



I.2019.07.03.4.12

#### **4 - PLANIFICATION ET ECO-MOBILITES**

##### **4.12 – PROJET MOBILITES 2020.2025.2030 : POINT D’INFORMATION SUR L’ELABORATION DU SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE D’AGGLOMERATION**

###### **1/ Contexte :**

L’élaboration du schéma directeur cyclable d’agglomération est une action forte du Projet Mobilités 2020.2025.2030 de la grande agglomération toulousaine. Cette action prévoit 4 axes majeurs :

- Développer des maillages entre les réseaux des intercommunalités du ressort territorial.
- Concevoir au-delà des réseaux des intercommunalités du ressort territorial un réseau express vélo.
- Promouvoir l’usage du vélo en développant des services de location.
- Renforcer le cadre de gouvernance.

L’avis favorable émis par la commission d’enquête publique conduite dans le cadre du projet Mobilités a accéléré son élaboration, en précisant son attente sur deux points majeurs :

- La nécessité de produire ce schéma sous deux ans (donc à la date de février 2020).
- La nécessité de porter le budget à hauteur de 25 millions d’euros par an, considérant un budget initial de 16 millions d’euros par an à l’ancien PDU et une proposition de 40 millions d’euros par an formulée par la principale association vélo 2P2R.

Lors de l’approbation du Projet Mobilités 2020.2025.2030 le 7 février 2018, Tisséo Collectivités s’est engagé sur ces deux points.

Sur le sujet des mobilités cyclables, les objectifs du PDU sont de :

- Sécuriser les déplacements en traitant prioritairement les continuités d’itinéraires.
- Augmenter la part modale du vélo.
- Accompagner les usagers.

###### **2/ Gouvernance:**

Un cadre de gouvernance réunissant toutes les parties prenantes a été mis en place. Son pilotage général est assuré par Tisséo Collectivités qui, au-delà de sa mission de coordination, doit s’assurer de l’élaboration du schéma en tenant compte des compétences des collectivités et des équilibres territoriaux.

Le COPIL regroupe Tisséo Collectivités (coordinateur), l'Etat, la Région, le Département, Toulouse Métropole, Muretain agglo, Sicoval, SITPRT, Save au Touch et Coteaux de Bellevue. Il doit décider des orientations politiques et valider les réponses apportées par le schéma aux objectifs recherchés par le PDU. Il s'est réuni à trois reprises.

Le COTEC regroupe les structures membres du COPIL. Il produit le travail technique nécessaire aux orientations politiques. Deux dossiers sont élaborés en parallèle : le schéma directeur cyclable d'agglomération et le guide des aménagements cyclables. Par ailleurs, les études pilotées par le Département de la Haute-Garonne et par Toulouse Métropole dans le cadre des études prospectives multimodales sont intégrées. Il s'est réuni à 6 reprises.

Deux collèges ont été installés :

- Le collège réunissant les associations vélo, pour échanger sur les questions de sécurisation des itinéraires et des stationnements, sur le réseau structurant. Il s'est réuni à 5 reprises.
- Le collège réunissant les représentants du monde économique et des grandes entreprises, pour échanger sur les politiques des entreprises en faveur du vélo. Il s'est réuni une fois.

Ce cadre de gouvernance, installé pour l'élaboration du schéma, pourrait être adapté afin d'assurer une mise en œuvre des orientations et actions qui seront portées par ce schéma. A ce jour, les orientations décidées par le COPIL pour cette gouvernance qui s'exerce à l'échelle du PDU avec des extensions possibles répondant à une logique d'intermodalité et de raccordements aux EPCI limitrophes, sont les suivantes :

- Assurer la coordination de la mise en œuvre des itinéraires cyclables structurants.
- Coordonner le déploiement des services vélos.
- Suivre et évaluer la politique cyclable pour la renforcer.
- Définir les co-financements, mutualiser les coûts de coordination, mobiliser les ressources budgétaires nécessaires.

Il a été convenu que Tisséo Collectivités opère à un tour de table avec les institutions actrices des mobilités cyclables afin de déterminer pour le prochain COPIL du mois d'octobre les conditions d'une gouvernance partagée, sur la base des cadres règlementaires possibles et existants. La question de la construction budgétaire sera également traitée car résultante du cadre de gouvernance.

### **3/ Orientations budgétaires :**

L'enveloppe budgétaire fixée dans le nouveau PDU est de 25 millions d'euros par an à répartir entre collectivités compétentes, pour l'ensemble des actions liées aux politiques cyclables.

Sur la base des données budgétaires transmises par les 5 intercommunalités et celles de Tisséo Collectivités, un montant de dépenses d'investissements et de fonctionnements supérieures à 25 millions d'euros a été engagé pour 2018 et 2019 et présenté au dernier COPIL de mars 2019.

Les objectifs du schéma directeur cyclable d'agglomération seront :

- D'identifier les coûts d'investissements et de fonctionnements nécessaires à la réalisation du réseau cyclable de rang supérieur.
- De consolider les coûts d'investissements et de fonctionnements des autres réseaux.
- De flécher spécifiquement les dépenses liées aux services vélos.

- D'assurer un fléchage par territoire, sur la base des orientations fixées par le schéma directeur.
- De s'assurer de la réservation des moyens budgétaires alloués aux mobilités cyclables jusqu'en 2030.

#### **4/ Suivi et évaluation :**

A ce jour, les territoires s'accordent à dire que les pratiques cyclables ne sont pas suivies comme peuvent l'être l'usage des voiries et des transports en commun.

Les collectivités ne disposent pas d'outils fixes de mesures, et par conséquent ne disposent pas d'outils d'aide à la décision pour concevoir des itinéraires, prioriser une programmation, évaluer la politique cyclable, orienter l'action publique.

Dès lors, le schéma directeur cyclable d'agglomération propose deux orientations principales pour compter les usages du réseau cyclable et évaluer la politique publique :

- La mise en place d'un observatoire spécifique des mobilités actives.
- L'installation de compteurs permanents, à répartir sur le réseau cyclable structurant d'agglomération et les réseaux cyclables d'agglomération des 5 intercommunalités ainsi que des itinéraires spécifiques de niveau départemental ou régional.

#### **5/ Infrastructures :**

Le volet « infrastructures » ambitionne de proposer un réseau cyclable de rang supérieur, s'inscrivant au-delà des réseaux cyclables d'agglomération développés dans le cadre de leur compétence par les 5 intercommunalités du ressort territorial.

Ce réseau est appelé « réseau cyclable structurant d'agglomération ». Il serait constitué de 2 lignes périphériques et de 11 radiales, dont les axes étudiés à ce jour par le Département de la Haute-Garonne et Toulouse Métropole au titre des études prospectives multimodales. Il assurera la desserte des zones économiques, des centralités sectorielles, des grands équipements d'agglomération. Il a pour vocation à être lisible, avec des itinéraires continus et une qualité de traitements des aménagements. Il représentera environ 370 kilomètres d'itinéraires. Son chiffrage précis est en cours.

Au-delà de ce réseau de rang supérieur, le schéma directeur cyclable d'agglomération inclura les réseaux des 5 intercommunalités et du Département, les réseaux plus locaux et les réseaux verts et de loisirs, afin de montrer l'ensemble des itinéraires cyclables de la grande agglomération toulousaine, quel que soit leur vocation et usage.

#### **6/ Services aux usagers :**

En complément des itinéraires, le schéma directeur cyclable d'agglomération proposera 3 orientations à mettre en œuvre par les autorités compétentes, selon des modalités de marché public qui restent à ce jour à déterminer :

- Le maintien d'un service VLS sur la ville centre complété par un élargissement à plusieurs communes de la première couronne dont la densité urbaine et les pratiques de mobilité

répondent au modèle économique : Blagnac, Colomiers, Tournefeuille, Ramonville, Balma et l'Union.

- La création d'un service de location longue durée de vélos à assistance électrique, à l'échelle du territoire des 5 intercommunalités, pouvant être complété accessoirement par d'autres types de vélos.
- La création de services aux usagers visant des objectifs d'accompagnement et d'incitation aux pratiques cyclables : apprentissage en milieu scolaire et au sein des entreprises, ateliers d'autoréparation.

A noter que le principe d'évolution de la maison de la mobilité de Labège en maison des mobilités cyclables s'inscrit dans ce volet du schéma directeur et pourrait utilement servir à une première expérimentation sur un territoire cible.

### **7/ Communication – sensibilisation :**

Le schéma directeur cyclable d'agglomération contient un axe de communication visant à sensibiliser et informer les usagers sur différents sujets :

- L'évolution de l'offre en itinéraires cyclables.
- Les apports de la pratique du vélo en termes de santé publique.
- Les possibilités de connexion avec le réseau Tisséo dans les PEM équipés de stationnements vélo.

L'objectif serait de proposer un fil conducteur aux collectivités compétentes sur les politiques cyclables, afin de délivrer des messages communs vers les usagers. Le rythme des campagnes de communication reste à déterminer.

### **8/ Calendrier :**

COFIL du 2 juillet 2019 : validation du réseau cyclable de rang supérieur, validation des orientations de la politique de suivi et d'évaluation, validation des orientations de services vélos, présentation d'axes de communication

COFIL d'octobre 2019 : validation du cadre de gouvernance et de la budgétisation, validation définitive des 4 niveaux de réseaux cyclables, validation du guide d'aménagement des itinéraires cyclables, confirmation des axes de communication.

COFIL de décembre 2019 : validation du schéma directeur cyclable d'agglomération pour approbation par chaque partenaire associé à la démarche.