

CO DEV

Conseil de développement
TOULOUSE MÉTROPOLE

Faciliter le REV

Comment réveiller le piéton et le cycliste
qui sommeille en chacun de nous ?



Veroborev

Table des matières

Introduction.....	3
Une gouvernance pour désamorcer les tensions et répondre aux attentes des usagers de l'espace public.....	3
Une nouvelle gouvernance partagée d'itinéraire en phases projet, réalisation et suivi- évaluation.....	4
Elargir la focale à l'échelle d'une demi-ligne de REV ou d'un bassin de vie.....	4
Associer les parties prenantes, y compris la société civile qui a de véritables attentes.....	4
Créer un dispositif d'information partagée sur les usages et la valorisation des itinéraires et des espaces publics.....	6
Argumentaire à destination des élus de terrain et des techniciens, illustré par des remontées de terrain.....	6
Opportunités de connexion à des zones d'emploi, établissements scolaires, zones commerciales, services, loisirs, arrêts de TC ou gares pour favoriser l'intermodalité,.....	6
Meilleure qualité d'usage pour les cyclistes et les piétons : sécurité, confort protection des matériels et meilleur partage de l'espace public.....	7
Valorisation de l'espace public, qualité de vie pour les riverains, commerces, entreprises,.....	8
Le système voiture solo crée des externalités négatives :.....	8
Une ville avec des mobilités actives : une ville désirable, plus apaisée, plus conviviale.....	9
Attractivité, plus-value immobilière, et visibilité des commerces de proximité...10	

Introduction

Comment faire pour que le REV (Réseau Express Vélo) ne se transforme pas en cauchemar pour les élus de terrain, les agents de la collectivité, les habitants, les citoyens et les usagers ? Le Codev a réalisé une vingtaine d'entretiens avec des acteurs issus de différents horizons : élus (de quartier ou en charge des mobilités actives), techniciens de collectivités, entreprises, représentants de l'enseignement supérieur, associations militant pour des transports alternatifs à la voiture individuelle, afin de comprendre les attentes, les freins qui se constituent autour des mobilités actives sur l'agglomération toulousaine.

Pour donner une application concrète à son travail, le Codev a sélectionné 2 lignes du Réseau Express Vélo, un projet en faveur des mobilités actives à l'échelle de l'agglomération : la ligne 10 Ouest (Toulouse Saint-Cyprien - Brax) et la ligne 1 Est (Toulouse Saint-Michel - Escalquens).

Deux constats se sont imposés à nous lors des entretiens :

- La société civile, tant du côté des entreprises que des associations a de véritables attentes en matière de politique de mobilités actives, et est prête à travailler avec les collectivités sur ces enjeux.
- Les remontées de terrain, issues des entretiens, peuvent constituer un véritable argumentaire, à destination des élus, pour convaincre usagers, habitants, citoyens, du bien-fondé d'une politique de mobilités actives.

Le Codev a alors souhaité produire un argumentaire, à destination des partenaires des politiques cyclables et piétonnes, des élus et des agents de la collectivité, afin que chacun sache comment réveiller le cycliste ou le piéton qui dort en nous.

Une gouvernance pour désamorcer les tensions et répondre aux attentes des usagers de l'espace public

Lors de son travail sur 2 lignes de REV, le Codev a rencontré de multiples acteurs. Cela a permis de constituer un groupe d'acteurs qui voient les mobilités actives comme une opportunité de construire une ville différente, de se déplacer autrement. Le Codev a pu comprendre la façon dont les mobilités actives sont intégrées, ou non, dans la politique (d'entreprise, de mobilité et de déplacements) de chacun, et identifier une véritable volonté d'agréger les connaissances pour construire un REV réussi, grâce à l'intelligence collective. Le Codev invite la métropole à reproduire une méthodologie similaire pour la mise en œuvre du REV. La collectivité pourra alors associer ces acteurs dans sa démarche, pour ne pas être placée seule dans un système de négociation. Ce travail devra nécessairement se poursuivre sur le temps long, afin d'évaluer la gouvernance mise en œuvre, effectuer un suivi de la politique cyclable, partager des données sur les itinéraires étudiés, etc.

Une nouvelle gouvernance partagée d'itinéraire en phases projet, réalisation et suivi-évaluation

Elargir la focale à l'échelle d'une demi-ligne de REV ou d'un bassin de vie

Le Codev propose une démarche de gouvernance large, à l'échelle d'une demi-ligne REV (Toulouse - extérieur de l'agglomération), voire d'un bassin de vie. Le modèle de gouvernance proposé dépasse les aménagements techniques à l'échelle d'une rue, pour se concentrer sur une demi-ligne de REV (par exemple, sur la ligne 10, sa partie Ouest sur l'itinéraire Toulouse Saint-Cyprien - Brax). Cela permettrait aux usagers de travailler sur l'ensemble d'une demi-ligne et d'en avoir une vision globale et cohérente. Le REV n'est plus seulement envisagé comme une large piste cyclable qui prend de la place à la voiture, mais bien comme un équipement structurant, un véritable réseau, où une ligne répond à une logique et à un besoin, qui dessert un ensemble d'équipements et de services tels que des établissements scolaires, des zones d'emplois et des zones d'habitation (voir la partie "Opportunités de connexions plus bas"). L'itinéraire est valorisé, et chacun peut envisager de nouveaux trajets sécurisés en vélo. Il s'agit de prendre du recul, pour penser aux objectifs de REV, aux nouvelles dessertes possibles, en utilisant un mode de transport décarboné. Le REV doit aussi être pensé comme une requalification de l'espace public. Plutôt que de superposer un aménagement cyclable à la rue existante, c'est la rue qui doit être repensée, à l'aide de nouveaux plans de circulation, et par exemple sur le principe PICTA de Tisséo car l'accessibilité piétonne doit rester prioritaire.

Le Réseau Express Vélo sera connecté à des réseaux cyclables de niveau inférieur et ainsi à des communes non desservies par le REV, qui doivent aussi être prises en compte dans la concertation. Ces communes ne doivent pas être laissées de côté, sous prétexte que le REV ne les concerne pas directement. Les capillarités entre le REV et les autres réseaux cyclables doivent être pensées lors de la concertation, au même titre que la desserte d'équipements. La concertation sur le REV doit participer à prendre en compte les interconnexions, les opportunités que celui-ci offre aux usagers. Ce recul permet une vision positive du REV, et d'engager la discussion de manière efficiente autour d'aménagements parfois conflictuels.

Cette forme de gouvernance réunirait les communes concernées directement par le REV, les communes limitrophes, pour qui le REV constitue une opportunité, ainsi que les acteurs issus de la société civile qui ont également des attentes sur le REV et la gouvernance des mobilités actives.

Associer les parties prenantes, y compris la société civile qui a de véritables attentes

Les entreprises, porteuses de plans de mobilités sont prêtes à s'engager sur les mobilités actives. Elles le font déjà sur leurs sites (stationnements vélos, pistes cyclables aux abords de leurs sites, journées d'animation), et sont désireuses

d'être intégrées à une réflexion plus large. Elles répondent à une demande croissante de leurs employés pour une mobilité active plus efficace, font part de véritables attentes, et sont prêtes à travailler ensemble et avec la collectivité. L'ONERA, l'Université Paul Sabatier, Thalès Alenia Space, Airbus Defense & Space comptent parmi ces acteurs qui souhaitent s'insérer dans des échanges avec la métropole. Il s'agit d'une véritable opportunité pour les collectivités, qui peuvent alors entrer dans un dialogue constructif avec la société civile, et s'appuyer sur des employeurs pour devenir de véritables ambassadeurs vélo auprès de leurs salariés.

"Le message qu'on veut porter à la métropole c'est : Nous on est prêts à s'adapter [aux nouvelles mobilités], il va falloir nous aider en retour" (Airbus Defense & Space).

Le maire de quartier de Saint-Cyprien, directement concerné par le REV 10 l'accorde : l'entreprise a un « rôle sociétal de plus en plus important ».

Les associations sont également en attente de partenariat avec les collectivités, et s'organisent pour travailler ensemble. L'Autate explique essayer de travailler avec d'autres associations de transport (Rallumons l'étoile, 2P2R) afin de proposer des solutions alternatives à la voiture individuelle plus cohérentes. Les associations militant en faveur des transports publics, ou les associations défendant les droits des piétons et des PMR doivent participer à la concertation sur le REV, puisqu'elles sont directement concernées par le nouveau partage des espaces publics induits par le REV.

L'agglomération toulousaine dispose d'un véritable vivier d'entreprises, d'associations, prêtes à se mobiliser autour des mobilités actives, qu'il serait bon d'intégrer dans un mode de gouvernance élargi. La Maison du Vélo imagine une « *politique de management de la mobilité renouvelée, incluant les partenaires sociaux, les chambres consulaires, l'Education Nationale, des challenges vélo financés pour une plus grande envergure...* ».

L'école d'ingénieurs de Purpan démontre une volonté forte de changer les habitudes de déplacement des salariés et des étudiants : « *Ça roule suffisamment pour qu'on prenne les véhicules. S'il n'y a pas une volonté forte des pouvoirs publics à un moment donné de rendre les véhicules non appropriés... Ça veut dire que c'est nous par derrière, par des actions, par de l'information, par une culture d'entreprise qu'on amènera certaines personnes à bouger* ».

Expérimenter pour répondre aux attentes des usagers :

Des aménagements cyclables, parfois problématiques, peuvent être expérimentés afin de faire évoluer les usages et les mentalités. L'expérimentation représente alors une phase intermédiaire, où la collectivité a le droit à l'erreur, qui permet de trouver des compromis, de rectifier le tir si l'aménagement proposé ne convient pas aux usagers. Une fois la bonne solution trouvée, l'expérimentation se transforme en élément pour l'acceptation sociale. La mairie de quartier de Saint-

Cyprien a pu le constater avec un nouvel aménagement, une chaussée à voie centrale banalisée sur les allées Maurice Sarraut. Cela a permis de rendre le trottoir aux piétons, de faire diminuer les conflits vélos/piétons, de diminuer les vitesses trop rapides des voitures sur l'allée. L'aménagement a reçu l' « *unanimité favorable* » de la part des usagers, à l'exception de deux automobilistes.

Créer un dispositif d'information partagée sur les usages et la valorisation des itinéraires et des espaces publics

Au-delà d'une nouvelle gouvernance partagée, des mobilités actives, la collectivité et les usagers gagnerait à disposer d'informations partagées, de données, de valorisation d'itinéraires lors de la mise en place du REV. Pour décider de nouveaux aménagements, faire face à la demande d'itinéraires cyclables, décider quelles infrastructures cyclables ou piétonnes sont souhaitables, chacun doit être informé, sur la base de données. L'expérience Commute, basée sur la connaissance des itinéraires des employés, sur leurs habitudes, bénéficie d'un retour positif : « *ça fonctionne bien, [...] c'est nécessaire pour tout le monde* » (Airbus Commercial), ça permet de « *proposer des itinéraires de report modal* » (CHU).

Pour les usagers, le partage d'information sur les itinéraires cyclables est déjà effectif au sein des entreprises, pourquoi ne pas les encourager à diffuser hors les murs ?

Ces dispositifs d'information partagée permettent alors de comprendre et s'appropriier les usages de chacun, afin de bâtir des itinéraires et des espaces publics correspondant à la demande.

Argumentaire à destination des élus de terrain et des techniciens, illustré par des remontées de terrain

Le Codev a rencontré une multitude d'acteurs, qui nourrissent des interrogations sur la politique menée par la Métropole mais voient majoritairement dans les modes actifs une opportunité. Leurs propos, issus d'entretiens, sont susceptibles d'aider les élus, les agents, et les usagers à disposer d'arguments et d'éléments de langage en faveur des modes actifs et à construire un discours positif sur le REV et, plus largement, des aménagements cyclables et piétons.

Opportunités de connexion à des zones d'emploi, établissements scolaires, zones commerciales, services, loisirs, arrêts de TC ou gares pour favoriser l'intermodalité,

Le REV (et plus globalement les infrastructures pour le vélo) constituent de véritables opportunités de connexions entre services, équipements, établissements scolaires, zones d'emploi et zones d'habitations, qu'elles soient centrales ou périphériques.

Une élue d'une commune de première couronne ressent l'attente des entreprises pour être connectées aux réseaux cyclables, ce sont elles « *les premières demandeuses de ce type d'équipements* ». Les entreprises que nous avons rencontrées le confirment. Airbus Commercial considère le REV comme une opportunité de report modal, le site étant mal desservi en transports en commun. A l'ONERA, des salariés sont prêts à venir en vélo depuis Pibrac, pourtant situé à 20 km du site. Dans l'entreprise, la part modale du vélo est devenue très importante. Le dernier comptage en février 2022 fait état de 28,4% des employés qui se sont rendus sur site en vélo. Comment l'expliquer ? Notre interlocuteur considère qu'il est « *indéniable* » que la proximité avec un aménagement cyclable (le canal du Midi) favorise l'usage du vélo. Dans les établissements scolaires, le besoin se fait également pressant : « *on n'arrête pas de rajouter des racks à vélo dans les écoles* », selon un élu de quartier du centre-ville.

Et lorsque la pratique du vélo est couplée à l'utilisation du train, les distances parcourues s'allongent. Une majorité d'entreprises constate que de plus en plus d'employés s'installent le long de voies ferrées et ont recours au mix vélo/train pour se rendre au travail. Au Sicoval, dans les communes desservies par une gare, force est de constater que certains citoyens « *ne demandent qu'une chose : vélo/train* » (Un bénévole CMA et Codev Sicoval). Les élus vont dans ce sens, pour encourager le mix vélo/train « *Il faudrait un maillage de pistes cyclables beaucoup plus important et surtout un maillage multimodal* ».

L'arrivée des vélos électriques étend la demande d'infrastructures bien au-delà de la ville dense, jusque dans des territoires périphériques, ruraux, et de côteaux. Ainsi, la Communauté d'Agglomération du Sicoval pense à aménager des infrastructures cyclables dans des territoires où la demande était très faible, voire inexistante auparavant. Les vélos électriques lèvent le « *frein de l'énergie des gens* » (Airbus Defense & Space), pour ceux qui habitent sur des territoires où le vélo musculaire est difficilement envisageable, mais aussi pour ceux dont la santé ne permettait pas auparavant de se mettre en selle.

Meilleure qualité d'usage pour les cyclistes et les piétons : sécurité, confort protection des matériels et meilleur partage de l'espace public

Tous les entretiens convergent dans le sens d'une double attente de sécurité pour les usagers et pour les matériels, « *il faut qu'il y ait une continuité et que ce soit sécurisé dans le sens des déplacements et à l'arrivée pour le vélo lui-même* » (Autate). Sur ses sites, le CHU fait par exemple face à une demande de stationnement sécurisé le plus proche possible des entrées, afin que le vélo devienne véritablement efficace (enjeux de porte-à-porte). Thalès Alenia Space a « *à cœur de travailler la mobilité autour du vélo, mais de façon très protégée* ». La direction est favorable à la pratique du vélo, mais reste sensible aux arrêts de travail liés à un accident de trajet, particulièrement pour les salariés à forte valeur ajoutée qui sont difficilement remplaçables.

Les salariés attendent des itinéraires qu'ils soient sécurisés, sur toute la longueur. Les employés de l'ONERA, qui sont prêts à faire près de 20 km à vélo pour leurs déplacements domicile-travail le sont à condition que l'itinéraire soit sécurisé : « *Il*

y a plusieurs personnes qui disent 'je fais du vélo à titre personnel mais je ne viens pas à vélo ici parce que c'est encore trop dangereux' ».

Parfois, ce sont des points de blocage très ponctuels qui découragent de potentiels usagers du vélo à l'utiliser. Chez Airbus Defense & Space, un point dur rue André Villet, à proximité immédiate du site, limite « *certaines personnes non habituées à utiliser le vélo* ». Quelques mètres non sécurisés s'imposent alors comme un frein important à un usage du vélo : les itinéraires doivent donc être entièrement sécurisés afin de rassurer de potentiels usagers et leur permettre de basculer vers les modes actifs. Le Codev préconise que ces points de blocage soient mis à l'étude le plus rapidement possible, car ils nécessitent souvent plus de temps pour être résolus.

Les aménagements cyclables sécurisés canalisent le flux cycliste et permettent de limiter les conflits entre piétons et vélos. Ils permettent de rendre aux piétons les trottoirs et les espaces publics qui leur sont dédiés. Pour un élu de quartier, le REV est une « *piste cyclable qui protège le cycliste et qui protège les autres usagers* ». Les usages ont besoin d'être encadrés afin que chaque usager puisse bénéficier d'une place dans l'espace public sans gêner ou mettre en difficulté, voire en danger, d'autres usagers, plus fragiles. L'association 60 millions de piétons explique que la séparation entre cycles et piétons est nécessaire à cause de la différence de vitesse entre ces deux modes de transports.

La sécurité des aménagements cyclables permet aussi l'inclusivité : « les plus jeunes comme les plus âgés doivent se sentir à l'aise sur ce réseau, et les femmes tout autant que les hommes » (Maison du vélo).

* Les "cyclistes chevronnés" attendent du confort et de la rapidité,

* « *Les cyclistes moins experts, très féminins qui attendent de la sécurité* ».

(Université Paul Sabatier)

Valorisation de l'espace public, qualité de vie pour les riverains, commerces, entreprises,

Le système voiture solo crée des externalités négatives :

Les mobilités actives participent à apaiser la ville. Le système voiture solo crée des externalités négatives, à la fois dans la ville mais aussi pour les déplacements quotidiens. Une de ces premières externalités négatives est la place prise par les voitures. L'école d'ingénieurs de Purpan reconnaît que l'utilisation de la voiture solo a des conséquences « *en termes d'encombrement des voies* », et que le stationnement sauvage dans l'écoquartier de la Cartoucherie crée des situations dangereuses. A Saint-Agne, les commerçants rencontraient une problématique similaire de stationnement sauvage. Depuis que le stationnement est devenu payant, ils s'accordent pour dire que le quartier est plus apaisé. C'est là le signe qu'il est possible d'apaiser la ville en régulant l'usage de la voiture et en accordant suffisamment de place aux mobilités plus douces (marche à pied, vélo, transports en commun).

De fait, le système voiture conditionne le reste des mobilités, et impose un paysage urbain entièrement dédié à l'automobile. L'Autate l'illustre avec la signalétique, pensée pour la voiture, qui ne laisse que peu de places aux jalonnements et indications à destination des piétons et cyclistes, alors mal guidés dans leurs déplacements, contraints d'effectuer des détours pour trouver leur chemin.

Une ville avec des mobilités actives : une ville désirable, plus apaisée, plus conviviale

Quel modèle de ville est désirable ? Quel avenir désirons-nous pour les quartiers ? Le REV peut faire partie de la réponse, puisqu'il contribue à "*créer des espaces de convivialité, végétaliser et faire la part belle aux modes doux*" (élu de quartier). À Colomiers, quand la commune investit pour le vélo, elle pense au cadre de vie des columérins, aux économies d'énergie, à une meilleure santé pour les habitants, puisque le vélo et la marche à pied n'émettent aucune particule nocive pour la santé, contrairement aux modes motorisés thermiques.

Qu'en est-il des habitants, citoyens, salariés ? Eux aussi remarquent ou attendent une meilleure qualité de vie grâce au vélo. Une employée de l'ONERA qui se rend au travail à vélo passe le long des cours d'eau de la métropole toulousaine (le Touch, la Garonne, le canal du Midi), et profite d'un cadre agréable.

Les employeurs le concèdent également, le vélo, « *avec les beaux jours qui approchent, c'est quand même plus convivial* ». Le CHU s'est donc doté d'une flotte de vélos, afin d'encourager les salariés à faire leurs déplacements professionnels inter-sites en modes actifs. Plusieurs entreprises rencontrées cherchent à se faire certifier "Employeur Pro Vélo"

La marche à pied, quant à elle, « *a un intérêt social [...] ça permet d'apprécier le temps qu'il fait, comment va le monde* », argumente un représentant de 60 Millions de Piétons. En plus de favoriser le lien social, la marche à pied présente les mêmes avantages que le vélo : pas d'émission de gaz à effet de serre ou de particules nocives, pas de pollution sonore, meilleur cadre de vie, elle a donc et une incidence favorable pour la santé...

Le REV et les réseaux cyclables pourraient même devenir une occasion de re-centraliser des équipements, commerces, services dans le centre des communes et quartiers, et de mieux les desservir (Codev/CMA Sicoval). Les petits commerces y ont été délaissés au profit de grandes zones commerciales périphériques, le plus souvent accessibles seulement en voiture. Redynamiser les centres-bourgs, donner une nouvelle visibilité aux équipements et aménités en cœur de ville et ainsi offrir un cadre de vie plus apaisé, accessible au plus grand nombre peut se faire en favorisant les modes actifs. A la mairie de quartier de Saint-Michel, on indique que le projet de mise en sens unique de la grande rue Saint-Michel a pour l'instant généré peu de plaintes de la part des habitants, mais qu'il mécontente les transiteurs en voiture, qui avaient l'habitude de traverser le quartier sans s'y

arrêter.

Attractivité, plus-value immobilière, et visibilité des commerces de proximité.

Les commerçants, autrefois opposés aux infrastructures piétonnes ou cyclables car elles empiètent souvent sur du stationnement voiture, sont maintenant de plus en plus nombreux à demander des aménagements en faveur des mobilités actives. La suppression de places de stationnement n'est plus vue comme négative à Saint-Cyprien, si elle s'accompagne d'une véritable politique en faveur des mobilités actives. Le quartier attire de plus en plus de commerçants primés, qui soutiennent les modes doux. Le président de l'association des commerçants URSS - Saint-Agne abonde en ce sens, les commerçants "*ont compris que sur les secteurs piétons, il y a des augmentations de chiffre d'affaires dans les années qui suivent*", les circulations apaisées dans le faubourg représentent un « *facteur de développement* ». Il y a dans la nouvelle génération une part croissante de commerçants particulièrement attentifs aux mobilités actives. Pourtant, un élu explique que les conflits avec les commerçants restent globalement un frein à la réalisation du REV. Au contraire, un réel dialogue en amont avec les acteurs du quartier permet de repenser collectivement l'espace public à l'occasion de la réalisation d'un aménagement cyclable.

Un élu du quartier Saint Michel : Le REV doit contribuer à dynamiser les secteurs traversés : on sait d'ailleurs que lorsqu'on passe en aménagement semi-piéton, les commerçants augmentent leur chiffre d'affaires. "*Moi je suis commerçant, je préfère avoir 15 racks à vélo qu'une voiture garée*".



Arche Marengo
1, allée Jacques Chaban-Delmas
31500 Toulouse
Tél. : 05 31 22 92 13
codev-toulouse.org