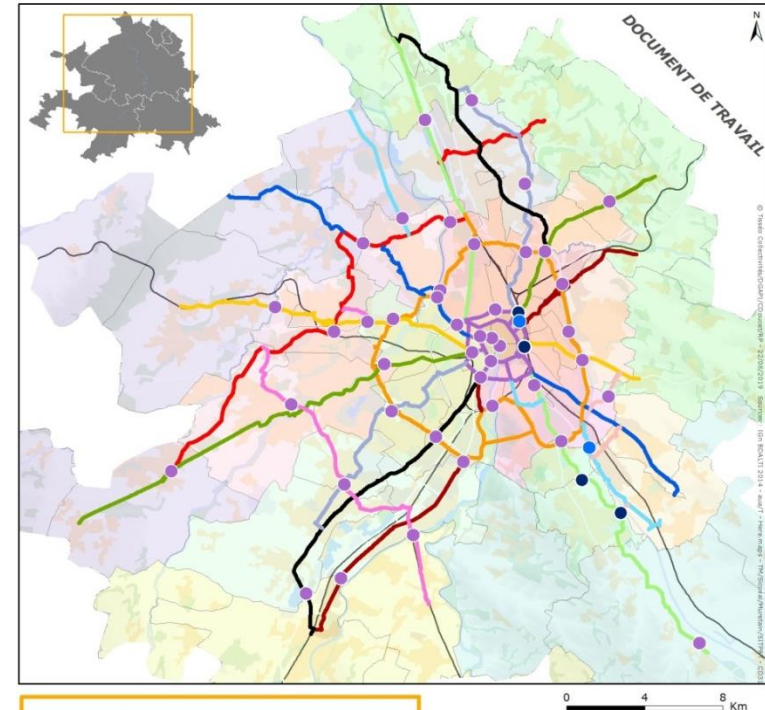


Schéma Directeur Cyclable d'Agglomération
Compteurs permanents existants et propositions



Logiques d'implantation

- Compteurs et points de comptage préexistants
- Franchissements des coupures physiques
- Points très fréquentés
- Profils variés y compris peu fréquentés
- Axes du réseau structurant
- Limites des zones EMD/Modélisation

Compteurs automatiques permanents

- En service ou en test
- En projet
- Propositions
- Zones EMD
- Réseau structurant d'agglomération (provisoire)

Financement : Tisséo Collectivités

Mise en œuvre/ entretien : partenaires

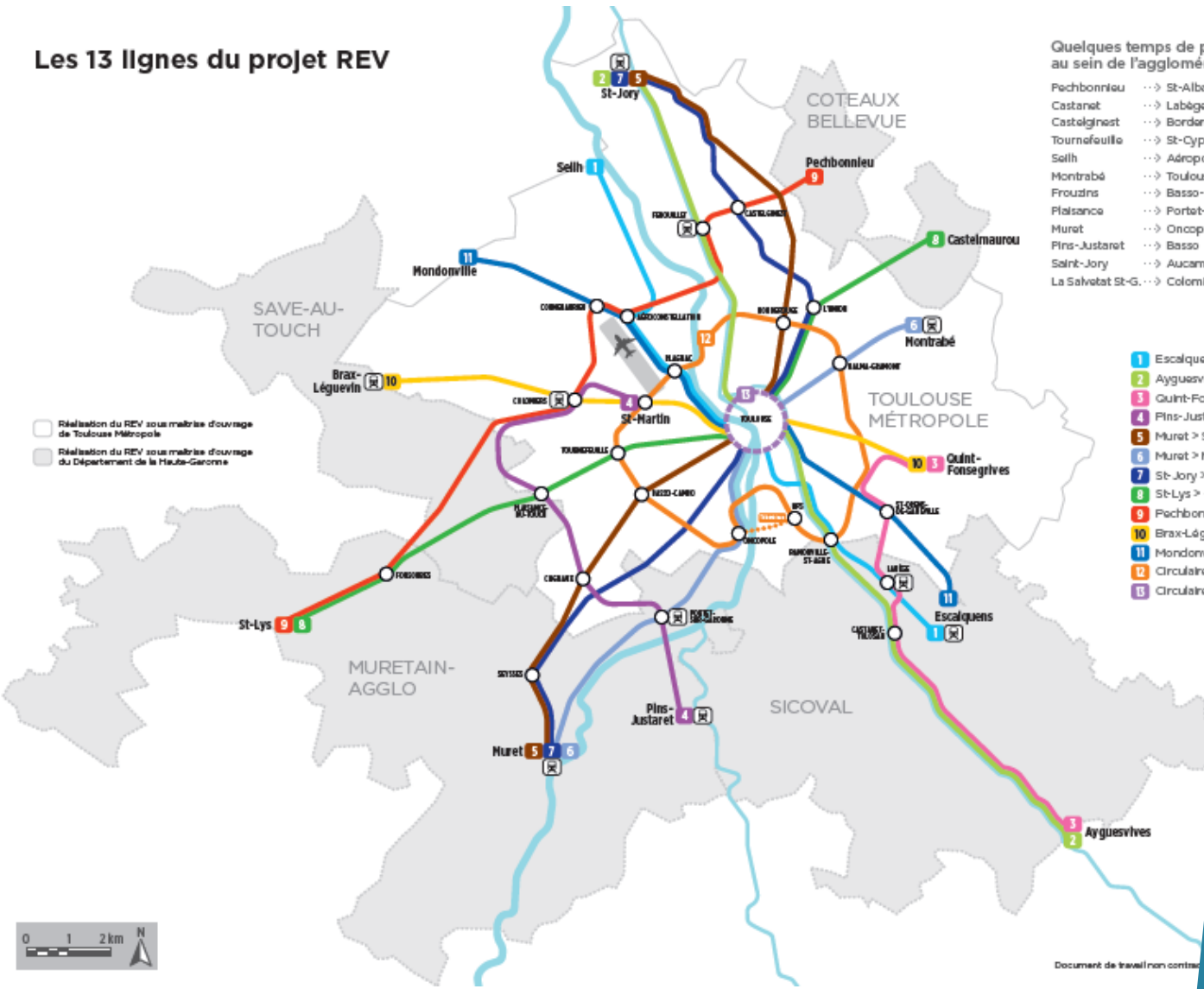
Calendrier : mise en œuvre au fur et à mesure du déploiement du réseau

Budget global : estimé en fourchette de

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191216-20191211-2-1D-
Date de télétransmission : 16/12/2019
Date de réception préfecture : 16/12/2019



Les 13 lignes du projet REV



Quelques temps de parcours au sein de l'agglomération

Pechbonnieu	→ St-Alban	15 à 20 min
Castanet	→ Labège La Cadène	15 à 20 min
Castelginest	→ Borderouge	24 à 30 min
Tournefeuille	→ St-Cyprien	24 à 30 min
Selh	→ Aéroport	29 à 36 min
Montrabé	→ Toulouse	30 à 40 min
Frouzins	→ Basso-Cambo	30 à 40 min
Flaissance	→ Portet-sur-G.	35 à 50 min
Muret	→ Oncopole	40 à 55 min
Pins-Justaret	→ Basso	40 à 55 min
Saint-Jory	→ Aucamville	35 à 45 min
La Salvat St-G.	→ Colomiers	24 à 30 min

- 1 Escalquens > Selh
- 2 Ayguesvives > St-Jory
- 3 Quint-Fonsegrives > Ayguesvives
- 4 Pins-Justaret > St-Martin-du-Touch
- 5 Muret > St-Jory
- 6 Muret > Montrabé
- 7 St-Jory > Muret
- 8 St-Lys > Castelmaurou
- 9 Pechbonnieu > St-Lys
- 10 Brax-Léguévin > Quint-Fonsegrives
- 11 Mondonville > Escalquens
- 12 Circulaire 1
- 13 Circulaire 2

L'élaboration du REV s'appuie sur un travail partenarial associant les acteurs institutionnels et associatifs.

Une partie de ces axes a fait l'objet d'études dans le cadre des « Etudes prospectives multimodales sur l'aire métropolitaine toulousaine » pilotées par la DREAL.

La définition de ce réseau prend en compte les propositions formulées par l'association Deux Pieds Deux Roues.



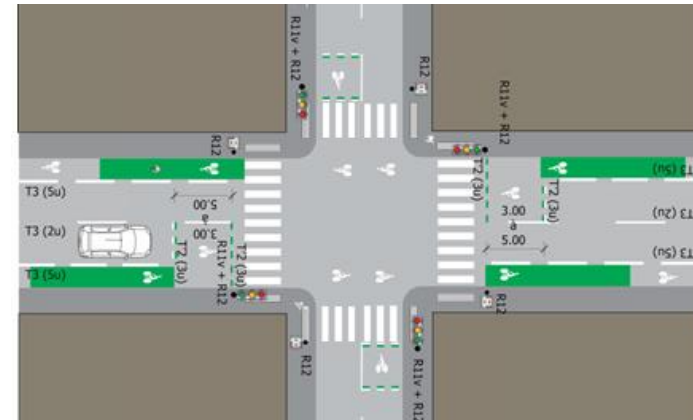
ACTION 4.3 : MISE A DISPOSITION D'UN GUIDE DES AMENAGEMENTS

Un réseau cyclable continu, qualitatif et lisible doit garantir une homogénéité de traitement sur l'ensemble du territoire, quel que soit l'aménageur, le maître d'ouvrage, le financeur ou co-financeur, etc.

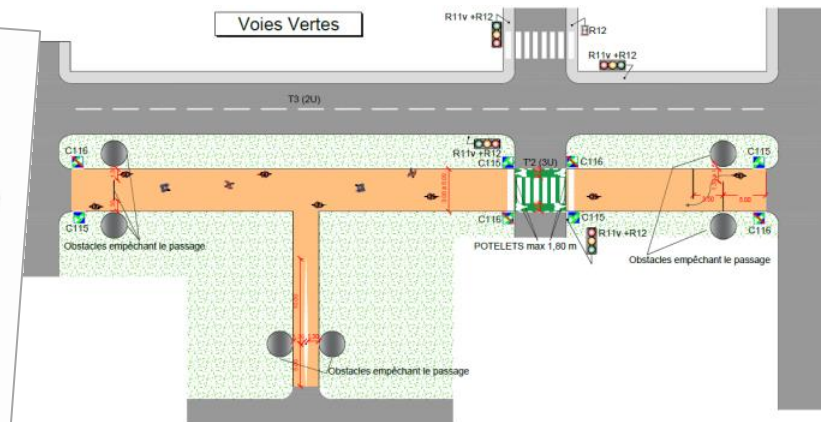
Un guide des aménagements précisant les règles de l'art à respecter pour chaque grande catégorie d'aménagement est donc nécessaire pour garantir la tenue des 3 grands objectifs.

Ce guide vise à donner des solutions opérationnelles d'insertion des aménagements cyclables, en proposant des fiches simples d'utilisation et illustrées.

Les aménagements étant insérés dans un contexte de voirie parfois contraint, le guide rappelle les grands principes de partage de l'espace et de priorité entre les modes qu'il est nécessaire de respecter pour garantir la continuité du réseau et la sécurité des usagers les plus vulnérables (piétons et cyclistes).



Appliquer le principe PICTA
P Piétons
C Cycles
T Transports collectifs
A Automobiles





ACTION 4.4 : JALONNEMENT DU RESEAU CYCLABLE

Au même titre qu'un réseau routier fonctionne avec des panneaux de signalisation, un réseau cyclable doit disposer d'un jalonnement global permettant à toute personne, même peu habituée, de se repérer et de se déplacer. Il permet également aux non usagers du vélo de voir qu'il existe des alternatives en vélo.

Compte tenu du niveau de service attendu sur le REV, il conviendra de doter l'ensemble des itinéraires REV d'un jalonnement lisible et facilement perceptible, notamment sur des intersections complexes. Des solutions innovantes, utilisant par exemple les solutions de marquage au sol, seront recherchées.

Un cartouche, ou un logo du réseau REV avec le(s) numéro(s) d'itinéraire permettra un meilleur repérage des itinéraires.



La stratégie de jalonnement devra également proposer des solutions pour les itinéraires déviés (ex : pour travaux)



Calendrier : 2020- 2030

Cout : intégré dans budgets aménagements cyclables

Financement : Collectivités concernées + Tisséo Collectivités pour le jalonnement du REV

Jalonnement innovant (Strasbourg), jalonnement de chantier (Suède)

Le jalonnement, c'est aussi numérique !

De plus en plus d'utilisateurs de la route utilisent des applications et des outils pour préparer leurs itinéraires, cyclistes compris !

La politique de jalonnement devra donc être accompagnée d'un développement des applications destinées à améliorer le guidage des cyclistes et à enrichir la connaissance des pratiques du vélo.



ACTION 4.5 : PARTAGE ET APAISEMENT DES ESPACES PUBLICS

L'apaisement des territoires est un enjeu essentiel de mobilité ; la réussite de la stratégie cyclable est fortement liée aux avancées sur l'apaisement de la vitesse sur le réseau routier.

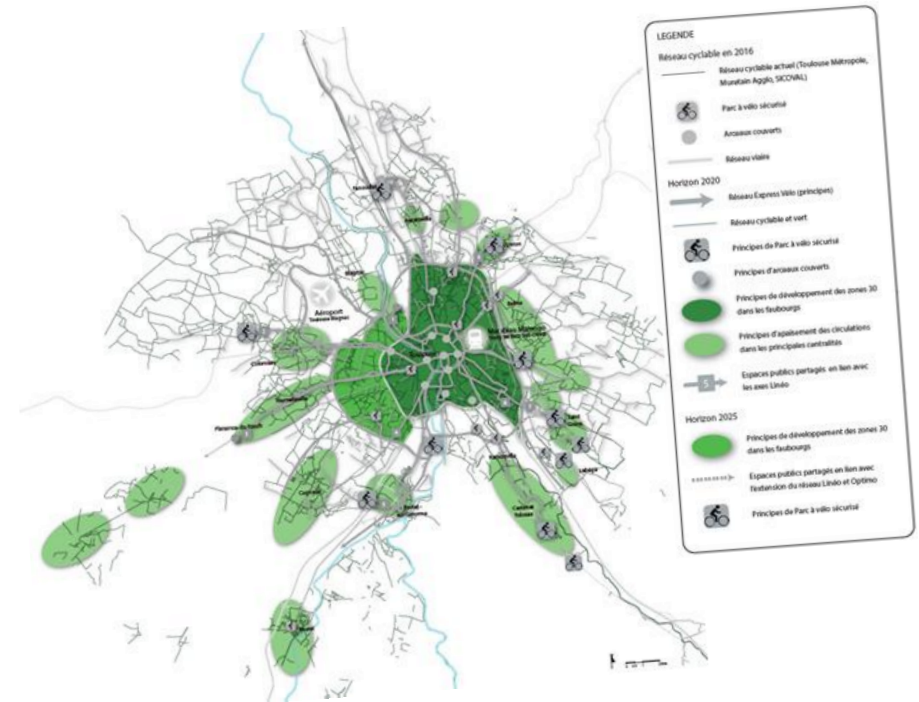
L'action 17 du **Projet Mobilités 2020.2025.2030 « APAISER les circulations dans les faubourgs toulousains et les communes de la périphérie »** porte cette ambition, en ciblant les territoires où l'enjeu de création de zones 30 et zone de rencontre est le plus fort (centres-villes, faubourgs et quartiers de la grande agglomération toulousaine).

La **politique d'apaisement des territoires urbanisés répond aux enjeux de partage des espaces publics en faveur des mobilités actives, dont en particulier le vélo.**

Il conviendra donc d'actionner ce levier pour une meilleure efficacité des actions du schéma directeur cyclable.

Les zones apaisées sont par nature propices aux modes actifs, celles-ci diminuant le différentiel de vitesse voiture/vélo et diminuant le risque et la gravité des accidents.

Par ailleurs, les zones 30 et zones de rencontre étant, sauf exceptions, circulables à vélo à double sens, elles renforcent l'attractivité du vélo.





ACTION 5.1 : EVOLUTION DES SERVICES DE VELOS EN LIBRE SERVICE

Les dispositifs de vélo en libre-service actuels (VLS), apparaissent comme des réussites répondant aux spécificités des territoires denses.

Un déploiement d'un tel service à certaines communes denses de première couronne apparaît envisageable. La carte ci-contre illustre le périmètre de pertinence pour l'extension d'un service de location vélo en libre-service. D'autres communes pourraient être prises en compte, notamment en première couronne limitrophe à Toulouse : Saint-Orens, Aucamville, Labège, Portet-sur-Garonne,

Compte tenu des évolutions technologiques et des modèles économiques, la forme du service à mettre en œuvre (VLS sans ou avec station, free locking, free floating...) et les territoires de pertinence seront à définir.

Calendrier : Mise en œuvre à partir de 2022

Financement : 5 à 7 M€/an

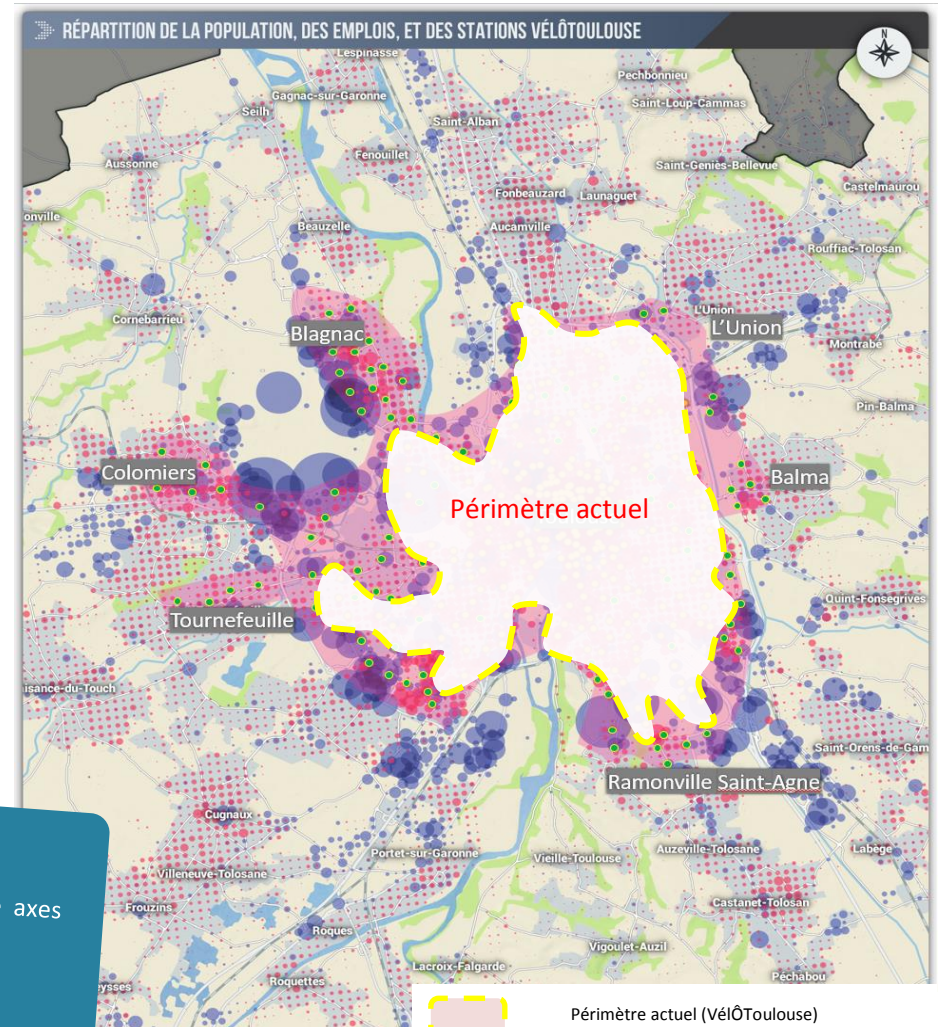
Portage : à définir selon services, fonctionnalités et territoires




Élément d'évaluation à suivre : €/déplacement, déplacement VP évité, nombre de déplacements

4 axes pour une stratégie de services !

La stratégie de services est composée de quatre axes complémentaires :

- 5.1 Evolution des services de vélos en libre-service
- 5.2 Mise en place d'un service de location de VAE
- 5.3 Accompagnement de la montée en compétence des cyclistes (entretien, pilotage...)
- 5.4 Développement du stationnement



-  Périmètre actuel (VéloToulouse)
-  Périmètre pertinent d'extension
-  Secteur pertinent d'implantation des stations



ACTION 5.2 : MISE EN PLACE D'UN SERVICE DE LOCATION LONGUE DUREE DE VELOS A ASSISTANCE ELECTRIQUE

Le vélo à assistance électrique (VAE) peut apporter une réelle solution pour les personnes réalisant des déplacements de courte et moyenne distance (la distance médiane à VAE est 7.7km pour les déplacements domicile travail et ¼ dépassent 11km). Entre 19 et 33% des déplacements pourraient théoriquement être réalisés à vélo.

Le vélo à assistance électrique a donc une place à prendre partout, y compris sur les territoires de périphérie.

La création d'un service de location longue durée VAE est un outil facilitateur du changement d'habitude. Après avoir essayé, il est ensuite plus facile de basculer sur un achat.

Les facteurs de réussite sont les suivants :

- Un dimensionnement adapté au territoire (estimé à environ 2000 vélos)
- Une offre variée composée essentiellement de VAE mais disposant de quelques vélos classiques, cargos/rallongés ou vélos pliables.
- Une organisation de service permettant un accès facilité depuis toutes les communes (services mobiles, ciblage des zones



économiques...), le diagnostic ayant mis en évidence l'importance de cet enjeu pour les territoires de périphérie

Ce dispositif est d'autant plus attractif qu'il vient se cumuler aux aides à l'achat proposées par la Métropole et certaines collectivités territoriales (Muretain Agglo, SICOVAL, Région, Toulouse Métropole ...) elle mêmes renforcées par les aides de l'Etat.



Il conviendra d'assurer une complémentarité avec les vendeurs de cycles et de proposer une grille tarifaire incitant l'utilisateur à basculer vers l'achat.

Calendrier : Mise en œuvre à partir de 2021

Portage Tisséo Collectivités

Budget : estimé à 1 M€/an

Élément d'évaluation à suivre : nombre de location, ...

L'ensemble des actions en matière de services vélo a été construite en s'appuyant sur les échanges avec les associations et acteurs économiques du vélo.



ACTION 5.3 : ACCOMPAGNEMENT DE LA MONTEE EN COMPETENCE DES CYCLISTES

Le manque ou l'absence d'expérience en matière de pratique du vélo, le manque de compétences en matière d'entretien d'un vélo sont pour beaucoup des freins à la pratique : 25% des Français ne savent pas faire de vélo ou ne se sentent pas à l'aise.

Trois axes d'intervention sont identifiés, en capitalisant sur les activités actuellement portées par le monde associatif, la puissance publique se positionnant en facilitateur :

A) Généralisation de l'apprentissage pour les scolaires

- Créer de pistes d'apprentissage permanentes (complémentaires à celles de Candie) accessible à tous, notamment le Week-end en famille.
- Former en milieu scolaire.

B) Former les actifs :

- valoriser les activités de vélo école dans le cadre de Plan de

C) Construire des services d'autoréparation en partenariat avec les structures associatives :

- Assurer un approvisionnement en vélo en coordonnant les structures de collecte.
- Partager les enjeux de service public et développer des formes de coopération public/associatif.
- Valoriser les activités auprès du grand public.

Calendrier : en continu

Portage : selon projet

Budget : estimation 300 000€/an

Élément d'évaluation à suivre : à définir en fonction des services mis en œuvre (nombre de cyclistes formés, nombre de vélos récupérés, enquête d'évaluation, etc.)



Mobilité.





ACTION 5.4 : DEVELOPPEMENT DU STATIONNEMENT

Le besoin en stationnement vélo sur l'espace public est amené à croître au fur et à mesure du développement de la pratique de ce mode.

Par conséquent, outre les bâtiments (logement, équipements, bureaux...) dans lesquels le stationnement est réglementé par le code de l'urbanisme, il convient d'offrir un stationnement suffisant sur l'espace public, notamment à proximité des certains équipements particuliers (scolaires, commerciaux, culturels, loisirs, équipements publics...).

Dans le cadre du développement des réseaux de transport, il convient également de penser l'intermodalité TC / Vélo en prévoyant des possibilités d'accès et de stationnement adaptées. Par exemple, la troisième ligne de métro prend en compte ces objectifs, en prévoyant près 1500 places de stationnement vélo.

Les différents programmes Linéo intègrent également des stationnements vélos sur certaines stations où le potentiel est important.

Des préconisations d'implantation des mobiliers de stationnements vélos sont délivrées dans le guide des aménagements cyclables.



Calendrier : en continu

Portage et Financement : à adapter selon les territoires et projets

Élément d'évaluation à suivre : nombre de places

A retenir

Une gouvernance partenariale pilotée par un Comité de Pilotage maintenue pour la phase de mise en œuvre opérationnelle.

Une mise en œuvre du plan d'actions à mener avec les associations, employeurs...

Un horizon de mise en œuvre à 2030, défini en cohérence avec celui du Projet Mobilités 2020.2025.2030.

Un enveloppe budgétaire globale pour la stratégie cyclable estimé à plus de 500M€ pour l'ensemble du territoire et des acteurs de la mobilité cyclable

14 actions, comprenant des projets structurants et novateurs pour l'agglomération :

- La mise en œuvre d'un réseau express vélo de 370km !
- Une stratégie de service vélo globale et cohérente apportant des solutions pour les tous les publics et tous les territoires.
- Une communication accompagnant les changements de comportement.
- Des outils de comptage et de suivi pour mieux comprendre et analyser les évolutions de pratiques, et les valoriser.



