

QUE RETIENT-ON ?

Si le vélo est encore principalement utilisé pour les loisirs, il est également considéré par les habitants comme un véritable mode de déplacement voire pour une frange comme un art de vivre. Toutefois, des représentations liées à sa dangerosité limitent le développement de la pratique du vélo. Face à ce sentiment, les habitants estiment comme prioritaire l'accroissement et la sécurisation des pistes cyclables sur le réseau de la métropole. Les services et aménagements cyclables sont

relativement appréciés par les habitants mais encore jugés inégalement répartis sur le territoire. L'évaluation a montré que des mesures sont attendues pour favoriser le partage de l'espace public entre les différents modes de déplacement, en termes d'aménagements et de sensibilisation. Le tissu économique et universitaire a aussi un rôle à jouer pour inciter les trajets domicile-travail/lieux d'études à vélo, avec l'accompagnement des acteurs publics.

Quelles préconisations ?

Pour permettre à la politique cyclable d'encourager le report vers les modes de déplacements actifs, l'évaluation a permis d'identifier 3 grands enjeux :

- > **Développer l'offre et faciliter les déplacements à vélo.** La sécurisation des trajets à vélo est identifiée comme une priorité. Il s'agit de prioriser des aménagements pour combler les discontinuités et d'aménager les grandes radiales et les franchissements du périphérique. Cela passe aussi par la création d'un Réseau Express Vélo.
- > **Sensibiliser à l'usage du vélo.** Cela implique de définir une politique de communication en faveur des modes actifs pour valoriser notamment la facilité de déplacement à vélo et ses bienfaits pour la santé et l'environnement. La formation des scolaires est également une priorité.
- > **Améliorer la gouvernance des acteurs de la mobilité.** Il importe de favoriser une meilleure coordination des territoires et des différents acteurs sur le sujet. L'augmentation du budget cyclable et son attribution en fonction de l'évolution de la part modale possible sont aussi des priorités.

Et demain ?

Des actions et des réflexions sont engagées pour mieux répondre aux besoins et attentes des habitants, en lien avec les grands axes de préconisation.

- > Dans le cadre du projet Mobilités 2020-2025-2030, un schéma directeur cyclable structurant d'agglomération est en cours d'élaboration pour sécuriser et faciliter les déplacements à vélo sans discontinuités. En outre, le budget alloué à la politique cyclable a été revalorisé à hauteur de 30 millions d'euros par an dès 2019 ;
- > Avec le Plan Vélo national, la formation auprès des scolaires dans le cadre du « savoir rouler » sera renforcée sur le territoire de la métropole pour mieux sensibiliser et former à la pratique du vélo ;
- > Les services de la métropole poursuivent la mise en œuvre de la politique cyclable ainsi que le recensement des « points noirs » avec l'aide des usagers et des associations, pour répertorier les zones où résorber les discontinuités

D'autres préconisations nécessiteront plus de temps pour être mises en œuvre : des groupes de travail seront organisés pour les décliner.

**MÉMO
DE L'ÉVALUATION****La politique cyclable métropolitaine :
quelle place pour le vélo dans les
mobilités urbaines ?**

En 2025, 4,5 millions de déplacements, tous modes confondus, seront effectués au quotidien dans l'aire urbaine de Toulouse contre 4 millions aujourd'hui. Or, la métropole toulousaine, du fait de sa forte croissance démographique et de son attractivité économique, est confrontée à de multiples enjeux : congestion routière, qualité de l'air, partage de l'espace public, accessibilité aux transports... La promotion des modes actifs est donc une nécessité. Toulouse Métropole met ainsi en œuvre depuis 2002 une politique en faveur du vélo, un moyen de déplacement efficace sur des courtes et moyennes distances. La collectivité a souhaité mieux connaître les besoins et le niveau de satisfaction des habitants en matière d'infrastructures et de services vélo au travers de cette évaluation.

De quoi parle-t-on ?

Pour encourager la pratique du vélo dans le cadre de sa politique en faveur des modes de déplacements doux, la métropole de Toulouse a voté un Plan Vélo pour la période 2011-2020. Ce document cadre vise ainsi à atteindre 4 objectifs :

- Favoriser les continuités cyclables via la programmation d'itinéraires verts et cyclables ;
- Déployer un stationnement vélo facilité, sécurisé et peu onéreux pour l'utilisateur ;
- Développer des services vélos (location moyenne ou longue durée, ateliers de réparation, points d'informations...) et des actions d'accompagnement de la pratique ;
- Développer l'intermodalité avec les transports en commun.

Ces ambitions métropolitaines s'inscrivent également dans le projet Mobilités 2020-2025-2030 porté par Tisséo Collectivités, qui vise notamment à inciter l'usage des modes actifs comme le vélo pour atteindre un objectif de 3 à 5% de part modale vélo d'ici 2030.

Dotée d'un budget à hauteur de 10,5 millions d'euros par an, la programmation mise en œuvre a permis que Toulouse Métropole bénéficie aujourd'hui de 600 kilomètres de réseau cyclable et de 315 kilomètres de réseau vert. À cela s'ajoute le déploiement d'un panel de services vélos et l'entretien du réseau, portant le total global à 17,7 millions d'euros par an. Les services de la métropole mettent ainsi en œuvre toute la politique cyclable (infrastructures, services, communication et prévention) relevant du territoire de Toulouse Métropole.

**toulouse
métropole**

en grand !

PLUS D'INFOS

Mission évaluation des politiques publiques : mission.evaluation@toulouse-metropole.fr

Qu'a-t-on appris ?

Le vélo est un mode de déplacement significatif dans la métropole avec des usages diversifiés

Avec un habitant sur deux qui se déplace à vélo au moins une fois dans l'année, le vélo est un mode de déplacement significatif dans la métropole toulousaine. Les hommes, les personnes âgées de 25 à 49 ans, les cadres et les toulousains y ont davantage recours. C'est surtout pour les loisirs et les promenades que le vélo est utilisé : un tiers des habitants y ont recours au moins une fois par mois. En revanche, peu l'utilise pour des déplacements utilitaires (22%) ou pour se rendre sur leur lieu de travail ou d'études (14%). La majorité des cyclistes se déplacent avec leur vélo personnel (81%) même si les dispositifs de location s'insèrent également dans la pratique : 23% y recourent, notamment via VélO Toulouse (19%).



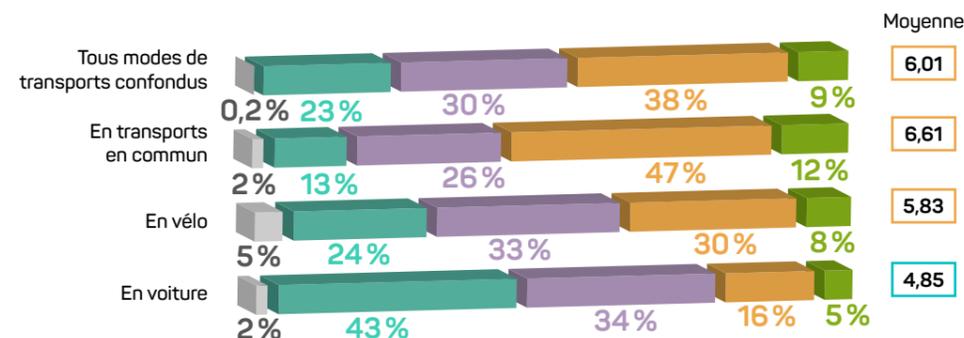
« C'est le bonheur le vélo, la liberté. La qualité de vie en ville passe par le vélo »

Des leviers existent pour encourager la pratique, malgré des freins qui persistent

L'augmentation du nombre de pistes cyclables séparées, bien signalisées et sécurisées est plébiscitée comme le levier majeur à actionner. Selon les habitants, les effets bénéfiques du vélo pour la santé et l'environnement sont également à mettre en valeur pour encourager la pratique. Le principal frein à la pratique du vélo réside dans le sentiment d'insécurité ressenti. Au total, 20% des habitants de la métropole renoncent à utiliser le vélo pour des raisons de sécurité. Ce sentiment est plus marqué chez les femmes et les seniors. Pour les cyclistes, les éléments qui freinent le développement de la pratique sont surtout le comporte-

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)

Non réponse
Moins de 5
De 5 à 6
De 7 à 8
9 et plus



ment des usagers (tous modes de déplacements confondus) ; le manque d'infrastructures et les discontinuités cyclables ; et enfin les vols de vélos et les travaux sur la voirie.



« Il manque des itinéraires cyclables et sécurisés sur des axes importants. »

Des habitants qui se sentent moyennement en sécurité sur le réseau cyclable de la métropole

59% des habitants qui utilisent en général 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). Le niveau de pratique semble jouer un rôle déterminant dans le sentiment de confiance et de sécurité à vélo. En effet, la majorité des cyclistes interrogés sur l'espace public ne ressent plus cette insécurité.



« On s'habitue au risque. Au bout de 3 ans, je ne perçois plus la même peur que quelqu'un qui commence le vélo. »

Une politique cyclable relativement appréciée, malgré de fortes attentes de la part des habitants

Si près de la moitié des cyclistes interrogés sur l'espace public se déclare plutôt satisfaite de l'action de la Métropole en faveur du vélo, près d'un tiers méconnaît les actions mises en œuvre. De plus, les cyclistes ont tendance à limiter la politique cyclable au service VélO Toulouse. Enfin, l'imprécision sur le partage des compétences relatives aux mobilités entre la Mairie de Toulouse, Toulouse Métropole et Tisséo Collectivités favorise le flou.

Qu'ils fassent ou non du vélo, la majorité des habitants (55%) considère que la Métropole ne favorise pas assez sa pratique. Par ailleurs, 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 dé-

plorée 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, faute d'itinéraires aménagés adaptés, les cyclistes utilisent souvent d'autres aménagements moins appréciés : bandes cyclables, trottoirs et chaussées sans aménagement cyclable.

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 VélO Toulouse, de l'état du matériel, ainsi qu'un développement de l'offre au-delà de l'hyper centre et à proximité des transports en commun sont attendus.

45% des usagers indiquent combiner le vélo avec un autre mode de transport, essentiellement le métro. Les possibilités d'intermodalité satisfont 62% des usagers concernés.

Une inégale capacité des employeurs à promouvoir les déplacements domicile-travail à vélo

72% des habitants qui font du vélo dans la métropole ne l'utilisent pas, ou exceptionnellement, pour leurs déplacements domicile-travail. Pour inciter aux trajets domicile-travail et professionnels à vélo, les employeurs mobilisent différents moyens – comme le développement d'équipements dédiés ou de services adaptés, le déploiement d'actions de communication et de sensibilisation et pour une minorité d'entre eux, l'attribution d'une incitation financière – avec une implication variable sur le sujet.

Cependant, 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 et le manque d'aménagements cyclables permettant un itinéraire direct et sécurisé pour rejoindre le site de l'entreprise. Les structures rencontrées attendent des acteurs publics de la mobilité un accompagnement renforcé et une mise en réseau des intervenants pour favoriser le partage de bonnes pratiques.

QUELLE MÉTHODOLOGIE ?

Cadrage



Le Comité Technique de l'évaluation a associé la direction Mobilité Gestion Réseaux, les Pôles territoriaux, la direction de la Communication et la Mission jeunesse. Il a défini et priorisé les questions abordées par l'évaluation, qui ont été validées par les élus en charge des déplacements et des modes doux. Les questionnaires et guides d'entretien destinés aux habitants et aux usagers ont été construits en groupe technique. Des réunions avec les associations vélo conventionnées et Tisséo Collectivités ont permis de consolider la démarche.

Le choix de croiser les points de vue des habitants de la métropole et des pratiquants du vélo

Collecte des données qualitatives et quantitatives



La démarche d'évaluation s'est basée sur :
- un questionnaire téléphonique auprès d'un échantillon représentatif de 1006 habitants de la métropole, à l'été 2018 ;
- des entretiens réalisés sur l'espace public avec 100 cyclistes de juillet à octobre 2018 ;
- des entretiens menés avec 10 entreprises, administrations et établissements universitaires investis dans une démarche de Plan de Mobilité.

Des réunions avec les associations conventionnées – Deux pieds Deux roues, La Maison du Vélo, Les Cycles-Re – et Tisséo Collectivités ont permis d'identifier des lieux de collecte et un échantillon d'employeurs à interroger.

Au total, 1116 personnes ont été consultées dans le cadre de cette évaluation.

Analyse et préconisations



Les résultats des enquêtes ont été restitués au groupe technique de l'évaluation de la politique cyclable ainsi qu'à l'ensemble des acteurs associés à l'évaluation, et ont permis de travailler collectivement sur des conclusions et préconisations. Ces éléments ont ensuite été complétés et validés par les élus référents en Comité de pilotage.

Des préconisations co-construites avec les partenaires et les acteurs associés à l'évaluation