

Réseau Express Vélo

Proposition de l'Association Vélo pour Toulouse et son agglomération.



Réflexion débuté via Liste Ca fin 2011/Début 2012.

Réunions asso vélo par convocation de l'ensemble du CA :

Réunion asso vélo du 14/05 (Florian, Bernard, Mathias, Sébastien, Vincent)

Réunion asso vélo du 15/06 (Guillaume, Bernard, Mathias, Sébastien, Vincent) Réunion asso vélo du 09/10 (Sandrine, Marc, Jean-Louis, Guillaume, Bernard, Mathias, Sébastien, Vincent)

Réunion asso vélo du 28/03 (Guillaume, Bernard, Gael, Sébastien, Sophie, Pierre, Mathias)

Discussion et vote positif en CA : (juin 2012).

Réunion CA juin 2012.

Réunion préparatoire TM (convocation groupe de travail):

Réunion asso vélo du 15/12 (Vincent, guillaume, mathias).

Réunion TM (convocation CA) :

Réunion TM du 17/12 (Pierre, Sébastien, Guillaume, Mathias, Gorand, Blaise, Turand).

Réunion Terrain (Groupe de travail)

Juin 2012...Route de Narbonne. (Vincent, Mathias, Sébastien). 27/10/2012 :

Intégration commentaires et remarques liste Ca au fil de l'eau .

Principaux contributeurs :

Sophie, Pierre., réunions CA.

1. Contexte :

L'importance des modes de circulation doux est de plus en plus reconnue en France et certaines villes comme Strasbourg (<http://www.strasbourg.eu/environnement-qualite-de-vie/deplacements/velo/reseau-reve>) ou Paris (<http://projets-architecte-urbanisme.fr/delanoe-projet-amenagement-rive-gauche-droite-seine-pieton/>) n'hésitent pas à sauter le pas, au travers de projets réellement ambitieux, dans certains cas inspirés d'incitations au niveau européen.

De nombreuses autres villes au niveau européen ont d'ors et déjà initié le mouvement (Pays-bas, Danemark, Allemagne).

Autre exemple encourageant : les Départements & Régions Cyclables (DRC) s'engagent pour que le vélo puisse bénéficier de plus de fonds européens pour la prochaine période budgétaire de 2014 à 2020.

Membre des Villes et Territoires Cyclables, Toulouse Métropole a signé la charte de Bruxelles l'engageant à atteindre 15% de part modale globale pour le vélo en 2020.

Dans le PDU, la voiture perd 12 points de part modale des modes mécanisés (i.e. excluant la marche) entre 2008 et 2020. Le vélo en absorbe 5 points alors que les 7 autres le sont par les transports en commun. Considérant que le vélo se situait à environ 5% en 2008, cette progression lui fait atteindre 10% de part modale des modes mécanisés, soit à peine 8% de part modale globale, ce qui est donc largement insuffisant pour atteindre les engagements de la charte de Bruxelles.

Pour cela, le vélo doit devenir une vraie alternative à la voiture individuelle dans les trajets quotidiens, c'est à dire sur les déplacements entre 0 et 15 km qui représentent 90% des trajets dans l'aire urbaine, notamment hors centre ville et de nuit (heures embauche/débauche).

Si, pour un usager, l'abandon de la voiture au profit d'un autre mode est une décision personnelle, il est largement reconnu qu'elle résulte grandement de l'équilibre entre avantages et inconvénients des différents modes de déplacements envisagés.

Ainsi, alors qu'il est déjà largement adopté en centre-ville, le vélo doit désormais devenir plus concurrentiel à la voiture entre le centre-ville et sa périphérie, mais aussi en périphérie.

Pour cela, dans son Plan Vélo (délibération du 17 avril 2011) et son PDU (projet actuel), Toulouse

Métropole a identifié 5 axes structurants pour la circulation à vélo :

- Axe Garonne
- Bonnefoy - L'Union
- Axe Est-Ouest : Balma-Lardennes en passant par la rue de Metz
- Narbonnais : rue St Michel, URSS, Jules Julien, route de Narbonne
- Avenue de Muret, route de Seysses

L'Association Vélo de Toulouse propose donc que des Réseaux Express Vélo (REV) soient réalisés sur ces axes par les collectivités.

Ce document vise donc à rappeler l'objectif des REV et à proposer des idées de mise en œuvre. Il pourra être intégré comme complément à la charte technique de Toulouse Métropole. Il s'adresse aux collectivités de Toulouse Métropole, du Muretain et du Sicoval.

2. Objectif

L'objectif des REV, notamment par rapport aux aménagements classiques, est de permettre de se déplacer à vélo avec une vitesse moyenne rendant le vélo concurrentiel de la voiture sur des trajets de 3 à 15 kms.

Il ne s'agit pas d'atteindre des vitesses élevées en pointe mais de fluidifier les trajets, limiter les changements de rythme pour optimiser et atteindre une vitesse moyenne comprise entre 15 et 20 kms/h.

Les REV permettront notamment aux cyclistes d'aller relativement rapidement de leur domicile à leur travail/collège/lycée. Si ces axes ne visent pas en premier lieu la promenade de loisir ou sportive ni la desserte locale, ils doivent le permettre naturellement.

Ils doivent être accessibles à tous les profils de cyclistes : débutants , scolaires et confirmés.

3. Propositions de l'Association Vélo

3.1 Principes généraux:

Les Réseaux Express Vélos (« REV ») se caractérisent par 4 qualificatifs :

- continuité
- sécurité
- confort et convivialité
- Lisibilité
- Services

Pour satisfaire à ces objectifs, les principes d'aménagement suivants sont proposés :

✓ Continuité :

- Les REV sont équipés de bout en bout sans interruption d'aménagements, y compris aux intersections (carrefours ou grands giratoires).
- Les intersections sont limitées et prioritaires pour les vélos dans le sens de l'axe principal.
 - Si ni feux ni giratoire : arrêt par stop pour voies sécantes, renforcé par aplat vert et pictogrammes vélos dans le sens de l'axe (cf. charte).
 - Si feux nécessaires : « vague verte » pour les carrefours à feux : synchronisation des feux sur la base de 20km/h.
- Les giratoires sont à éviter : lorsque la situation ne le permet pas, l'Association vélo réfléchira à des propositions pour des aménagements. (Par exemple taille du giratoire)

✓ Sécurité :

- Axes très clairement signalés à toutes les intersections, non seulement aux carrefours (cf. continuité) mais aussi aux intersections de voies privées passantes, de sorties d'immeubles, d'entreprises, de centres commerciaux et de parkings. Cette matérialisation doit rappeler la priorité qu'a l'axe cyclable. (Marquage au sol)
- Axes entretenus régulièrement pour maintenir en permanence un bon usage
- Axes éclairés la nuit dans les zones urbaines denses ou posant des problèmes de sécurité, usage, de préférence par déclenchement au passage du cycliste.
- Hors zone 30 : piste cyclable physiquement séparée du flux automobile, avec une largeur permettant qu'un vélo dépasse un autre vélo ou que deux vélos roulent de front (3m pour piste bidirectionnelle, 2m sinon) et avec bordures surélevées séparatrices ou plots plastiques pour dissuader le stationnement sauvage La séparation doit être discontinue pour permettre aux cyclistes d'y entrer et d'en sortir facilement.
- En zone 30 (flux autos et vélos mélangés) : trafic automobile de transit à limiter par sens uniques alternés pour autos et Double-Sens Cyclables pour vélos avec signalisation réglementaire associée et obstacles physiques.(plots escamotables).
- Sur voies vertes : Le passage d'un REV sur une voie verte sera envisageable dans le cas où aucune autre option n'est possible.
(flux piétons et vélos mélangés) en bordure de canal, rivière et voie ferrée .
De nombreux pictogrammes « piétons et vélos » pour rappeler le partage de l'espace seront apposés avec une signalisation au sol propre aux REV.
On évitera les gros carrefours ou ronds-points (par tunnels, passerelles et priorité vélo sur voies adjacentes...)

- ✓ Confort , convivialité et services :
 - pas de chicane ni d'obstacle (ex : mobilier urbain).
 - bateaux zéro.
 - bande de roulement de qualité adaptée aux contraintes particulières du terrain (exemples : racines de platane risquant de déformer la voie, fortes pentes ou terrain meuble entraînant des fissures).
 - pas de changement de niveau sur les entrées/sorties cochères et de voies privées
 - possibilité d'aménagement paysager entre vélos et automobiles avec maintien d'une visibilité optimale entre usagers, notamment bien avant les intersections.
 - Possibilité de rouler de front.
 - Aires de services.(abris , chambres a aires , carte , appuis vélos, eau potable).
 - Le REV ne doit pas pénaliser la desserte locale.(Possibilité d'entrée-sortie .)

- ✓ Lisibilité :
 - itinéraire clairement identifiable d'une part sur site par ligne centrale colorée avec numéro, d'autre part sur carte routière avec même couleur et numéro.
 - jalonnement pour indiquer au cycliste :
 - sur le REV : comment il se continue et les destinations/directions qu'il dessert
 - à proximité du REV : quel REV est à proximité et comment le rejoindre
 - communication vers entreprises/administrations (PDE/PDIE//PDA) et collèges/lycées.

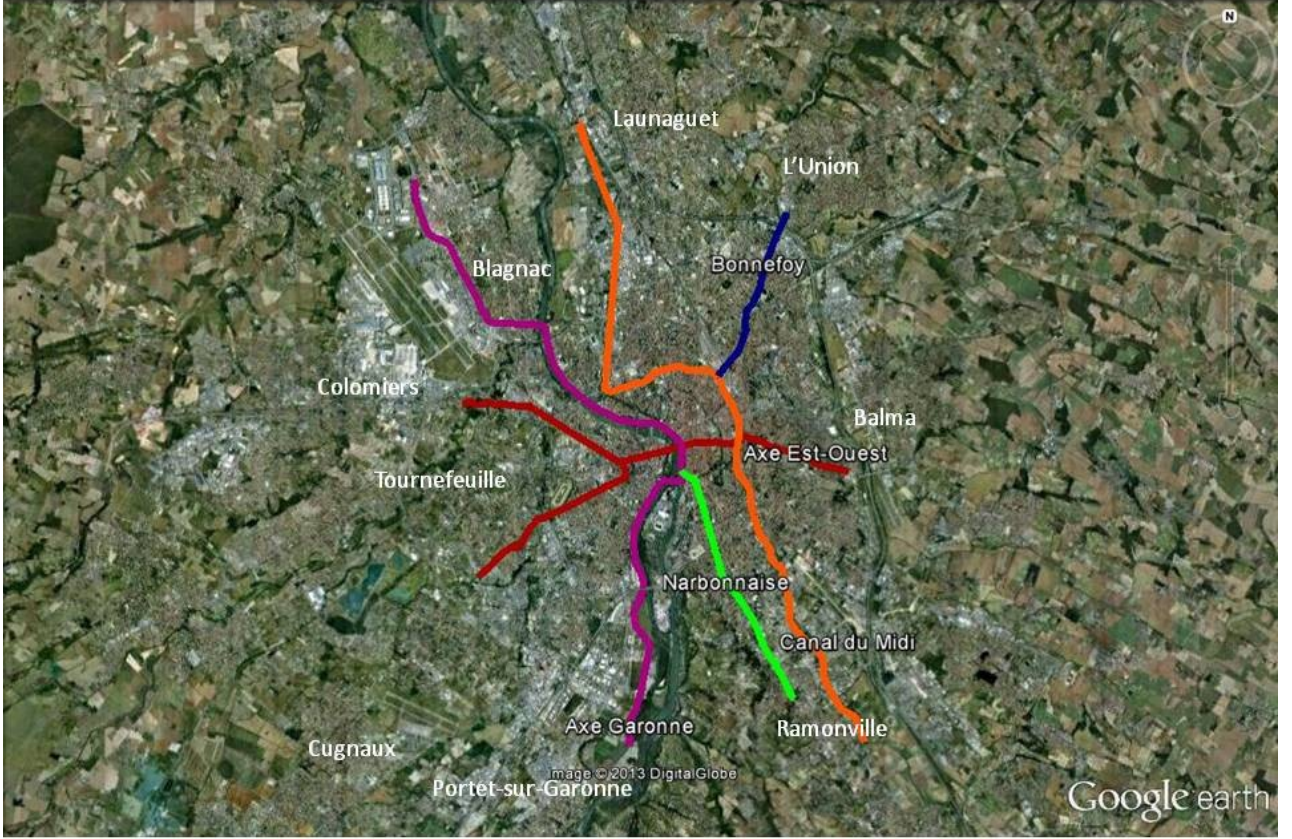
3.2 Distinctions par zone urbaine

Dans Toulouse Métropole, les zones suivantes sont différenciées :

- ✓ L' « Octogone » toulousain:
 - A l'intérieur : mixité piétons-vélos avec priorité aux piétons, sauf axes vélos est-ouest par rue de Metz et nord-sud en bord de Garonne
 - Sur le pourtour : pistes cyclables le long du TCSP lorsque aménagé et finalisation de voies bus-vélos sur le reste du pourtour pour assurer la continuité.
- ✓ En zone urbaine dense (proximité des commerces et écoles) hors « Octogone » :
 - Pistes cyclables hors zone 30 et limitation trafic auto de transit dans zones 30 (cf. « sécurité » plus haut)
- ✓ En zone périurbaine moins dense, où l'espace disponible le permet :
 - Voies mixtes piéton-vélo (appelées « voies vertes ») de 4m de large, séparées des automobiles.

4. Axes prioritaires à aménager

1. Axe Garonne (de Muret à Grenade)
 - Piste bidirectionnelle en centre-ville (s'appuyant sur le projet Busquets), entre le Pont St Michel et le Pont des Catalans.
 - Voie verte sur la digue, rive gauche de Muret, par Roques et Portet jusqu'au Pont St Michel et rive droite du Pont des Catalans, par Vieux Pont de Blagnac, Airbus, l'aéroport et le centre commercial jusqu'à Seilh et Grenade.
2. Canal du Midi
A l'étude .
3. Axe est-ouest :
A l'étude .
4. Bonnefoy :
A l'étude .
5. Narbonnaise :
A l'étude .



4.1. Projet pilote

L'Association Vélo propose de mettre en œuvre un projet pilote sur un de ces axes, afin de tester des solutions, valider l'intérêt suscité auprès de la population et vérifier l'impact sur la circulation.

L'axe retenu est l'axe Garonne, de Muret à Grenade. Il relie ces deux bassins résidentiels à Toulouse en desservant de grands pôles d'emploi tels que l'Oncopôle, le centre ville et la zone aéroportuaire. Il associera efficacité des déplacements à l'agrément que procurera l'Arc Garonne dont le milieu naturel est en passe d'être valorisé par la collectivité.

4.2. Mode de fonctionnement pour la mise en place d'un REV.

L'association Vélo souhaite être associée aux travaux d'étude de ces axes prioritaires structurant, depuis l'analyse du plan de circulation en amont jusqu'au plan définitif de réalisation et à la recette des travaux, et reste à la disposition des services de Toulouse Métropole pour définir les modalités précises de fonctionnement conjoint.

5. Propositions d'aménagements :

Ce paragraphe fera l'objet d'une annexe.