

# Les schémas « modes doux » en Midi-Pyrénées



PRELUDE 2

Déplacements & Mobilités

## (suite) Ariège (09) : déplacements doux à Pamiers (2003-2004)

- contresens cyclable (voie à double sens dont l'une est réservée aux cycles),
- voie verte : (voie en site propre réservée aux usagers non motorisés),
- trottoirs mixtes piétons-cycles.

Dans tous les cas, un jalonnement adapté et des mesures d'accompagnement (information, dispositifs de stationnement des vélos, location de vélos, rigueur vis-à-vis du stationnement sauvage des voitures...) sont prévus pour rendre le dispositif tout à fait opérationnel.

## Exemple dans le Tarn et Garonne (82) : déplacements doux à Moissac (2005)

Septembre 2005 : la Commune met en œuvre une zone 30 dans le centre ancien et lance un réseau ambitieux de pistes cyclables !

La Commune de Moissac, 12 300 habitants, a décidé fin 2003 d'encourager les déplacements doux.

Avec l'aide de l'ADEME, un cahier des charges fut élaboré afin de faciliter la réalisation, par un bureau d'étude spécialisé, d'une étude comprenant un diagnostic « vélo » sur le territoire puis l'élaboration d'un schéma communal de pistes cyclables.

Ce travail a été suivi par un comité de pilotage composé de représentants de la Mairie de Moissac, de la Direction Départementale de l'Équipement, du Conseil général et de l'ADEME. Il a pris en compte le projet de véloroute parallèle au canal latéral de la Garonne qui traverse la ville.

En outre, dans le cadre du PRELUDE, la Commune a bénéficié d'une aide de 70 % du montant total HT de l'étude, soit 9 856,00 euros.

Le Schéma modes doux communal a été validé début 2005. Il a été présenté aux habitants à l'occasion de « la fête du vélo » organisée par la commune en mai 2005. Depuis, la Mairie a inauguré une vaste zone « 30 km/h » sur tout le centre ancien, le 20 septembre 2005, dans le cadre de la semaine européenne de la mobilité.

La suite de la mise en œuvre du Schéma modes doux est prévue sur plusieurs années. Il prévoit la réalisation de 1 400 m de bande cyclable, de 8 220 m de voie mixte (avec 1 560 pictogrammes), 1 000 m de piste cyclable bi-directionnelle et 150 m de contresens cyclable.



Crédit photo : ville de Moissac

Bandes cyclables avenue de Chasselas à Moissac (82).

## LES CONTACTS UTILES

### ADEME / Délégation Régionale Midi-Pyrénées

Technoparc Bâtiment 9  
Rue Jean Bart - BP 672  
31319 Toulouse - Labège cedex  
**Contacts** Véronique Tatry  
et Emmanuel David  
**Tél.** 05 62 24 35 36 - **Fax** 05 62 24 34 61  
**Email** midi-pyrenees@ademe.fr  
**Web** www.ademe.fr/midi-pyrenees

### Région Midi-Pyrénées, Direction de l'Environnement et du Développement Durable

22, bd du Maréchal Juin  
31406 Toulouse cedex 04  
**Tél.** 05 61 39 66 33 - **Fax** 05 61 39 66 41  
**Web** www.midipyrenees.fr



## FICHE D'OPÉRATION RÉGIONALE MIDI-PYRÉNÉES

## PRELUDE 2 2007 - 2013

Programme Régional de LUTte contre l'effet de serre et pour le Développement Durable



Déplacements & Mobilités

# Les schémas « modes doux » en Midi-Pyrénées

## CONTEXTE

Les déplacements des français ne cessent de croître depuis les années 70, que ce soit pour le travail et les études ou pour les loisirs. Cet accroissement a été aidé par les politiques d'urbanisme mais également par la réorganisation du temps de travail : augmentation du nombre de jours de congés, mise en place des 35 heures...

Cependant, cette tendance ne concerne pas tous les modes de déplacement de la même manière : c'est le recours à la voiture individuelle qui augmente le plus fortement.

Le fort développement du trafic automobile entraîne de nombreuses nuisances (bruit, pollution de l'air, accidents, etc.), notamment dans les villes – petites et grandes – où la congestion est déjà significative. De plus, le transport est l'un des principaux secteurs émetteurs de gaz à effet de serre, responsables du dérèglement climatique.

Il est donc impératif de mettre en œuvre des solutions alternatives à la voiture, parmi lesquelles les « modes doux » : vélo, marche à pied, etc...

### Quelques chiffres :

- il faut 1/4 d'heure pour faire 1 km à pied
- en ville, 1/4 des trajets en voiture font moins d'1 km
- il faut 1/4 d'heure pour faire 3 km à vélo
- un trajet en voiture sur deux fait moins de 3 km

Afin d'inciter les collectivités locales, notamment, à développer ce type de solutions sur leur territoire de compétence, l'ADEME et la Région Midi-Pyrénées proposent un outil méthodologique : le « Schéma modes doux », qui peut être décliné à l'échelle d'une commune ou d'une structure intercommunale compétente en matière de déplacements ou de voirie.



Crédit photo ADEME



# Les schémas

## « modes doux »

en Midi-Pyrénées



Déplacements & Mobilités

PRELUDE 2

Les objectifs recherchés sont alors de plusieurs ordres : promouvoir les modes de déplacements alternatifs à la voiture, sécuriser les déplacements des piétons et des cyclistes, améliorer le cadre de vie des habitants (moins de bruit, moins de pollutions, ...), participer à une démarche de développement durable (moins de gaspillage des énergies fossiles et moins d'émissions de gaz à effet de serre).

Plusieurs collectivités de Midi-Pyrénées ont déjà réalisé un schéma modes doux en Midi-Pyrénées : Pamiers (09), Moissac (82), Albi (81) et la Communauté d'Agglomération du Grand Tarbes (65).

### COMITÉ DE PILOTAGE

Un schéma modes doux est généralement mis en place sous maîtrise d'ouvrage de la collectivité locale. Son élaboration peut être faite par les services techniques mais un appui est généralement demandé à un prestataire extérieur spécialisé.

Le suivi est réalisé par un Comité de pilotage regroupant les élus et techniciens de la collectivité, les services compétents de la Région, du Département et de l'État, l'ADEME, les associations locales d'utilisateurs du vélo, des associations de quartiers,...

### UNE DÉMARCHÉ EN PLUSIEURS ÉTAPES

Le Schéma « modes doux » se déroule en trois étapes :

- 1 - le diagnostic (phase d'analyse)
- 2 - le plan d'actions (phase d'élaboration du projet)
- 3 - le suivi et l'évaluation

Une concertation avec les acteurs du territoire est mise en place tout au long de la démarche.

Le Schéma modes doux est réalisé selon un cahier des charges proposé initialement par l'ADEME et adapté au contexte local par le Comité de pilotage.

#### A/ PHASE D'ANALYSE

- **Bien comprendre les cyclistes, les piétons et leurs pratiques :**
  - Identifier les différents utilisateurs du vélo et de la marche à pied
  - Identifier l'origine et la destination des cyclistes et des

piétons, l'itinéraire emprunté, les difficultés rencontrées, etc...

Ce travail est généralement issu d'analyses cartographiques, de rencontres avec les personnes concernées par le sujet, de sondages effectués auprès de populations ciblées (utilisateurs existants du vélo, étudiants, etc...).

- **Connaître les aménagements existants :**

- Faire un bilan des équipements cyclables et piétons ou mixtes déjà existants.

Ce bilan doit prendre en compte :

- la linéarité des itinéraires et la distance parcourue
- la sécurité des usagers, notamment aux intersections (visibilité, signalisation)
- la qualité du revêtement, la signalétique
- pour les vélos : le type de stationnement existant (types d'aménagements, signalétique, etc.)
- l'usage : quels usagers (rollers, piétons, 2 roues motorisés), combien, etc...



Credit photo ADEME

- **Connaître les potentiels d'aménagement :**

- nouvelles zones à urbaniser (voiries nouvelles)
- chemins existants à aménager
- nouveaux cheminements à créer, etc...

- **Connaître les pôles à desservir et/ ou générateurs de trafic :**

- Identifier les pôles (centres commerciaux, équipements culturels, scolaires, sportifs, médicaux, administrations, entreprises, zones de logement dense, nouvelles zones urbaines, etc...), l'aménagement (ou non) de stationnements pour les vélos et les accès piétons
- Classer les voies urbaines selon les usages (automobilistes,



Credit photo ADEME

cyclistes, piétons) et la sécurité (trafic, vitesse des véhicules) auxquels ils sont confrontés

- **Connaître les aménagements et les projets au niveau des communes voisines, du département et de la région**

#### B/ PHASE D'ÉLABORATION DU SCHÉMA « MODES DOUX »

La phase d'analyse permet de définir les aménagements et actions à mettre en place.

- **Créer un maillage hiérarchisé du réseau (y compris un jalonement et une signalisation efficaces) :**

zone 30, bande cyclable, piste cyclable (site propre), cheminements piétons, etc...

- **Intégrer si possible la politique « vélo » dans une vision globale des déplacements et de l'urbanisme**

- **Inventorier et hiérarchiser les actions concrètes à mener :**

La mise en place de ces actions peut se faire selon un plan pluriannuel, avec les estimations de coûts correspondantes.

Ce plan est très important : il permet d'intégrer les travaux spécifiques au Schéma modes doux dans les programmes de travaux classiques de voirie et dans les projets d'aménagement (lotissements, zones d'activité...).

- **Communiquer et sensibiliser :**

Proposer un plan de communication, pour sensibiliser la population à l'usage du vélo et de la marche à pied et pour informer de l'avancement du schéma modes doux (services proposés, infrastructures...).

#### C/ PHASE DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Cette phase permet de suivre l'avancement des travaux - généralement sur une durée de trois à cinq ans - et d'évaluer le résultat du Schéma « modes doux », en

terme de réalisations, de résultats et d'impacts. Pour cela, des indicateurs de résultats et d'impacts doivent être définis lors de l'élaboration du schéma : nombre de mètres de linéaire cyclable ou de nouveaux cheminements piétons, nombre de vélos utilisés ou de km parcourus à pied, nombre de reports modaux, part du budget annuel consacré aux modes doux (voiries, équipements, signalétique), etc...

#### EXEMPLE

##### Ariège (09) : déplacements doux à Pamiers (2003-2004)

Après un diagnostic réalisé en 2003, permettant d'identifier les attentes des habitants, de quantifier les trafics et les déplacements, de positionner les pôles générateurs de mobilité et leur potentiel en terme de cyclistes par exemple, un comité de pilotage - composé d'élus et de techniciens de la ville, de représentants d'associations cyclistes, de l'ADEME et de l'ARPE - a programmé des travaux de voirie (5 tranches de 2 ans).

En fonction de la configuration des lieux, chaque itinéraire est décomposé en tronçons homogènes devant faire l'objet d'un aménagement spécifique de type :

- partage de la chaussée (zone 30 ou voie partagée),
- piste cyclable (chaussée exclusivement réservée aux cycles),
- voie cyclable (voie réservée aux cycles sur une chaussée à plusieurs voies),



Credit photo ADEME

Piste cyclable à Pamiers.