

Mission
évaluation
des politiques
publiques

Evaluation de la politique cyclable

Rapport final



Avril 2019

toulouse
métropole

Toulouse en grand !

Sommaire

- Introduction
- Résultats de l'enquête téléphonique
- Résultats des entretiens : le point de vue des cyclistes
- Résultats du benchmark : les actions en faveur du vélo
- Synthèse des résultats
- Conclusions et préconisations

Objectifs de la démarche

De quoi s'agit-il ?

- Une demande d'évaluation à l'initiative de la direction générale services techniques
- Qui s'inscrit dans le prolongement de la révision du PDU
- Sujet priorisé par M. Moudenc pour l'année 2018

- Pour cibler les besoins prioritaires des habitants en matière d'infrastructures cyclables, de rues apaisées et de services vélos en complément du Plan vélo et du schéma directeur des itinéraires.
- Pour identifier les freins au développement de la pratique en comparaison multimodale, et les leviers de progression, en attachant une importance toute particulière au point de vue des non usagers et des étudiants.
- Pour donner des éléments pour communiquer de façon ciblée auprès des habitants en faveur de la pratique du vélo et de l'engagement de Toulouse Métropole sur le sujet.

Le cadrage

Avec qui ?

- **Mme Winnepenninckx-Kieser et M. Lattes** sont les élus référents du projet.
- **M. Arnaud Turlan** (MGR) est chef de projet.
- **Le comité technique** est composé de représentants de plusieurs directions thématiques concernées par la politique cyclable : MGR, les pôles, la communication et la mission jeunesse. Le CT est chargé d'accompagner la démarche par l'identification des thématiques de travail, la construction de la méthodologie, la formulation des conclusions et des préconisations.
- **Tisséo, La Maison du Vélo, 2P2R et Les Cycles-Re** sont associés à la démarche, en amont de la collecte de données et pour le partage des conclusions
- **La Mission évaluation** réalise l'évaluation en étroite collaboration avec le comité technique.
- **Le groupe de travail « mode doux »** sera informé des conclusions de l'évaluation.

Le cadrage

Les thématiques traitées par l'évaluation

1

Les usages du vélo dans la Métropole

Quels sont les usages du Vélo dans la Métropole par les habitants ?

2

Les leviers et les freins à la pratique du vélo dans la Métropole, en comparaison multimodale

Quels sont les leviers et les freins à la pratique du vélo dans la Métropole ? Dans quelle mesure la politique cyclable permet-elle de lever ces freins et d'amplifier ces leviers ?

3

Le sentiment de sécurité des usagers et la confiance dans le réseau

Dans quelle mesure les usagers se sentent-ils en confiance et en sécurité sur le réseau cyclable de la métropole ?

4

La perception générale de la politique cyclable métropolitaine par les habitants

Dans quelle mesure la politique cyclable de Toulouse Métropole est-elle connue et appréciée par les habitants ?

5

La satisfaction des usagers vis-à-vis des services existants

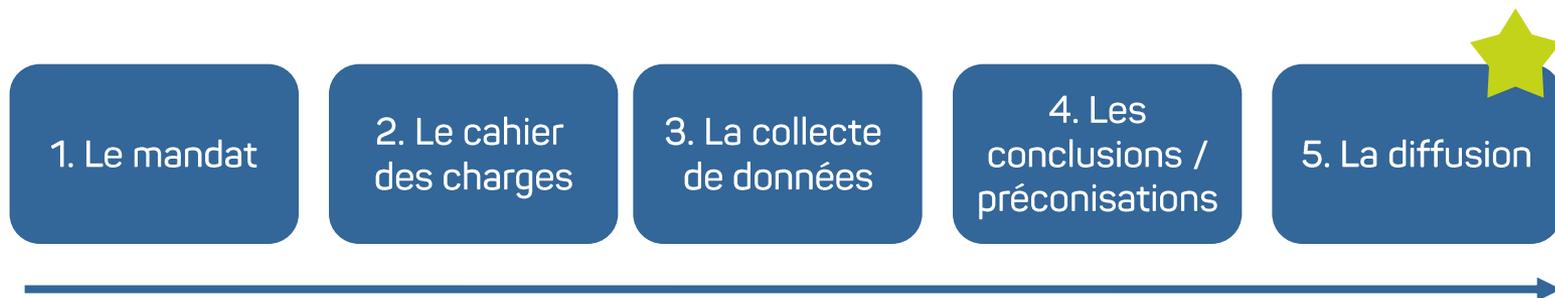
Quel est le niveau de satisfaction des usagers par rapport aux services vélo et aux aménagements ? Dans quelle mesure ces services et aménagements correspondent aux besoins et attentes des usagers ?

6

Le rôle des entreprises dans le développement de la pratique du vélo comme moyen de déplacement domicile-travail

Dans quelle mesure les entreprises et les universités toulousaines peuvent-elles inciter les déplacements à vélo pour les trajets domicile-travail ? Quelle serait la pertinence d'une intervention des acteurs de la mobilité sur les PDM ?

Calendrier



- Février / Avril : cadrage général
- Mai / Juin : préparation des outils de collecte - validation politique
- Juillet / Octobre : collecte et analyse de données
- Octobre / décembre : restitution et validation des résultats
- Janvier / Février : formulation des conclusions et des préconisations
- Mai : diffusion des résultats

Méthodologie



Une enquête auprès du grand public du 3 au 11 septembre 2018

Questionnaire téléphonique (BVA) auprès d'un échantillon de **1006 personnes**, représentatif des habitants de la Ville et de la Métropole âgés de 15 ans et plus.



Des entretiens avec des cyclistes de juillet à octobre 2018

Entretiens en face à face réalisés auprès de **100 cyclistes** à l'issue d'un de leurs déplacements dans la métropole.



Un benchmark entreprises d'août à octobre 2018

Entretiens avec un échantillon de **10 entreprises, administrations et établissements universitaires** investis dans une démarche de « Plan de Mobilité » (PDM).

Résultats de l'enquête téléphonique



Résultats des entretiens : le point de vue des cyclistes



Méthodologie



Qui ? 100 habitants de la métropole et extérieurs qui se déplacent à vélo dans la métropole

Quand ? Juillet-octobre 2018

Comment ? Entretien individuel en face à face à l'issue du déplacement d'un cycliste, à partir d'un guide d'entretien. Les entretiens ont eu lieu en semaine, à différentes heures de la journée.

Où ? Sur différents sites de la métropole

Centre-ville de Toulouse, Reynerie, St-martin du Touch ; Malepère ; Colomiers ; Base de loisirs de la Ramée ; Balma ; Canal du midi ; Port Saint Sauveur ; Université Toulouse 2 et 3.

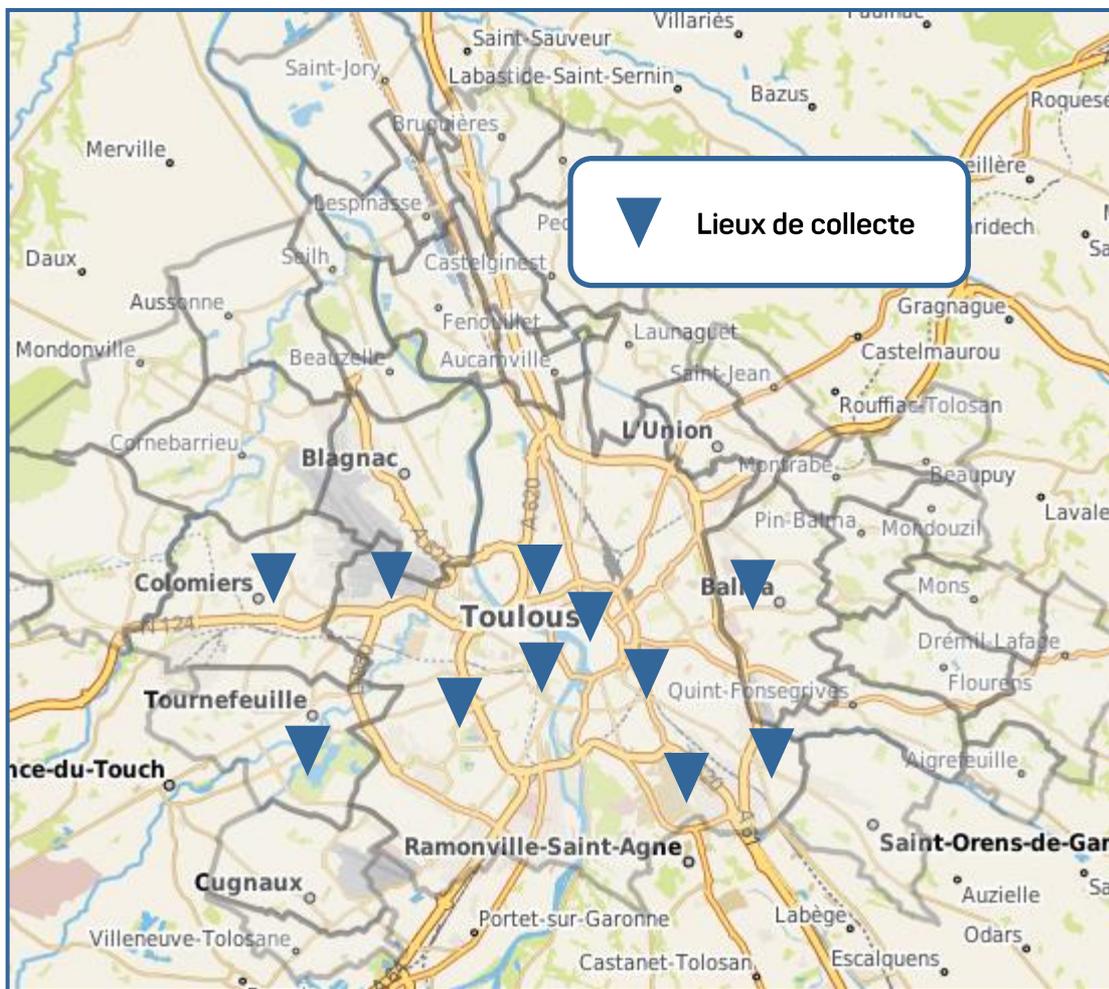
Carnet d'enquête

- Fort intérêt des personnes interrogées pour la démarche
- Difficulté à trouver des lieux de collecte pertinents hors ville de Toulouse
- Difficulté à interroger des habitants au profil « loisirs »
- Des ajustements de méthode nécessaires en cours de collecte



Durée des entretiens : de 5 à 45 minutes.

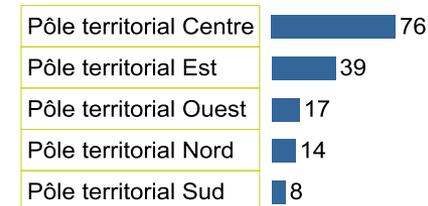
Les lieux de collecte et les déplacements interrogés



Répartition des déplacements interrogés / par commune



Répartition des déplacements interrogés / par pôle territorial



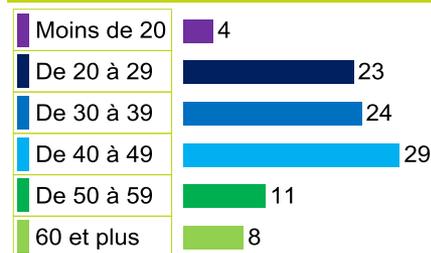
Le profil des 100 répondants

- Une majorité d'hommes (61) âgés entre 20 et 50 ans, en activité professionnelle (66) et habitant à Toulouse (67).
- 81 répondants munis d'un vélo personnel contre 19 utilisateurs d'un vélo de location.
- Une grande majorité de répondants qui utilise son vélo quotidiennement (77).

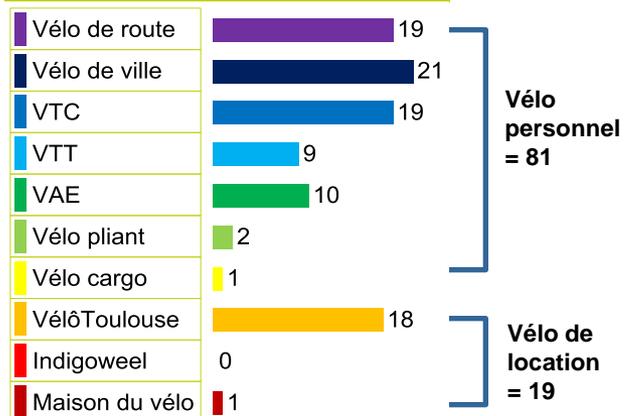
Statut



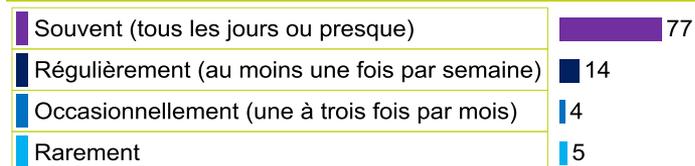
Age



Type de vélo

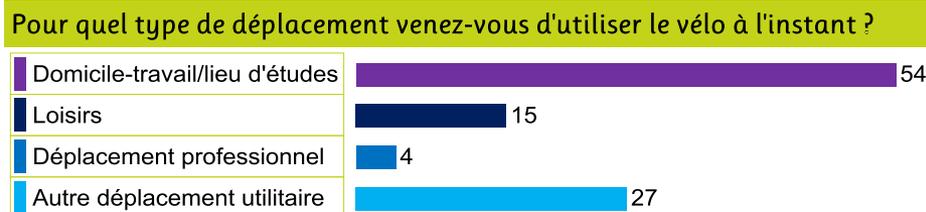


Fréquence de déplacement à vélo



Les types de déplacements interrogés

- Les déplacements interrogés ont principalement **un motif utilitaire** (se rendre au travail, sur un lieu d'études, faire une course, etc.). **L'objet du déplacement est l'atteinte d'une destination.**



- La méthode de collecte utilisée (entretiens dans l'espace public réalisés en semaine) induit un biais dans le profil des répondants avec une surreprésentation des déplacements domicile – travail.
- A l'échelle nationale, c'est l'usage sportif/ récréatif qui domine sur l'utilitaire et seulement 1,9% de la population utilise son vélo pour des déplacements utilitaires et domicile-travail (INSEE, 2015). A Toulouse, 7% des travailleurs utilisent le vélo à titre principal pour se rendre sur leur lieu de travail (INSEE, 2017).
- C'est également le cas dans l'agglomération toulousaine où les habitants sont plus nombreux à utiliser d'abord le vélo pour leurs loisirs, puis pour des déplacements utilitaires et dans une moindre mesure pour des déplacements domicile-travail (enquête BVA 2018).

Les représentations liées à la pratique du vélo

- Les entretiens ont permis de dégager 3 représentations liées à la pratique du vélo :



Mode de vie

La pratique du vélo est considérée comme un véritable art de vie, en faveur de l'environnement et de la mobilité durable



Pratique

Le vélo est vu principalement comme une solution plus économique, rapide et simple de se déplacer en ville



Loisirs

Le vélo est perçu plus généralement dans sa fonction récréative ou sportive

Appréciation des déplacements dans la Métropole

- Spontanément, la quasi-totalité des répondants (88) déclare **avoir apprécié le trajet** qu'ils viennent de réaliser. Le beau temps est souvent une raison avancée.



« J'apprécie toujours de me déplacer à vélo »
« Les conditions météo sont bonnes, il fait beau »
« Il y a des pistes cyclables c'est pas mal pour venir ici »
« Le vélo c'est merveilleux quel que soit le temps (...) Je suis un incondionnel !! »
« Le long du canal c'est cool »

- Cependant, plus de la moitié (62) indique avoir rencontré **des difficultés sur son parcours** :
 - un manque / absence d'aménagement cyclable (22) ;
 - une gêne occasionnée par des travaux (18) ;
 - un comportement irrespectueux, dangereux des automobilistes (18) dont des stationnements en double-file (3) ou sauvages sur voie cyclable (4) ;
 - une dangerosité perçue (11) ;
 - un mauvais état de la chaussée (8) ;
 - un partage de l'espace difficile avec les autres usagers de la voirie (7).

Le sentiment de sécurité à vélo

- La majorité des cyclistes interrogés (**80**) **ne ressent pas d'insécurité** lors de ses déplacements à vélo. Contrairement aux non usagers, ou aux usagers plus ponctuels, les répondants sont des utilisateurs réguliers, ils ont l'habitude du vélo en ville et ont développé une certaine assurance.



« J'ai l'habitude, je connais ce trajet, je connais les dangers, j'anticipe »
« On s'habitue au risque. Au bout de 3 ans, je ne perçois plus la même peur que quelqu'un qui commence le vélo »
« Je sais faire attention »

- Ceux qui évoquent un sentiment d'insécurité (**20**) mettent principalement en avant **le partage de la voirie avec les automobilistes**. Logiquement, le manque d'aménagements cyclables dédiés sur un itinéraire a un fort impact sur le sentiment de sécurité.



« On n'est jamais en sécurité, surtout quand il n'y a pas de voie en site propre »
« Les voies sont mal sécurisées, on ne se sent pas respectés par les autres véhicules »
« Vous tombez mal, j'ai failli me faire renverser par une voiture du côté de Carrefour et du Mcdo [...] le rond-point est mal foutu pour les voitures, les gens pigent pas »

Le partage de l'espace public

« pouvoir circuler sans poser de problèmes aux piétons ni avoir peur des voitures »



- Quel que soit le sentiment de sécurité perçu, la problématique du partage de l'espace public est revenue de façon récurrente au cours des entretiens, notamment en lien avec des conflits d'usages.
- Les propositions des cyclistes pour améliorer leur sécurité à vélo vont dans ce sens. Elles traduisent une volonté très forte de la part des cyclistes de pouvoir **circuler à vélo dans un espace dédié séparé de la circulation motorisée ET des piétons (50) et bien signalisé (29)**.
- La satisfaction de la cohabitation, y compris avec les bus, apparaît ainsi limitée. Pour autant, **8 répondants** considèrent que les différents modes de déplacement peuvent coexister dans l'agglomération, notamment les cyclistes avec les piétons.
- **6 répondants** jugent **les zones de rencontre difficilement praticables par les cyclistes** et ont tendance à éviter la rue Alsace Lorraine.



« Le partage des espaces à Toulouse est difficile, les gens n'ont pas conscience qu'il y a des vélos [...] Chacun dans son mode de déplacement se croit seul au monde »
« Même sur nos routes à nous (les cyclistes) on est pas chez nous »
« On fait prendre des risques aux automobilistes, faute d'aménagements adéquats »
« C'est une catastrophe. Rue Alsace Lorraine il n'y a rien qui est fait pour le vélo, on dirait qu'ils n'ont pas envie qu'il y en ait »

Le comportement des usagers



- Le sentiment de sécurité revêt également une **dimension comportementale**.
- Les cyclistes interrogés estiment que les usagers de la voirie ont un **comportement qui est facteur de danger** pour leurs déplacements à vélo. Les usagers concernés sont :
 - les automobilistes (**45**) ;
 - les piétons (**12**) ;
 - mais aussi les autres cyclistes (**10**).
- **25 répondants** plaident en faveur de plus de pédagogie à l'égard des usagers de la route, tous modes de déplacement confondus, ainsi que pour plus d'éducation, de sensibilisation.
- La circulation motorisée est perçue comme un danger particulièrement important lors des déplacements à vélo avec des enfants (**5**). Certains parents de jeunes enfants indiquent emprunter systématiquement le trottoir en l'absence de piste cyclable.



« Le cycliste est mal perçu, il y a de l'agressivité vis-à-vis du cycliste »
« Les voitures et les piétons s'en foutent des vélos, les gens ne font pas attention »
« En vélo, il faut être honnête, on fait tout et n'importe quoi. Le vélo reste un espace de liberté ».
« Je fais plus attention quand je fais du vélo avec mes enfants, je choisis des itinéraires plus sécurisés, séparés des voitures »

Les équipements

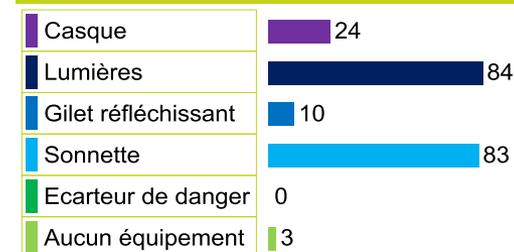


- **32 cyclistes** interrogés **avouent ne pas se considérer suffisamment équipé pour se sentir en sécurité**, cela quel que soit leur niveau d'équipement.
- Seuls **24 répondants** portaient un casque au moment de l'entretien : il est considéré comme gênant, encombrant, inutile sur un trajet court, une entrave au sentiment de liberté associé au vélo.
- **5 répondants** avancent **qu'un bon équipement n'est pas suffisant pour assurer sa protection**. Le casque n'est pas perçu comme une protection efficace en cas d'accident. La visibilité du cycliste, à l'aide d'équipements individuels (lumières, gilet fluo) ou l'éclairage public, est jugée plus efficace.
- Sur **22 étudiants** interrogés, seulement **3** portaient un casque. Pour autant **16** d'entre eux se considéraient suffisamment équipés pour se sentir en sécurité. **Pour eux, il n'y a pas de corrélation entre le sentiment de sécurité et leur niveau d'équipement.**

Vous considérez-vous suffisamment équipé pour vous sentir en sécurité ?



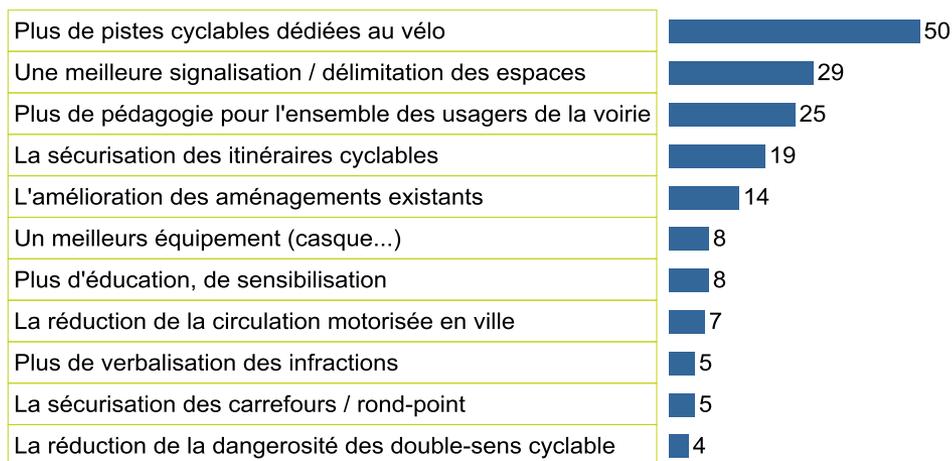
Type d'équipement



« Si j'ai un accident c'est pas mon équipement qui va me sauver »
« A vélo on est vulnérable, casque ou pas ça change rien »
« La sécurité ne passe pas par l'équipement mais par le comportement des usagers »
« Ne pas porter de casque quand on fait du vélo le dimanche sur des chemins ok mais en ville c'est super dangereux les gens devraient tous avoir un casque »

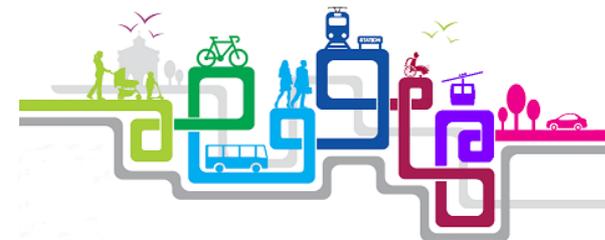
Les pistes identifiées pour renforcer le sentiment de sécurité

- Qu'ils ressentent de l'insécurité ou non, les cyclistes sont nombreux à faire des propositions pour améliorer leur sentiment de sécurité à vélo. La moitié des répondants témoigne d'une forte attente vis à vis de l'augmentation du nombre de pistes cyclables dédiées au vélo.



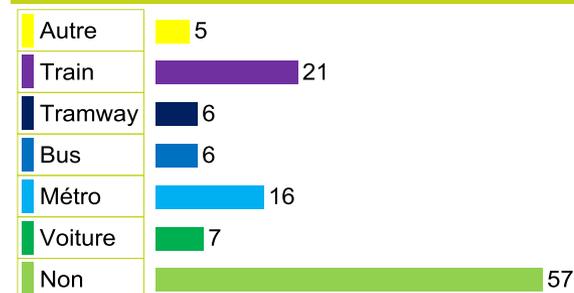
« Quand les pistes sont sécurisées, on ne circule pas dangereusement »
« Plus de pistes cyclables. Un code de la route pour le vélo. De la pédagogie pour mieux circuler avec les différents modes de déplacement »
« Plus de pistes cyclables dédiées. J'ai une fille de 6 ans, je n'imagine pas faire du vélo avec elle en ville en dehors d'une piste cyclable sécurisée »

L'intermodalité



- **43 cyclistes** interrogés recourent de manière plus ou moins régulière à plusieurs modes de transport, dont le vélo, pour un même trajet.
- Les répondants combinent le vélo avec d'autres modes de transport pour :
 - des raisons pratiques (**19**) ;
 - parcourir la plus grande portion du trajet quand la distance est longue (**18**) ;
 - des raisons économiques (**5**) ;
 - en cas d'intempérie (**3**) ;
 - lorsque les aménagements cyclables sont jugés insuffisants sur une partie du trajet (**3**).
- Pour **favoriser l'intermodalité avec le vélo**, les répondants considèrent qu'il faudrait :
 - faciliter l'accès aux vélos dans les TC (**18**) ;
 - augmenter le nombre de stations VélÔToulouse à proximité des TC (**12**) ;
 - plus de stationnement vélo sécurisé (**9**).

Lorsque vous vous déplacez à vélo, vous arrive-t-il de combiner un autre moyen de transport avec le vélo ?



Le stationnement vélo



- **81 cyclistes** ont été questionnés sur leurs pratiques de stationnement.
- Parmi eux, **64 répondants** privilégient les supports vélo adaptés et les parkings sécurisés pour stationner.
- Dans la pratique, **49 répondants** indiquent se reporter **sur du mobilier urbain faute d'aménagement existant ou de place disponible**. Ils utilisent un point fixe quel qu'il soit : une barrière, une grille, un arbre... en essayant de ne pas gêner les piétons. Une pratique de stationnement liée au sentiment de liberté éprouvé à vélo.
- Spontanément, **33 répondants** qualifient le stationnement vélo dans la métropole de « **plutôt bon** » avec **des réserves sur sa disponibilité et sa présence**.
- **30 répondants** sont demandeurs d'une offre de stationnement plus importante et mieux sécurisée.
- **14 répondants** craignent le vol ou le vandalisme lorsqu'ils stationnent leur vélo dans l'espace public.
- Quand ils se rendent à vélo sur leur lieu de travail, **les répondants déclarent à l'unanimité disposer d'un parking sécurisé**.



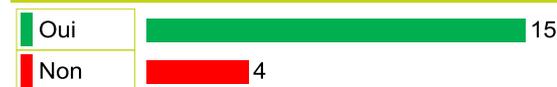
« En progression. On en trouve plus facilement qu'avant »
« Tant qu'on nous empêche pas de le mettre n'importe où, tout va bien »
« Il pourrait être amélioré, il en faut plus »
« Y a pas vraiment d'endroits, on l'accroche où on peut »
« Toulouse est la ville du vol de vélo »

Les dispositifs de location



- **19 cyclistes** ont été interrogés sur les dispositifs de location de vélo.
- Parmi eux, **15** répondants en sont globalement satisfaits.
- L'offre VéloToulouse est la plus connue et utilisée des répondants (**18**) . Le prix et la praticité de ce service sont plébiscités.
- Les axes d'amélioration identifiés concernent :
 - l'état des vélos (**10**) et des bornes (**5**) ;
 - La régulation du service (borne pleine/vide) (**6**) ;
 - le développement de l'offre au-delà de l'hyper centre (**3**) et à proximité des TC (**4**).

Globalement, est-ce que vous êtes satisfait des dispositifs de location à Toulouse ?



« Ça fait 4 ans que j'utilise le service (VéloToulouse) et je suis très satisfaite »
« Rapide, efficace, pas cher, très utile, écologique. C'est l'avenir dans les centre-ville »
« Les stations sont souvent pleines, j'ai le sentiment qu'il n'y en a pas assez mais c'est compliqué de faire mieux »
« De plus en plus ils sont en mauvais état, c'est dommage »

La représentation du vélo dans la métropole : leviers et freins à la pratique



Les leviers

- 1 - La présence de pistes cyclables (81)
- 2 - La sécurisation des itinéraires cyclables (44)
- 3 - L'amélioration des aménagements existants (34)
- 4 - La séparation et la signalisation des espaces cyclables (32)
- 5 - La communication positive sur le vélo (23)
- 6 - La réduction de la circulation motorisée (22)



Les freins

- 1 - Le comportement des usagers tous modes de déplacements confondus (67)
- 2 - Les vols de vélos (20)
- 3 - Les discontinuités cyclables (17)
- 4 - Les travaux sur la voirie (14)
- 5 - Le manque d'infrastructures cyclables (9)

La perception de la politique cyclable



- **48 cyclistes** interrogés se déclarent « satisfaits » de la politique cyclable de Toulouse Métropole. Ces derniers constatent une évolution favorable mais restent en attente d'améliorations.
- A contrario, **25 répondants** se déclarent « insatisfaits » et plaident en faveur d'une action plus ambitieuse.
- Enfin, **27 cyclistes** interrogés ne se prononcent pas, car **ils ne connaissent pas les actions mises en place par Toulouse Métropole.**
- Au-delà de la méconnaissance des actions, on constate une tendance des répondants à limiter la politique cyclable au service VélÔToulouse.

Plus généralement, êtes-vous satisfait de l'action de Toulouse Métropole pour favoriser la pratique du vélo ?

Oui	48	
Non	25	
Ne se prononce pas	27	



« Il y a beaucoup d'associations vélo, de dispositifs de location, de voies cyclables, Toulouse est vraiment adaptée pour le vélo »

« Il n'y a pas assez de financement, pas assez d'ambition. Peindre des vélos sur la route ce n'est pas efficace et c'est un gaspillage d'argent public »

« Je ne savais pas que c'était Toulouse Métropole qui gérait le vélo »

Les points noirs cités



- Partage de l'espace Rue Alsace Lorraine
- Stationnement des voitures en double-file rue Bayard
- Piste cyclable de l'Oncopole fermée → passage sur les rails du tram.
- Travaux à Jean Jaurès
- Contre-allée avenue Etienne Billières → impraticable, passage sur la voirie avec les voitures
- Intersection du Pont Neuf côté Esquirol
- Disparition de la piste cyclable après la mise en place de la Linéo 2
- Purpan (traverser les rails du tram), avenue Grande Bretagne
- Les rond-point de manière générale
- Rue des Lois refaite mais pas pratique à vélo, les voitures roulent vite
- Espace En Jacca à Colomiers : absence de la prise en compte du vélo dans l'aménagement
- Discontinuité cyclable rue Saint-Michel
- Route de Revel - l'ormeau : absence d'aménagements cyclables
- Station VélÔToulouse n°213 régulièrement vide.

Les attentes des cyclistes envers Toulouse Métropole



Synthèse

1. La circulation à vélo dans la métropole toulousaine est considérée comme agréable par les cyclistes, malgré de potentielles difficultés rencontrées sur le parcours. La météo est favorable à la pratique.

2. Trois catégories de cyclistes sont identifiées avec des usages et des représentations spécifiques : les « mode de vie », les « pratique » et les « loisirs ».

3. La fréquence d'utilisation et le niveau de pratique sont un élément déterminant dans la perception de la sécurité à vélo. Les cyclistes interrogés sont habitués aux déplacements cyclables dans le centre ville et ne ressentent pas d'insécurité particulière.

4. Le partage de l'espace public est un sujet de tension pour les cyclistes. Au-delà du manque d'aménagements dédiés, le comportement des autres usagers, tous modes de déplacement confondus, est un facteur important du sentiment d'insécurité.

5. La présence de plus de pistes cyclables dédiées, la sécurisation des itinéraires, et la pédagogie vis-à-vis de l'ensemble des usagers de la route sont les principaux leviers identifiés pour favoriser la pratique du vélo dans l'agglomération.

6. Globalement, l'action de la métropole pour favoriser la pratique du vélo est jugée plutôt satisfaisante même si elle est souvent mal connue. Quel que soit leur niveau de satisfaction, les répondants sont en attente d'améliorations.

Résultats du benchmark : les actions en faveur du vélo



Méthodologie



Qui ? 10 structures implantées sur le territoire métropolitain disposant d'un plan de mobilité.

Quand ? Juillet-octobre 2018

Comment ? 9 entretiens en face à face et 1 par téléphone à l'aide d'un guide d'entretien. Prise de contact par mail et téléphone à l'aide de Tisséo, des associations conventionnées et des services.

Objectif : analyser un échantillon d'entreprises, d'administrations et d'établissements universitaires, investis dans la promotion d'actions en faveur du vélo pour leurs employés, agents et étudiants.

Carnet d'enquête

- Intérêt relatif des personnes contactées pour la démarche
- Difficulté à atteindre l'objectif de 8 entretiens
- Tisséo Collectivité bien implanté comme autorité en charge des plans de mobilité



Durée des entretiens : de 15 minutes à 2 heures.

Les structures interrogées

Soit potentiellement plus de 100 000 personnes qui se déplacent dans l'agglomération



- **Entreprises**
 - Airbus Defense and Space (multi-site)
 - BVA
 - LGM
 - RTE (multi-site)
- **Etablissements de l'enseignement supérieur**
 - TBS (bi-sites)
 - Université Toulouse 2 (multi-site)
 - Université Toulouse 3 (multi-site)
- **Etablissements publics**
 - INRA (bi-sites)
 - ONERA
- **Toulouse Métropole** (multi-site)

Bref rappel sur le plan de mobilité

Il s'agit d'une démarche intégrée, d'analyse et d'optimisation des déplacements générés par l'activité d'une entreprise ou un parc d'activités, d'une administration, d'un établissement scolaire ou universitaire, d'un centre culturel : selon les types d'usagers (salariés, clients, visiteurs, fournisseurs,...) et selon les motifs de déplacements (professionnels, domicile-travail, loisirs,...).

Source : Ademe, Qu'est-ce qu'un plan de mobilité ?

- Le plan de mobilité est un dispositif qui permet à l'organisation d'inciter ses membres à réduire l'usage de la voiture individuelle au profit de modes de transport alternatifs. Il vise à optimiser et augmenter l'efficacité des déplacements, pour diminuer les émissions polluantes et réduire le trafic routier.
- Il présente de multiples avantages :
 - **Pour les salariés** : il peut entraîner une baisse des coûts de déplacement, améliorer le temps de trajet, participer à une diminution de la fatigue, limiter les risques d'accidents de la circulation, et favoriser la participation citoyenne.
 - **Pour l'organisation** : il peut limiter le stationnement, permettre de mieux maîtriser les charges de déplacements et transports, valoriser l'image de l'organisation en contribuant au développement durable.
 - **Pour la collectivité** : il assure une meilleure utilisation des transports en commun, une baisse du trafic routier, de la pollution et de l'effet de serre, et améliore l'accessibilité et les temps de trajets.

L'origine des plans de mobilité

- Les 10 structures rencontrées disposent d'un plan de mobilité. 2 ne l'ont pas mis en œuvre. Une fait partie d'un plan de mobilité inter-entreprises mais le plan d'action n'a pas encore été mis en œuvre.
- Les raisons évoquées pour réaliser un plan de mobilité :
 - **Répondre à l'obligation légale** (Loi TECV) du 1^{er} janvier 2018 : 2 entreprises. Le reste de l'échantillon avait entrepris des actions de mobilité auparavant. Toutefois, l'évolution législative semble avoir impulsé une nouvelle dynamique.
 - **Répondre à des problématiques internes** liées au stationnement, aux accidents de trajet et aux contraintes de déplacement entre sites (7 structures sont implantées localement sur plusieurs sites)

→ Une volonté de promouvoir les mobilités durables indépendamment des évolutions législatives

Les conditions préalables à la réussite du plan de mobilité

- Les entretiens ont permis d'identifier plusieurs conditions pour mettre en œuvre une politique de mobilité en faveur du vélo :
 - Réaliser un diagnostic/enquête des déplacements ;
 - Identifier les freins et leviers à la pratique pour accompagner et inciter au changement ;
 - Susciter l'adhésion des salariés à la démarche ;
 - Evaluer les actions mises en œuvre, mesurer leur impact sur les déplacements ;
 - Disposer d'un référent mobilité actif et motivé pouvant s'appuyer sur des directions motrices (développement durable, RSE, sécurité, communication...) ;
 - Pouvoir compter sur une direction, un comité d'entreprise, un conseil d'administration impliqués.

→ La culture de l'organisation détermine le bon déroulement de la démarche

La perception du vélo par les structures rencontrées

- **Du point de vue environnemental** : la dimension environnementale de la pratique du vélo et ses bienfaits sur la santé des salariés sont spontanément évoqués par les personnes rencontrées.
- **En termes d'économies** : les structures interrogées ne disposent pas de données chiffrées. Elles restent conscientes des potentielles économies réalisées, un déplacement professionnel à vélo revenant moins cher à l'employeur qu'en voiture de service.

Les structures ne disposent pas non plus de données liées à l'impact de la pratique du vélo sur les arrêts maladies. Pour autant, selon un rapport remis à la ministre des transports le 20 décembre 2017, la fréquence d'arrêts maladie chez les salariés cyclistes est moindre de 15% par rapport aux salariés non-cyclistes.

- **La représentation « dangereuse »** liée à la pratique du vélo conduit 2 directions à décourager et même interdire les déplacements professionnels à vélo. Cette même perception limite également la mise en place de l'indemnité kilométrique vélo (IKV) dans l'ensemble des structures rencontrées.



« Il est indéniable que la hausse de la part modale vélo entraîne une économie considérable sur la création de parking voiture »
« La direction ne souhaite pas de statistiques sur le lien entre pratique du vélo et arrêt maladie »

La part des déplacements domicile-travail à vélo

- Différentes modalités de comptage et diagnostic : les déplacements à vélo sont calculés avec les comptages AYAV, l'enquête mobilité de Tisséo, ou encore une enquête interne (prestataire).
- Une organisation se distingue de l'échantillon avec une part modale très importante (> 30%). Le reste se situe entre 5% et 14% (deux structures sans données).
- Outre l'atout du site géographique de l'ONERA (proximité du canal), le référent mobilité estime que « *le fait de travailler sur des avions plus verts, plus écolos, joue sur le comportement des gens et l'embauche de jeunes qui se déplacent à vélo, même avec leurs enfants* » explique la forte part modale.

Le trajet domicile-travail

- **Satisfaction par rapport au trajet domicile-travail** : Peu de données à ce sujet bien que quelques données qualitatives soient recensées par les référents mobilité.
- **Temps moyen passé dans les transports** : peu de données à ce sujet. Pour LGM et TM, le temps moyen est de **30 minutes**, tous modes confondus. Pour **43%** des répondants de l'enquête de l'UT3, les déplacements à vélo sont jugés plus rapides que les autres modes.
- **Intermodalité** : peu répandue mais très appréciée par ceux qui en font. Elle est encouragée par les structures rencontrées et des réflexions sont engagées pour promouvoir l'usage du vélo sur « le dernier kilomètre ».
- **Le cheminement direct et aménagé pour le vélo est un levier majeur identifié sur l'ensemble des sites.**



« Le retour à vélo fait beaucoup de bien aux salariés, leur permet d'évacuer leur journée de travail » (un référent)

« Je souhaiterais pouvoir venir régulièrement en vélo au travail mais les douches ne sont pas entretenues et le vélo n'est pas conseillé car soit disant dangereux » (un salarié)

« On ne va pas encourager les déplacements à vélo sans continuité cyclable » (un référent)

Les points noirs recensés



- **Manque d'aménagements cyclables**
 - Discontinuité des pistes vers le site Entiore
 - Discontinuité cyclable multi-site
 - Passerelle vélo sur le Touch
 - Passage sous la rocade rue André Villet
 - Avenue de Lardenne, intersection au dessus de la rocade
- **Cheminement incohérent :**
 - St Agne avenue de Ranguel, les cyclistes prennent la voie des bus à contre sens pour se rendre à l'ONERA
 - Cheminement incohérent des campus UT3
 - Bande cyclable devant l'ONERA conduit à un trottoir, revêtement glissant quand il pleut
- **Stationnement**
 - Problèmes de vols sur site (surtout universités) / au parking Tisséo des arènes
 - Stationnement voiture sur pistes cyclables
- **Autres problématiques :**
 - Présence d'éclats de verres sur les aménagements cyclables
 - Végétation qui empiète sur les pistes
 - Problème de visibilité sur la piste du canal
 - Fermeture du portillon du campus ISAE l'été
 - Mieux signaler le passage sur les rails du tramway (attention aux accidents)

Les actions mises en œuvre

Aménagements

- **Vestiaires / douches / casiers** : pour la quasi-totalité des structures interrogées, **la présence de douches/vestiaires est considérée comme un levier à la pratique du vélo**. L'ensemble des structures dispose de ces équipements, parfois mis en place à la demande des salariés.
- **Stationnement vélo** : à une exception près, toutes les structures disposent de stationnement vélo, en nombre suffisant. **L'évolution du nombre de stationnement est significatif de la progression du vélo dans les déplacements domicile-travail.**
=> Des problématiques de vol sont à déplorer dans un certain nombre de structures. Inversement, sur d'autres établissements, certains vélos sont stationnés le long des bâtiments sans antivol.
- Pour **3** structures, le vélo a été intégré en amont dans les nouveaux aménagements (local sécurisé, douche-vestiaire...) à la demande du personnel.



« Ça se bouscule dans les vestiaires le matin » « Les douches sont prises »
« Y compris dans les locaux sécurisés on a des problèmes de vols de vélo, de pièces »
« A la demande du personnel, un local sécurisé a été prévu dans la construction d'un nouveau bâtiment »

Les actions mises en œuvre

Services

- **Vélo de service** : **2** structures mettent à disposition des VAE de service au sein d'un pool. Peu utilisés dans un établissement, ils semblent très appréciés à TM malgré un manque de communication sur le dispositif. **3** structures fournissent des vélos de service pour le personnel : ils sont attribués nominativement ou disponibles sur réservation. Deux structures bénéficient de l'offre proposée par Les Cycles-Re.
- **Atelier réparation** : **5** structures proposent des ateliers de réparation avec des fréquences (annuelle, mensuelle) et des modalités variées (100% pris en charge par l'employeur, participation symbolique...) qui **confortent les pratiques des cyclistes et permettent à d'autres de mettre le pied à l'étrier.**
- **Fourniture d'équipements** : **3** structures fournissent des équipements de sureté au personnel.
- **Expérimentation vélo et VAE** : certaines structures font bénéficier aux personnels des formations à l'éco conduite, au vélo en ville pour **lever les freins à la pratique.** Le « pack vélo-pro » de La Maison du Vélo a eu de très bons retours dans un établissement sondé.
- **Carte VélÔToulouse et tickets Tisséo** : deux structures proposent aux personnels une carte anonyme VélÔToulouse. Une organisation offre aussi des tickets 10 déplacements à ceux qui viennent à vélo le matin pour le trajet retour en cas d'intempéries.
- Présence **d'associations étudiantes** sur les campus des universités Tls 2 et 3 : « le tri sera top » et « Le Zinc » qui font du recyclage et apportent une aide à la réparation.

Les actions mises en œuvre

Communication et sensibilisation

- **Communication interne** : Affichage écran, communication sur l'intranet, mailing interne sur les bienfaits du vélo pour la santé, l'environnement, l'engagement de l'employeur sur la mobilité durable, présentation de la démarche mobilité aux nouveaux embauchés, guide d'accueil auprès des étudiants, pages dédiées sur site web, réalisation d'une vidéo promotionnelle...
- **Événements** :
 - Semaine du développement durable, de la mobilité : posters sur les panneaux cyclistes, les changements du code de la route, stand prévention sécurité routière, offre de kit vélo...
 - World Clean-up Day : flotte vélo de l'entreprise + Cycles-Re pour se déplacer lors de l'événement.
 - Récurrence des événements auprès des étudiants : la population étudiante est mouvante (stage, mobilité, plusieurs dates de rentrée...), elle nécessite un certain nombre d'actions au cours de l'année pour toucher l'ensemble des étudiants.
- **Challenges** :
 - 4 structures participent à AYAV : occasion de sensibiliser à la sécurité routière, atelier de réparation
 - Challenge interne : compétition informelle entre les différentes implantations régionales sur nombre de kilomètres parcourus à vélo indemnisés ou encore défi inter-unité.

Zoom sur l'Indemnité Kilométrique Vélo

- **Au niveau national : « l'IKV deux ans après sa mise en œuvre » juin 2018** : passage de 3% de la part modale avant IKV à 5% après IKV, soit une augmentation relative de la proportion de cyclistes de 69,2% avec un plafond de 200€/an.
=> résultats probants, augmentation significative du nombre de déplacements à vélo.
- **Auprès de l'échantillon :**
 - Présente dans 1 structure depuis 2016. 25 centimes/km, plafond à 35€/mois.
 - Validée mais pas encore mise en œuvre dans 1 autre ;
 - 1 prête à expérimenter ;
 - Absence de discussion dans 3 ;
 - 4 « non catégorique » malgré des débats.
- L'IKV peut être une mesure phare d'un plan de mobilité. Chez l'une des entreprises interrogées, elle a eu nombreuses retombées presse et renouvelé le discours de l'entreprise sur la pratique du vélo qui était tabou. Malgré l'évolution du forfait vélo (plan national vélo), l'entreprise ne compte pas arrêter son dispositif.

Les bonnes pratiques identifiées



- Stationnement vélo abrité, sécurisé et en nombre suffisant ;
- Vestiaires, douches, casiers adaptés au besoin ;
- Ateliers réguliers de réparation/entretiens des vélos ;
- Atelier d'autoréparation avec matériel adapté ;
- Assurance retour : tickets de bus/métro/tram en cas de fortes intempéries ;
- Mise à disposition de vélos ;
- Expérimentation du VAE ;
- Distribution de kit de sureté et de confort ;
- Participation aux challenges AYAV et internes ;
- Formations éco-conduite, vélo en ville ;
- Cartographie des temps de déplacements à vélo ;
- Indemnité kilométrique vélo.

A suivre

- Retour d'expérience pour les vélos de service cycles-re ;
- Aide financière à la location, l'achat d'un vélo ;
- Meilleur marquage pour le cheminement des vélos vers les places de stationnement ;
- Innovation participative « vélo du futur », collaboration avec Velco (start-up qui produit des guidons connectés).

Besoins et attentes des structures rencontrées

- Une volonté d'accompagnement et de partage des bonnes pratiques. Tisséo Collectivités répond en partie à ce besoin ;
- Une volonté de mettre en réseau les acteurs de la mobilité et de développer le partenariat avec les acteurs publics ;
- Un besoin de clarification des compétences des autorités publiques locales en matière de mobilité.

Synthèse

1. Malgré l'élaboration d'un plan de mobilité, la mise en œuvre du plan d'action reste inégale selon les structures interrogées. Bien que la pertinence du dispositif ne soit plus à démontrer, la démarche de mobilité nécessite un véritable accompagnement et une communication auprès des salariés.

2. Le cheminement cyclable domicile-travail sécurisé apparaît comme le principal levier pour promouvoir les déplacements à vélo. Les entreprises peuvent aussi inciter à la pratique par des aménagements (stationnement, vestiaires...) et des services (atelier réparation, formations, vélo de service).

3. Pour certaines directions et conseils d'administration, la représentation « dangereuse » liée à la pratique du vélo limite le développement des actions en sa faveur.

4. Il est attendu de la métropole un rôle d'animation de réseau pour partager les bonnes pratiques en matière de mobilité. Une amélioration des aménagements cyclables à proximité des sites des structures interrogées est également souhaitée.

Synthèse des résultats



1 - Les usages du vélo dans la Métropole



Un usage significatif du vélo dans la métropole toulousaine

- **50% des habitants déclarent avoir utilisé un vélo** pour leurs déplacements ou balades dans l'agglomération toulousaine au cours de l'année passée. Une proportion supérieure à la moyenne nationale qui est de 39% (BVA, 2015).
- Les usagers du vélo sont surreprésentés parmi les hommes, les 25 - 49 ans, les cadres et les toulousains.

Personnellement, avez-vous utilisé un vélo (personnel ou de location) au moins une fois au cours des 12 derniers mois pour vos déplacements ou balades dans l'agglomération toulousaine ?

Questionnaire téléphonique - Base : à tous (1006 répondants)
Taux de réponse **100%**



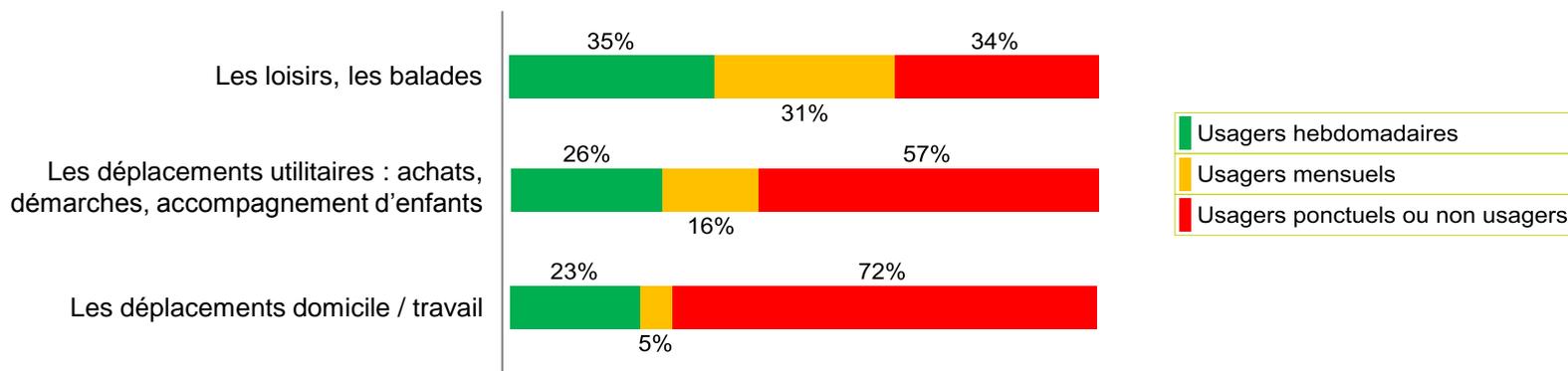
« J'apprécie toujours de me déplacer à vélo »
« Les conditions météo sont bonnes, il fait beau »
« Il y a des pistes cyclables c'est pas mal pour venir ici »
« Le long du canal c'est cool »

Caractéristiques des déplacements effectués à vélo

- Le vélo est surtout utilisé pour les loisirs ou les balades, et dans une moindre mesure pour des déplacements utilitaires ou pour se rendre sur son lieu de travail ou d'études.

Pouvez-vous me dire, pour chacun des types de déplacements suivants, à quelle fréquence vous les effectuez à vélo ?

Questionnaire téléphonique - Base : à ceux qui ont utilisé au mois une fois le vélo dans l'année dans l'agglomération (498 répondants)



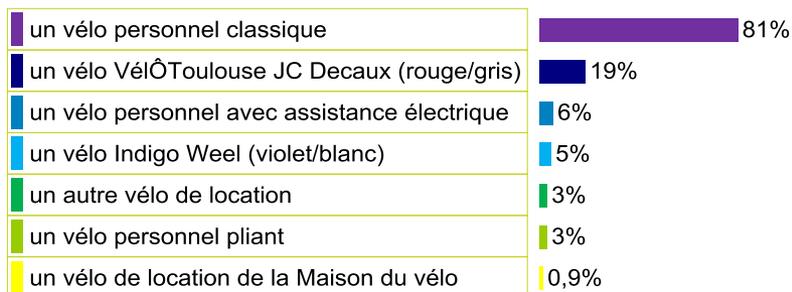
- Paradoxalement, les déplacements interrogés dans le cadre des entretiens étaient majoritairement des déplacements domicile – travail ou utilitaires. La méthode de collecte utilisée (entretiens en semaine, sur l'espace public) a induit un biais, pris en compte dans l'analyse.

Matériel et équipement des cyclistes

- Pour se déplacer à vélo, les habitants ont principalement recours à leur vélo personnel (81%). 23% déclarent avoir recours aux dispositifs de location, principalement VÉLÔToulouse (19%).

Parmi la liste suivante, quel type de matériel avez-vous utilisé au moins une fois dans l'année pour vos déplacements dans la métropole toulousaine ?

Questionnaire téléphonique - Base : à ceux qui ont utilisé au moins une fois le vélo dans l'année dans l'agglomération (498)



- La plupart des habitants interrogés qui utilisent le vélo indiquent disposer d'une lumière (80%) et d'une sonnette (79%) en état de marche. L'usage du casque est en revanche minoritaire (44%), notamment chez les plus jeunes (seuls 24% des 15 – 24 ans déclarent en avoir un).

Trois représentations liées à la pratique du vélo



Le vélo comme « Loisirs »

- Pour eux le vélo est une activité récréative, sportive ou touristique.
- Leurs déplacements à vélo s'effectuent sur des itinéraires choisis et des temps dédiés.



Le vélo parce que c'est « Pratique »

- Pour eux le vélo est une solution plus économique, rapide et simple de se déplacer en ville.
- Leurs déplacements à vélo sont réguliers mais peuvent être remis en question par les conditions météo, l'itinéraire et le contexte du déplacement.



Le vélo comme « Mode de vie »

- Pour eux la pratique du vélo est un véritable art de vie, en faveur de l'environnement et de la mobilité durable.
- Leurs déplacements à vélo sont quotidiens, quels que soient la météo ou l'itinéraire.

2 - Les leviers et les freins à la pratique du vélo



Le point de vue des non usagers

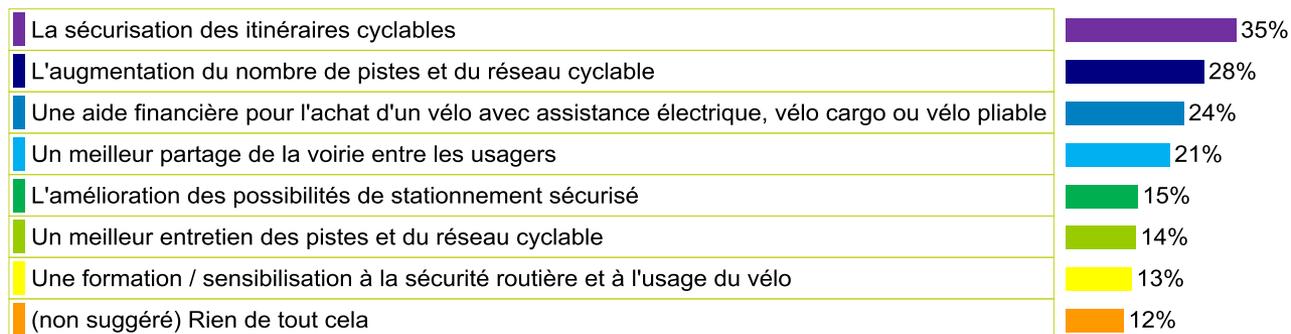
- **Les habitants qui n'utilisent pas le vélo expliquent leur absence de pratique par un sentiment de danger perçu (39%),** notamment les femmes (44%) et les seniors (49%). Le fait de « ne pas y penser » est le deuxième argument avancé (20%) devant les problèmes de santé (16%) et les contraintes perçues (15%).

➔ **Il semble donc que le sentiment d'insécurité soit un véritable frein à la pratique des non usagers.**

- Parallèlement, on constate logiquement que le principal élément qui pourrait inciter les non utilisateurs à davantage se déplacer à vélo est la sécurisation des itinéraires cyclables (35%).

Quelles sont, parmi les propositions suivantes, les deux qui pourraient le plus vous inciter à vous déplacer à vélo dans l'agglomération toulousaine ?

Questionnaire téléphonique - Base : à ceux qui n'ont pas utilisé le vélo dans l'année dans l'agglomération et qui n'ont pas de problème de santé (425)



Le point de vue des cyclistes

- Dans le cadre des entretiens avec les cyclistes, plusieurs freins et potentiels leviers à la pratique du vélo ont été identifiés :



Les freins

- 1 - Le comportement des usagers tous modes de déplacements confondus
- 2 - Le manque d'infrastructures et les discontinuités cyclables
- 3 - Les vols de vélos
- 4 - Les travaux sur la voirie



Les leviers

- 1 - L'augmentation du nombre de pistes cyclables séparées, et bien signalisées
- 2 - L'amélioration et la sécurisation des aménagements existants
- 3 - La communication positive sur le vélo
- 4 - La réduction de la circulation motorisée

3 – Le sentiment de sécurité des usagers et la confiance dans le réseau



Un sentiment d'insécurité élevé, dépendant du niveau de pratique

- Les habitants de la métropole spontanément invités à caractériser les déplacements à vélo évoquent souvent des mots comme « DANGER », « RISQUE » et « SÉCURITÉ ».

Quels sont les deux mots qui caractérisent le mieux les déplacements à vélo dans la métropole toulousaine selon vous ?

Questionnaire téléphonique - Base : à tous (1006)



Un sentiment d'insécurité élevé, dépendant du niveau de pratique

- Par ailleurs, **la majorité des habitants qui utilisent le vélo (59%) donnent une note inférieure à 5 pour qualifier leur sentiment de sécurité pendant leurs déplacements.**
- Une impression de danger d'autant plus forte chez les personnes qui font du vélo avec leur(s) enfant(s) : 80% donnent une note inférieure à 5/10.
- Pour autant, les données d'accidentologie révèlent qu'il y a **deux fois moins d'accidents impliquant un cycliste que d'accidents impliquant un piéton.**
- Lors des entretiens, **la majorité des cyclistes (80/100) a déclaré s'être senti en sécurité sur le trajet interrogé.** Contrairement aux non usagers, ou aux usagers plus ponctuels, les répondants sont des utilisateurs réguliers, ils ont l'habitude du vélo en ville et ont développé une certaine assurance.

➔ **Le niveau de pratique semble être un élément déterminant dans la perception de la sécurité à vélo.**



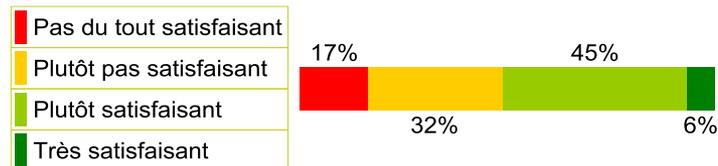
« J'ai l'habitude, je connais ce trajet, je connais les dangers, j'anticipe »
« On s'habitue au risque. Au bout de 3 ans, je ne perçois plus la même peur que quelqu'un qui commence le vélo »
« Je sais faire attention »

Le partage de l'espace public à l'origine du sentiment d'insécurité perçue

- Le sentiment d'insécurité perçue provient de deux principaux éléments étroitement liés : **le partage de l'espace public et le comportement des usagers, tous modes de déplacement confondus.**
- Ainsi, **seul un habitant sur deux (51%) est satisfait du partage de l'espace public entre les différents moyens de déplacement.** Une problématique qui est revenue de façon récurrente au cours des entretiens avec les cyclistes, en lien avec des conflits d'usage.
- Interrogés sur les éléments qui contribuent au sentiment d'insécurité à vélo, les habitants citent **le comportement des automobilistes comme principal vecteur de danger (57%)**. Viennent ensuite la discontinuité des aménagements (52%) et le manque de pistes dédiées au vélo (42%) qui conduisent les cyclistes à se mélanger aux autres usagers.

Globalement, diriez-vous que le partage de l'espace public entre les véhicules motorisés, les cyclistes et les piétons est satisfaisant ?

Questionnaire téléphonique - Base : à tous (1006)



« Le partage des espaces à Toulouse est difficile, les gens n'ont pas conscience qu'il y a des vélos [...] Chacun dans son mode de déplacement se croit seul au monde »
« Il faudrait pouvoir circuler sans poser de problème aux piétons ni avoir peur des voitures »

Les solutions identifiées pour améliorer le sentiment de sécurité à vélo

- Afin d'améliorer le partage de l'espace public, les habitants indiquent être en attente d'une **meilleure signalisation des espaces (39%)** mais aussi de **plus de répression (37%)** et de **pédagogie vis-à-vis de l'ensemble des usagers de la voirie (37%)**.
- De leur côté, les cyclistes interrogés dans le cadre des entretiens évoquent spontanément **une forte attente pour des aménagements cyclables dédiés, bien séparés de la circulation motorisée et des piétons**. De même, la signalisation des différents espaces et la mise en place d'actions pédagogiques sont identifiées comme des pistes d'amélioration.
- Enfin, les entretiens ont également permis de constater qu'**il n'y a pas de réelle corrélation entre le sentiment de sécurité perçu et le niveau d'équipement**. Les cyclistes considèrent **qu'un bon équipement, un casque notamment, n'est pas une protection efficace en cas d'accident**. La visibilité du cycliste, à l'aide d'équipements individuels (lumières, gilet fluo) ou l'éclairage public, est jugée plus efficace.



« Il manque des itinéraires cyclables et sécurisés sur des axes importants »
« Plus de pistes cyclables, un code de la route pour le vélo, de la pédagogie pour mieux circuler avec les différents modes de déplacement »
« Si j'ai un accident c'est pas mon équipement qui va me sauver »
« A vélo on est vulnérable, casque ou pas ça change rien »

4 – La perception générale de la politique cyclable métropolitaine par les habitants

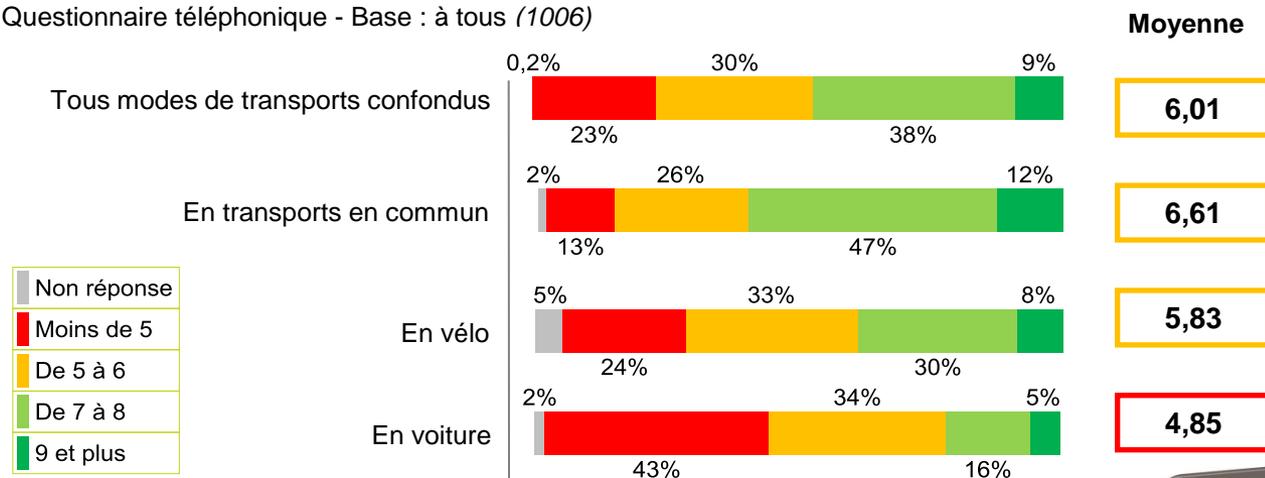


Appréciation des conditions de déplacement dans la métropole

- Les habitants donnent **une note de 6/10** pour qualifier les déplacements au sein de la métropole, tous modes de transports confondus.
- **Les déplacements en vélo suscitent des réactions partagées** avec une note moyenne de 5,8/10. Les habitants qui utilisent le vélo au moins une fois par an se montrent globalement plus positifs avec une note moyenne de 6/10 et 44% de notes supérieures ou égales à 7.
- Parallèlement, la quasi-totalité des cyclistes interrogés en entretiens (88/100) déclarent avoir apprécié le trajet qu'ils viennent de réaliser.

Sur une échelle de 1 à 10, quelle note donneriez-vous pour qualifier les conditions de déplacement dans la métropole toulousaine ?

Questionnaire téléphonique - Base : à tous (1006)



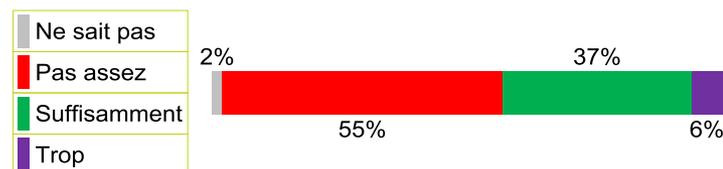
Légitimité d'intervention de la métropole

- Pour les habitants, **le vélo constitue un domaine dans lequel l'action de la Métropole est jugée tout à fait légitime.**

La majorité des habitants (55%) estime que la Métropole ne favorise pas assez la pratique du vélo : une opinion partagée par 64% des cyclistes mais également par près de la moitié des non – usagers (47%).

Globalement, diriez-vous que Toulouse Métropole favorise trop, suffisamment ou pas assez la pratique du vélo ?

Questionnaire téléphonique - Base : à tous (1006)



- Parallèlement, les entretiens indiquent que la moitié des cyclistes interrogés (47/100) sont plutôt satisfaits de l'action de la Métropole en faveur du vélo. Pour autant, près d'un tiers (27) ne se prononcent pas, car **ils ne connaissent pas les actions mises en place.** Le reste (26) se déclarent insatisfaits. Quel soit leur niveau de satisfaction, les répondants sont en attente d'améliorations.



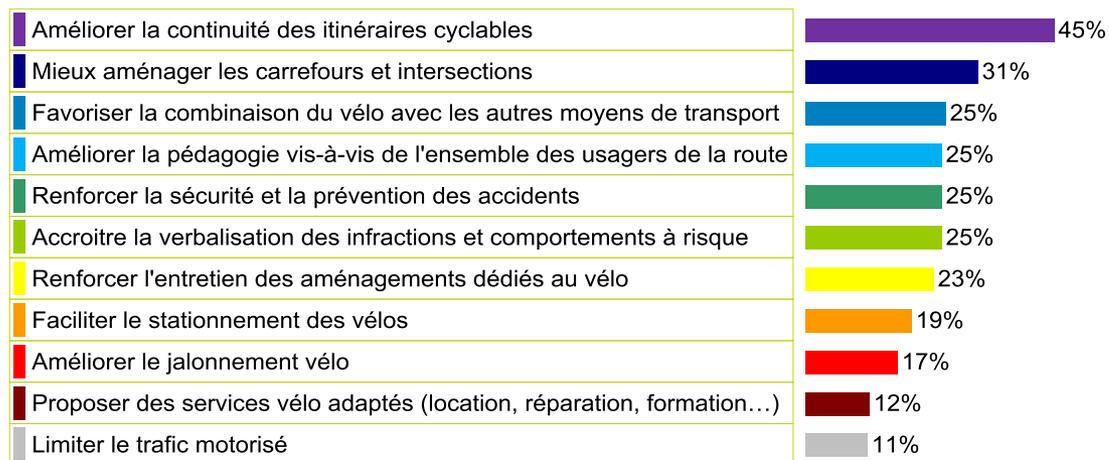
« Il y a beaucoup d'associations vélo, de dispositifs de location, de voies cyclables, Toulouse est vraiment adaptée pour le vélo »
« Il n'y a pas assez de financement, pas assez d'ambition. Peindre des vélos sur la route ce n'est pas efficace et c'est un gaspillage d'argent public »
« Je ne savais pas que c'était Toulouse Métropole qui gérait le vélo »

Les attentes des habitants à l'égard de la Métropole

- Aux yeux des habitants, la priorité à donner est l'amélioration de la continuité des itinéraires cyclables (45% de citations, 54% chez les usagers du vélo).
- Le renforcement de la sécurité et la prévention des accidents est un enjeu jugé plus prioritaire par les non usagers que par les usagers, signe du décalage de perceptions selon le niveau de pratique.

Selon vous, parmi les propositions suivantes, quelles doivent être les quatre priorités de la collectivités pour favoriser la pratique du vélo ?

Questionnaire téléphonique - Base : à tous (1006)



Les attentes des cyclistes à l'égard de la Métropole

- Au cours des entretiens, les cyclistes ont évoqué spontanément leurs attentes prioritaires. Elles portent sur une augmentation du nombre de pistes cyclables et une meilleure signalisation / délimitation des espaces.

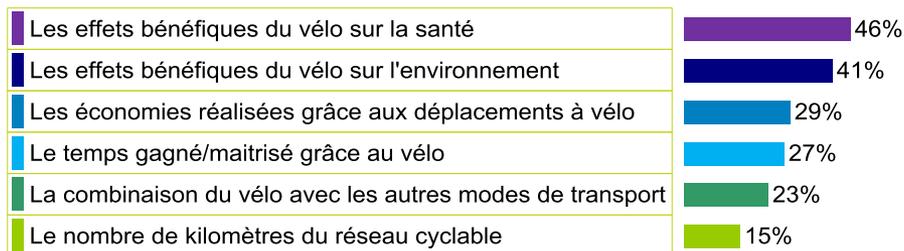


La communication en faveur du vélo

- Les habitants usagers et non usagers du vélo, identifient deux principaux axes de communication à privilégier pour sensibiliser les habitants : **les bénéfices de la pratique pour la santé, et l'environnement.**

Selon vous, quels sont les 2 principaux aspects sur lesquels Toulouse Métropole devrait intensifier sa communication en faveur du vélo ?

Questionnaire téléphonique - Base : à tous (1006)



- La dernière campagne de communication relative au vélo a été remarquée par 1 habitant sur 4 (25%).** Les cyclistes sont plus nombreux à l'avoir vue (29%) tout comme les jeunes (30%) et les personnes habitant en dehors de Toulouse (30%).
- Les autres supports de communication dédiés au vélo (brochures ou pages web) sont peu connus des habitants (22%) mais sont appréciées par les personnes qui les connaissent (81% de satisfaction).

5 – La satisfaction des usagers vis-à-vis des aménagements et services existants

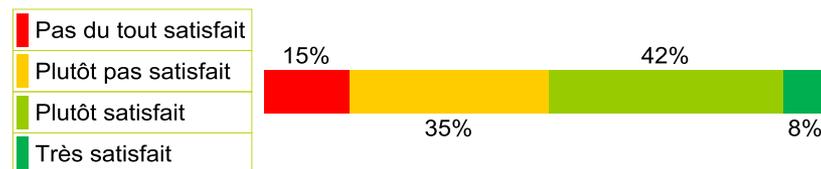


Les aménagements

- Parmi les habitants qui utilisent leur vélo au moins une fois par an, **seul un sur deux se déclare satisfait des aménagements cyclables dans la métropole (49%)**.

Globalement, êtes vous satisfait des aménagements cyclables dans la métropole ?

Questionnaire téléphonique - Base : à ceux qui ont utilisé au moins une fois le vélo dans l'année dans l'agglomération (498)



- Dans le détail c'est surtout l'absence de continuité du réseau qui est déplorée ainsi que le faible nombre de pistes cyclables (60% d'insatisfaits sur ces deux items).
- **Les pistes cyclables séparées de la chaussée sont clairement identifiées comme l'aménagement préféré des cyclistes.** Or, dans la pratique, et faute d'itinéraires aménagés adaptés, les cyclistes utilisent plus souvent d'autres aménagements moins appréciés : bandes cyclables, trottoirs et chaussées sans aménagements cyclables.
- En revanche, la circulation dans les zones 30 (69% de satisfaction), l'entretien du réseau (65%) et le sas cycliste au feu tricolore (65%) sont relativement appréciés.

Le stationnement vélo



- **Les équipements de stationnement suscitent un avis partagé chez les répondants.** Parmi les habitants usagers du vélo, seuls 48% se déclarent satisfaits sur ce point.
- Dans la pratique, les entretiens révèlent que l'insatisfaction provient essentiellement du manque d'aménagements, et de leur disponibilité, dans un contexte où le risque de vandalisme et de vol est élevé.
- Pour autant, les cyclistes se reportent facilement **sur le mobilier urbain**. Ils utilisent un point fixe quel qu'il soit : une barrière, une grille, un arbre... en essayant de ne pas gêner. Une pratique de stationnement qui participe au sentiment de liberté éprouvé à vélo.



« Tant qu'on nous empêche pas de le mettre n'importe où, tout va bien »
« Il pourrait être amélioré, il en faut plus »
« Y a pas vraiment d'endroits, on l'accroche où on peut »
« Toulouse est la ville du vol de vélo »

Les dispositifs de location



- **Les dispositifs de location de vélo sont plutôt bien visibles** : 79 % des habitants interrogés connaissent au moins un dispositif parmi VéloToulouse, Indigo Weel et la Maison du Vélo.
- **Et globalement, les usagers de ces services en sont satisfaits (94% de satisfaction).**
- L'offre VéloToulouse est la plus connue et utilisée. Lors des entretiens, c'est principalement le prix et la praticité de ce service qui sont plébiscités.
- Plusieurs axes d'améliorations de l'offre sont identifiés :
 - l'état des vélos et des bornes ;
 - la régulation du service (borne pleine / vide) ;
 - le développement de l'offre au-delà de l'hyper-centre et à proximité des transports en commun.



« Ça fait 4 ans que j'utilise le service (VéloToulouse) et je suis très satisfaite »
« Rapide, efficace, pas cher, très utile, écologique. C'est l'avenir dans les centre-ville »
« Les stations sont souvent pleines, j'ai le sentiment qu'il n'y en a pas assez mais c'est compliqué de faire mieux »
« De plus en plus ils sont en mauvais état, c'est dommage »

L'intermodalité



- 45% des usagers indiquent combiner le vélo avec un autre mode de transport, essentiellement le métro. Un usage multimodal particulièrement répandu chez les étudiants qui utilisent le vélo (67%).
- Ce type de combinaison apporte satisfaction à près de 2 personnes concernées sur 3 (62% de satisfaction).
- Pour faciliter l'intermodalité, les cyclistes interrogés considèrent qu'il faudrait :
 - faciliter l'accès aux vélos dans les transports en commun ;
 - augmenter le nombre de stations VélÔToulouse à proximité des transports en commun ;
 - renforcer l'offre de stationnement vélo sécurisé.



« Il serait souhaitable d'avoir la possibilité de mettre des vélos non pliables dans le tram et d'avoir des parking à vélos surveillés à côté des arrêts de tram »
« Un parking à vélo sécurisé à proximité des arrêts de transport en commun est vraiment déterminant pour favoriser l'intermodalité »

6 – Le rôle des entreprises dans le développement de la pratique du vélo comme moyen de déplacement domicile - travail

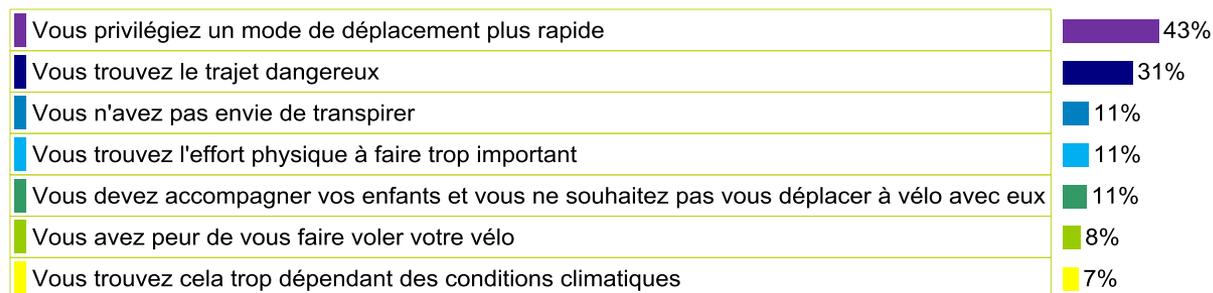


Les freins à l'utilisation du vélo pour le trajet domicile travail

- **72% des habitants qui font du vélo dans la métropole ne l'utilisent pas, ou exceptionnellement, pour leurs déplacements domicile / travail.**
- Ils l'expliquent majoritairement par le souhait de gagner du temps (43%), mais aussi en raison de la dangerosité du trajet (31%).
- Les habitants qui utilisent leur vélo pour se rendre au travail le font majoritairement sur des petites distances, avec un temps de trajet limité (moins de 30 minutes dans 78% des cas).

Pour quelles raisons principales n'utilisez-vous pas / utilisez-vous seulement exceptionnellement le vélo pour vos déplacements domicile / travail ?

Questionnaire téléphonique - Base : à ceux qui ont utilisé au mois une fois le vélo dans l'année dans l'agglomération mais qui ne l'utilisent pas pour le trajet domicile / travail (281)

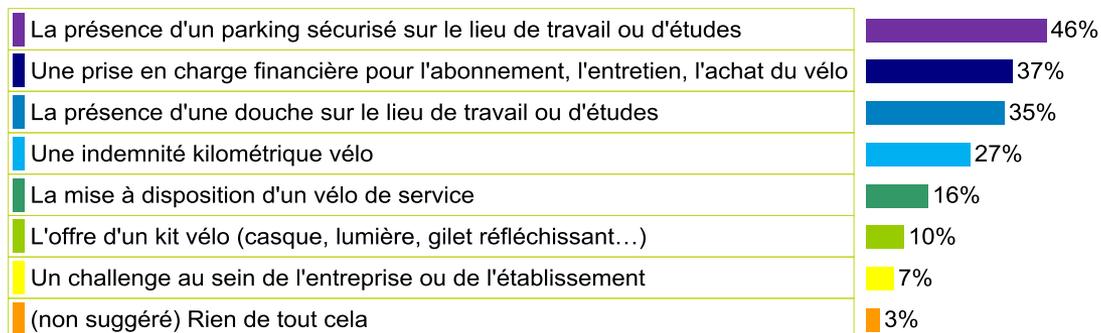


Les leviers identifiés par les usagers

- Des parkings sécurisés à proximité des entreprises ou écoles (46%) et une prise en charge financière des coûts induits (37%), sont identifiés comme les deux principaux leviers à activer pour inciter les habitants à prendre davantage le vélo pour aller au travail.

Quelles sont, parmi les propositions suivantes, les deux qui pourraient selon vous être mises en place par les entreprises pour inciter à prendre davantage le vélo pour se rendre sur son lieu de travail ?

Questionnaire téléphonique - Base : à ceux qui ont utilisé au mois une fois le vélo dans l'année dans l'agglomération (498)



- Les cyclistes interrogés sur leur déplacement « domicile-travail » mettent en avant la rapidité et la praticité du vélo en comparaison à d'autres modes. Beaucoup indiquent également que cela devient une habitude qu'ils ne remettent pas en question.

La mobilisation des entreprises à travers les PDM

- Dans le cadre des « Plans de Mobilité », dispositif obligatoire depuis le 1^{er} janvier 2018 pour les établissements de plus de 100 salariés sur un même site, les entreprises sont invitées à mettre en place des actions pour réduire l'usage de la voiture individuelle au profit de modes de transports alternatifs.
- Le benchmark de 10 structures toulousaines a permis de mettre en évidence **des pratiques et des résultats variables sur le sujet, avec une part des déplacements domicile-travail réalisés à vélo allant de plus de 30% (ONERA) à 5% (TBS)**. A ce titre, Toulouse Métropole se situe dans la moyenne toulousaine avec une part modale de 7%.
- Si la contrainte réglementaire a été un élément déterminant dans la mise en œuvre des plans de mobilité, plusieurs facteurs de réussite ont pu être identifiés :
 - la réalisation d'un diagnostic et d'enquêtes déplacements régulières pour identifier les pratiques et les leviers d'incitation au changement ;
 - l'adhésion des salariés à la démarche ;
 - la présence d'un référent mobilité actif et motivé pouvant s'appuyer sur des directions motrices (développement durable, RSE, sécurité, communication...)
 - l'implication de la direction, du comité d'entreprise, du conseil d'administration ;
 - la volonté politique de promouvoir les mobilités durables.

Les actions concrètement mises en œuvre par les structures

➤ **Des aménagements dédiés : stationnements vélo sécurisés et abrités, vestiaires, douches, casiers**

Ces aménagements sont considérés comme les premiers leviers à la pratique du vélo et on les retrouve dans l'ensemble des structures interrogées. Leur installation est désormais intégrée à la conception des nouveaux locaux, conformément à la réglementation.

➤ **Des services adaptés : mise à disposition de vélos de service, ateliers de réparation, fourniture d'équipements, expérimentation vélo et VAE, carte VélÔToulouse et tickets Tisséo (assurance retour)**

Ces services permettent de conforter la pratique des cyclistes et de lever les freins à la pratique pour les non usagers. Ils sont mis en œuvre à des échelles très variables selon les structures.

➤ **Des actions de communication et de sensibilisation : communication interne, organisation d'évènements, challenges entreprises**

Ces actions sont efficaces pour le changement de comportement et la construction d'une culture commune en faveur du vélo. Elles impliquent un portage important de la hiérarchie.

➤ **Une incitation financière : l'Indemnité Kilométrique Vélo (IKV)**

L'IKV peut être considérée comme une mesure phare d'un plan de mobilité. Une seule des structures toulousaines rencontrées la propose, avec des retombées très positives et un souhait de maintenir l'aide malgré l'abandon du dispositif au niveau national.

Les freins à l'implication des entreprises

- Deux principaux freins à l'implication des entreprises sont identifiés :
 - **La représentation « dangereuse » associée à la pratique du vélo** : une perception qui conduit deux des structures rencontrées à interdire les déplacements professionnels à vélo. Cette même perception limite également la mise en place de l'IKV .
 - **Le manque d'aménagements cyclables** permettant un itinéraire direct et sécurisé pour rejoindre le site de l'entreprise, et éventuellement se déplacer entre les différents sites d'une même structure.
- Par ailleurs, quel que soit le niveau d'avancement et de maturité du plan de mobilité des structures, **toutes indiquent être en attente d'un accompagnement renforcé sur le sujet de la part de Toulouse Métropole**, ce qui est un des objectifs opérationnels du PCAET.
- Le partage de bonnes pratiques, la mise en réseau des acteurs de la mobilité et une clarification des compétences des autorités publiques locales sur le sujet sont également souhaités.

En synthèse

1. **La moitié des habitants de la métropole** sont des usagers plus ou moins réguliers du vélo. Ils utilisent en majorité un vélo personnel, principalement pour leurs loisirs ou leurs balades. Les trajets utilitaires ou domicile-travail sont réalisés dans une moindre mesure à vélo.

2. Les non usagers placent le **sentiment de danger perçu** comme le frein majeur à la pratique du vélo. Un décalage important persiste entre le sentiment d'insécurité et l'accidentologie réelle, fortement lié au niveau de pratique. **Le partage de l'espace public** semble à l'origine du sentiment d'insécurité perçu.

3. Du point de vue des cyclistes, c'est davantage le comportement des usagers et le manque d'infrastructures qui freinent le développement de la pratique. **L'augmentation du nombre de pistes cyclables séparées et bien signalisées ainsi que leur sécurisation** apparaissent comme les leviers majeurs, à la fois pour les usagers et les non usagers.

4. Avec une **note moyenne de 5,8/10**, les conditions de déplacements à vélo dans la métropole suscitent des réactions partagées. **L'action métropolitaine en faveur du vélo apparaît légitime** pour les habitants, bien que son rôle soit en partie méconnu, y compris chez les usagers.

5. Les habitants et les usagers sont en attente d'une **amélioration des aménagements existants** et d'une **augmentation du réseau cyclable**, en particulier les pistes cyclables, l'aménagement le plus apprécié.

6. Les employeurs disposent de nombreux moyens pour **inciter les déplacements à vélo**, bien qu'une représentation dangereuse liée à la pratique du vélo limite leur action. La collectivité est attendue sur un **rôle d'accompagnement et de mise en réseau** des acteurs de la mobilité.

Les conclusions de l'évaluation



Question 1 : Quels sont les usages du vélo dans la Métropole par les habitants ?

- Le vélo est **un mode de déplacement significatif** dans la métropole : **un habitant sur deux l'a utilisé au cours de l'année passée**. Les usagers du vélo sont surreprésentés parmi les hommes, les 25-49 ans, les cadres et les toulousains.
- Le vélo est surtout utilisé pour **les loisirs ou les balades** : un tiers des habitants de la métropole y ont recours tous les mois. En revanche, c'est dans une moindre mesure qu'il est utilisé pour des déplacements utilitaires (22%) ou pour se rendre sur son lieu de travail ou d'études (14%). Ce dernier type de déplacement est surtout valable pour les courtes distances (<30 min dans 78% des cas).
- La majorité des cyclistes ont recours à leur **vélo personnel** (81%) même si **les dispositifs de location s'insèrent également dans leurs pratiques** : 23% y recourent, notamment VélÔToulouse (19%).
- L'usage du vélo n'est pas exclusif pour un même trajet : 45% des cyclistes indiquent combiner le vélo avec un autre mode de transport, principalement le métro, une **intermodalité particulièrement répandue chez les étudiants** (67%).

Question 1 : Quels sont les usages du vélo dans la Métropole par les habitants ?

- 3 représentations liées à la pratique du vélo se dégagent avec des usages distincts :



Le vélo comme « Loisirs »

- Pour eux le vélo est une activité récréative, sportive ou touristique.
- Leurs déplacements à vélo s'effectuent sur des itinéraires choisis et des temps dédiés.



Le vélo parce que c'est « Pratique »

- Pour eux le vélo est une solution plus économique, rapide et simple de se déplacer en ville.
- Leurs déplacements à vélo sont réguliers mais peuvent être remis en question par les conditions météo, l'itinéraire et le contexte du déplacement.



Le vélo comme « Mode de vie »

- Pour eux la pratique du vélo est un véritable art de vie, en faveur de l'environnement et de la mobilité durable.
- Leurs déplacements à vélo sont quotidiens, quels que soient la météo ou l'itinéraire.

Question 2 : Quels sont les leviers et les freins à la pratique du vélo dans la Métropole ? Dans quelle mesure la politique cyclable permet-elle de lever ces freins et d'amplifier ces leviers ?

- ✓ Unanimement, **l'augmentation du nombre de pistes cyclables séparées et bien signalisées ainsi que leur sécurisation** sont plébiscitées comme les leviers majeurs à actionner. Selon les habitants, **les effets bénéfiques du vélo pour la santé et l'environnement** seraient des axes de communication qui permettraient d'encourager la pratique.
- ✗ Le principal frein à la pratique du vélo réside dans le sentiment d'insécurité. Au total, **20% des habitants de la métropole renoncent à utiliser le vélo pour des raisons de sécurité**. Un sentiment d'autant plus fort chez les femmes et les seniors. Pour les cyclistes, les éléments qui freinent le développement de la pratique sont surtout :
 - Le comportement des usagers tous modes de déplacements confondus ;
 - Le manque d'infrastructures et les discontinuités cyclables ;
 - Les vols de vélos et les travaux sur la voirie.

Note attribuée par
le comité technique

5/10

Note attribuée par les
acteurs associés à la
démarche

4,5/10

toulouse
métropole

Toulouse en grand !

Question 3 : Dans quelle mesure les usagers se sentent-ils en confiance et en sécurité sur le réseau cyclable de la métropole ?

- Le **sentiment d'insécurité** éprouvé lors des déplacements à vélo dans la métropole est **relativement prononcé**. Spontanément invités à caractériser les déplacements à vélo, les habitants évoquent souvent des mots comme « **danger** », « **risque** » et « **sécurité** ».
- 59 % des habitants qui utilisent le vélo donnent une **note inférieure à 5/10** pour qualifier leur sentiment de sécurité lors de leurs déplacements. L'impression de danger est d'autant plus forte quand ils sont accompagnés de leur(s) enfant(s).
- Seulement **un usager sur deux considère que le partage de l'espace public est satisfaisant**. Le **comportement des automobilistes** et des **infrastructures cyclables jugées insuffisantes** participent de ce sentiment d'insécurité.
- Le **niveau de pratique** et le **partage de l'espace public** semblent aussi déterminants pour apprécier de la confiance et de la sécurité sur le réseau. Si les non usagers placent le sentiment de danger perçu comme le frein majeur à la pratique du vélo, la majorité (80/100) des usagers interrogés sur l'espace public n'exprime pas ce sentiment. Chez les usagers habitués, la pratique régulière du vélo favorise une certaine assurance. **Un décalage important persiste entre le sentiment d'insécurité et l'accidentologie réelle.**

Note attribuée par
le comité technique

4,5/10

Note attribuée par les
acteurs associés à la
démarche

3/10

toulouse
métropole

Toulouse en grand !

Question 4 : Dans quelle mesure la politique cyclable de Toulouse Métropole est-elle connue et appréciée par les habitants ?

- Avec une note moyenne de **5,8/10**, les conditions de déplacements à vélo dans la métropole suscitent des réactions partagées, devant les déplacements en voiture (4,8/10) et derrière les déplacements en transports en commun (6,6/10) ou à pied (7,1/10).
- Qu'ils soient pratiquants ou non, l'action métropolitaine en faveur du vélo apparaît légitime pour les habitants : la majorité (55%) considère que **la Métropole ne favorise pas assez la pratique du vélo**.
- Si **près de la moitié des cyclistes interrogés sur l'espace public (47/100) est plutôt satisfaite de l'action de la Métropole en faveur du vélo**, près d'un tiers (27/100) **méconnaît les actions mises en œuvre**. Au-delà de la méconnaissance des actions, les cyclistes ont tendance à limiter la politique cyclable au service VélÔToulouse.

Question 4 : Dans quelle mesure la politique cyclable de Toulouse Métropole est-elle connue et appréciée par les habitants ?

- Du point de vue du comité technique, des associations et des entreprises associées à l'évaluation, le partage des compétences relatives aux mobilités entre les différentes autorités locales favorise la confusion chez les habitants, les acteurs de la mobilité et les services eux-mêmes.
- Quel que soit leur niveau de satisfaction, **les habitants sont en attente d'améliorations**. Mis à part **l'amélioration de la continuité des itinéraires cyclables** qui apparaît prioritaire pour 45% d'entre eux, les priorités à donner pour favoriser la pratique du vélo sont disparates et équivalentes :
 - Mieux aménager les carrefours et intersections ;
 - Favoriser la combinaison du vélo avec les autres moyens de transports ;
 - Améliorer la pédagogie vis-à-vis des usagers de la route ;
 - Renforcer la sécurité et la prévention des accidents ;
 - Accroître la verbalisation des infractions et des comportements à risque ;
 - Renforcer l'entretien des aménagements dédiés au vélo.

Note attribuée par
le comité technique

4/10

Note attribuée par les
acteurs associés à la
démarche

4/10

toulouse
métropole

Toulouse en grand !

Question 5 : Quel est le niveau de satisfaction des usagers par rapport aux services vélo et aux aménagements ? Dans quelle mesure ces services et aménagements correspondent aux besoins et attentes des usagers ?

- De manière générale, les habitants qui utilisent le vélo expriment une satisfaction modérée : **seul un usager sur deux se déclare satisfait des aménagements cyclables dans la métropole.**
- C'est surtout l'absence de continuité du réseau qui est déplorée ainsi que le faible nombre de pistes cyclables (60% d'insatisfaits sur ces deux items). En revanche, la circulation dans les zones 30 (69% de satisfaction), l'entretien du réseau (65%) et le sas cycliste au feu tricolore (65%) sont relativement appréciés.
- **Les pistes cyclables séparées de la chaussée sont clairement identifiées comme l'aménagement préféré des cyclistes.** Or, dans la pratique, et faute d'itinéraires aménagés adaptés, les cyclistes utilisent plus souvent d'autres aménagements moins appréciés : bandes cyclables, trottoirs et chaussées sans aménagements cyclables. Ainsi, **les usagers du vélo sont 72% à préférer les pistes cyclables et 47% à les utiliser le plus souvent.**

Question 5 : Quel est le niveau de satisfaction des usagers par rapport aux services vélo et aux aménagements ? Dans quelle mesure ces services et aménagements correspondent aux besoins et attentes des usagers ?

- En ce qui concerne le stationnement des vélos, **moins d'un habitant sur deux se déclare satisfait**. L'insatisfaction provient essentiellement du manque d'aménagement et de leur disponibilité.
- **Les usagers des services de location de vélo sont particulièrement satisfaits de ces dispositifs (94%)**. Une meilleure régulation du service VéloToulouse, de l'état du matériel, ainsi qu'un développement de l'offre au-delà de l'hyper centre et à proximité des TC sont attendus.
- 45% des usagers indiquent combiner le vélo avec un autre mode de transport, essentiellement le métro. **Les possibilités d'intermodalité apportent satisfaction à 62% des usagers concernés**. Ils considèrent qu'il faudrait faciliter l'accès aux vélos dans les TC, augmenter le nombre de stations VéloToulouse à proximité des TC et renforcer l'offre de stationnement sécurisé.

Note attribuée par
le comité technique

6,5/10

Note attribuée par les
acteurs associés à la
démarche

5/10

toulouse
métropole

Toulouse en grand !

Question 6 : Dans quelle mesure les entreprises et les universités toulousaines peuvent-elles inciter les déplacements à vélo pour les trajets domicile-travail ? Quelle serait la pertinence d'une intervention des acteurs de la mobilité sur les PDM ?

- **72% des habitants qui font du vélo dans la métropole ne l'utilisent pas, ou exceptionnellement, pour leurs déplacements domicile-travail.**
- Pour inciter les trajets domicile-travail et professionnels à vélo, différents moyens sont mobilisés par les employeurs :
 - Des aménagements dédiés : stationnements vélo sécurisés et abrités, vestiaires, douches, casiers ;
 - Des services adaptés : mise à disposition de vélos de service, ateliers de réparation, fourniture d'équipements, expérimentation vélo et VAE, carte VélÔToulouse et tickets Tisséo en cas de pluie ;
 - Des actions de communication et de sensibilisation ;
 - Une incitation financière : l'Indemnité Kilométrique Vélo (IKV).
- Les données disponibles ne permettent pas d'attester de l'effet incitatif de ces mesures.

Question 6 : Dans quelle mesure les entreprises et les universités toulousaines peuvent-elles inciter les déplacements à vélo pour les trajets domicile-travail ? Quelle serait la pertinence d'une intervention des acteurs de la mobilité sur les PDM ?

- Toutefois le développement d'actions en faveur du vélo se confronte à deux freins majeurs selon les employeurs :
 - **La représentation de « danger » associée à la pratique du vélo** qui conduit deux des structures rencontrées à interdire les déplacements professionnels à vélo. Cette même perception limite également la mise en place de l'IKV ;
 - **Le manque d'aménagements cyclables** permettant un itinéraire direct et sécurisé pour rejoindre le site de l'entreprise, et éventuellement se déplacer entre les différents sites d'une même structure.
- Par ailleurs, quel que soit le niveau d'avancement et de maturité du plan de mobilité des structures, **il est attendu des acteurs publics de la mobilité un accompagnement renforcé et une mise en réseau des acteurs de la mobilité (référents PDM...).**

Note attribuée par
le comité technique

10/10

Les acteurs associés à la démarche choisissent de ne pas se prononcer sur une note, jugeant davantage la capacité à faire que le potentiel des PDM

toulouse
métropole

Toulouse en grand !

Enjeux et préconisations



Enjeux et préconisations

Encourager au report modal vers les modes actifs

1. Développer l'offre et faciliter les déplacements à vélo

2. Sensibiliser à l'usage du vélo

3. Améliorer la gouvernance des acteurs de la mobilité

Et après ?

- Rédaction du Mémo (4 pages de synthèse) ;
- Diffusion des résultats ;
- Travail interne pour la mise en œuvre des préconisations prioritaires.