

NOUVEAU SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE COMMUNAUTAIRE

Synthèse

Décembre 2021



Réalisé avec
le soutien de :



Assistance **ITER**
à maîtrise 2 r. Austerlitz
d'ouvrage : 31000 Toulouse

Contexte, enjeux et objectifs

La communauté d'agglomération de l'Albigeois est engagée depuis plusieurs années dans une politique de transport et de mobilité volontariste qui s'est traduite par la mise en œuvre :

- depuis 2013 d'un schéma directeur cyclable ;
- d'aménagements cyclables en site propre et sur voirie, cédez-le-passage vélo aux feux ;
- De nombreux services vélo : bourse aux vélos, vélo-école, prêt de vélos aux étudiants, agents et grand public, dispositif d'aide à l'achat de vélos, consignes sécurisées sur parkings relais/covoiturage

Ce déploiement continu d'aménagements a permis à l'Agglomération d'obtenir un usage important du vélo sur son territoire, comparé à d'autres territoires aux caractéristiques similaires. Ainsi, selon l'INSEE en 2017, le vélo concernait près de 9% des flux internes à l'agglomération entre le domicile et le lieu de travail.

Afin de poursuivre le développement de son réseau cyclable, l'Agglomération a engagé la révision de son schéma directeur cyclable. Ce nouveau schéma stratégique reflète les besoins des habitants, axés prioritairement sur les déplacements quotidiens mais aussi en lien avec les pratiques de loisirs et touristiques du territoire.

L'élaboration du schéma a été réalisée autour d'un diagnostic des potentiels et des aménagements récents avec plusieurs étapes de concertation (enquêtes, ateliers, entretiens) sollicitant les habitants, des élus de l'Agglomération et des communes, le Département et des représentants des associations d'usagers.

Une première définition des axes à aménager, par type d'aménagement et par horizon d'aménagement, a été travaillée en atelier puis a fait l'objet de plusieurs échanges avec les communes.

Le schéma est articulé autour de deux phases :

- Les tronçons à réaliser sur la période 2022-2027, pour lesquels un type d'aménagement est déjà envisagé ;
- les tronçons à étudier sur la période 2022-2027 en vue d'une réalisation sur la période 2028-2033.

Le schéma intègre aussi une hiérarchisation des axes, en distinguant notamment les « axes magistraux », qui concentrent un potentiel de déplacements à vélo particulièrement élevé et dont l'objectif est de favoriser au maximum le confort des déplacements à vélo, ce qui implique une séparation des flux aussi souvent que possible.

Principaux éléments du diagnostic

Le diagnostic a permis de démontrer une forte pratique actuelle du vélo : Le vélo est utilisé par 8,6% des navetteurs domicile – travail internes à l'agglomération. Pour les déplacements domicile – travail internes à Albi, la part modale du vélo est de 9,5%, soit 2,5 fois plus que les transports urbains et 5 fois plus que les 2 roues motorisées... mais encore 7 fois moins que la voiture. Parmi les villes de taille comparable en France, seules La Rochelle, Colmar et Chambéry font mieux (données INSEE 2017).

Pour autant, l'enquête auprès des cyclistes (1200 réponses et 500 contributions cartographiques) a révélé que les attentes restaient très centrées sur l'amélioration des aménagements existants et la poursuite du déploiement des infrastructures cyclables. Ainsi, les deux priorités exprimées par les répondants, qu'ils habitent la ville centre ou les autres communes sont les mêmes : améliorer la sécurité et le confort des parcours et la continuité des aménagements cyclables.

L'analyse des besoins permet de distinguer des axes à forts potentiels (Marssac-sur-Tarn – Albi, Saint-Juéry – Albi, Albi Nord – Albi Sud) qui pourront constituer le

réseau « magistral », c'est-à-dire le réseau sur lequel il est nécessaire de proposer un haut niveau de qualité d'aménagement et de service. Pour Saint-Juéry – Albi et Marssac-sur-Tarn – Albi, une partie des aménagements existent déjà et la finalisation de la « continuité cyclable » a été perçue comme une priorité par les décideurs.

D'autres liaisons importantes ont aussi été repérées, sans oublier le besoin de maillage local pour relier ces axes à l'ensemble des communes et des quartiers.

L'analyse de terrain a montré que l'agglomération compte déjà de nombreux axes et carrefours aménagés dont certains méritent cependant d'être repris ou améliorés. Enfin, il est nécessaire d'apporter une réponse aux cyclotouristes, qui doivent traverser l'agglomération dans les meilleures conditions pour relier les véloroutes et voies vertes régionales et départementales.

La stratégie retenue dans le cadre de l'élaboration du nouveau schéma directeur cyclable

Le nouveau schéma s'appuie 2 grandes orientations :

- **Accélérer le déploiement du réseau cyclable**

- **En créant un réseau magistral** : finir l'aménagement des axes à fort potentiel équipés d'infrastructures confortables ;
- **En proposant un réseau qui dessert tous les secteurs de l'agglomération** : Créer des continuités cyclables desservant l'ensemble des communes, avec un aménagement adapté au contexte (incluant les jalonnement sur route calme) et articulé avec les axes magistraux ;

Ce nouveau réseau déployé sera relié aux voies vertes et véloroutes départementales.

- **Améliorer l'existant**

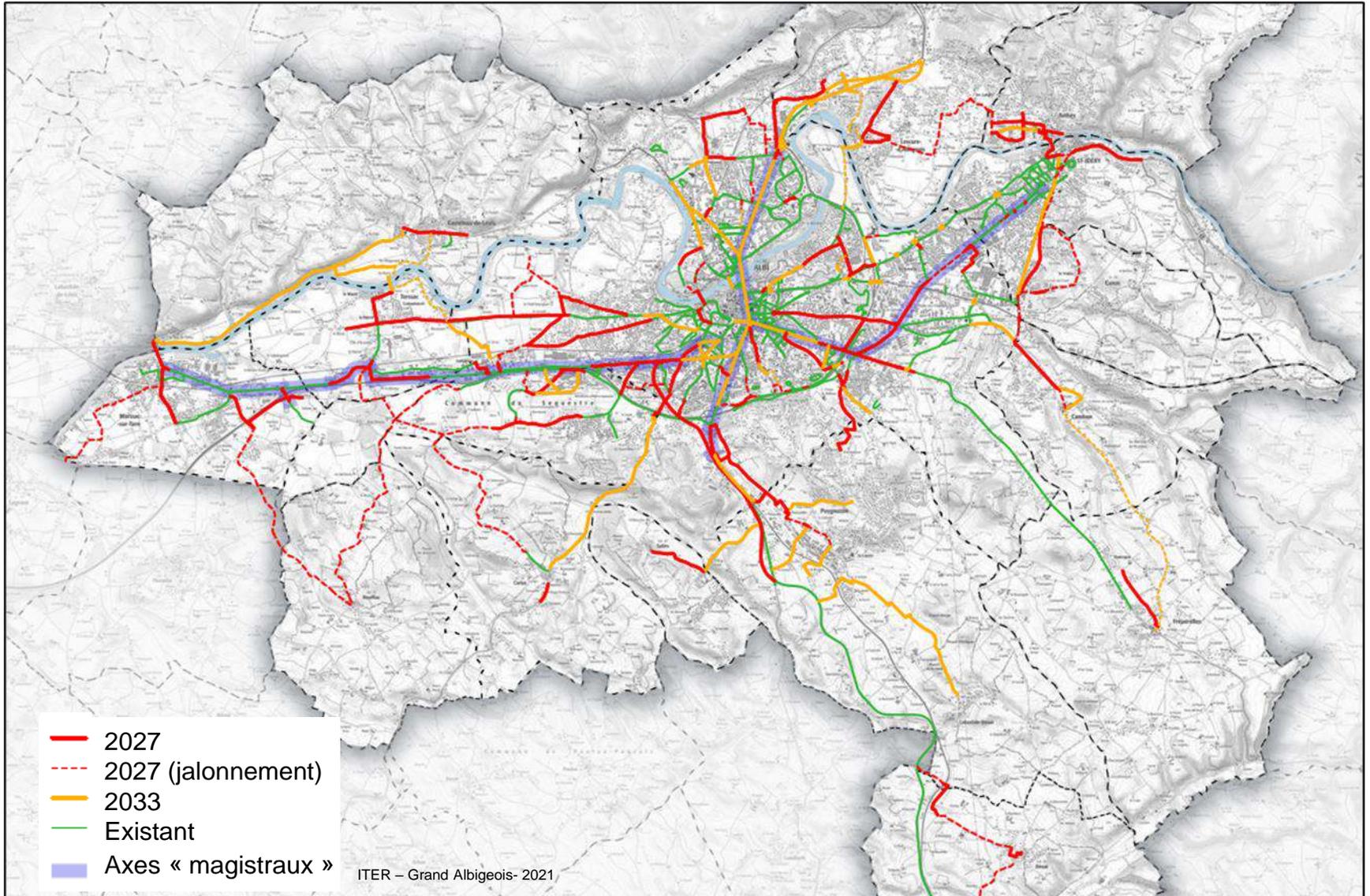
- **En traitant des aménagements existants** qui se révèlent mal adaptés ou pas assez dimensionnés, en améliorant la gestion de certains carrefours complexes ;
- **En poursuivant la « pacification » de la voirie en ville**, via une refonte des plans de circulation, une diminution des vitesses et des trafic motorisés en transit aux abords des lieux de vie (écoles, commerces, équipement publics).

Pour décliner cette stratégie, la programmation s'appuie sur la prise en compte de l'ensemble des projets déjà engagés, sur la recherche d'une continuité d'aménagement sur les itinéraires cyclables et sur une combinaison entre le niveau de potentiel et la complexité de mise en œuvre.

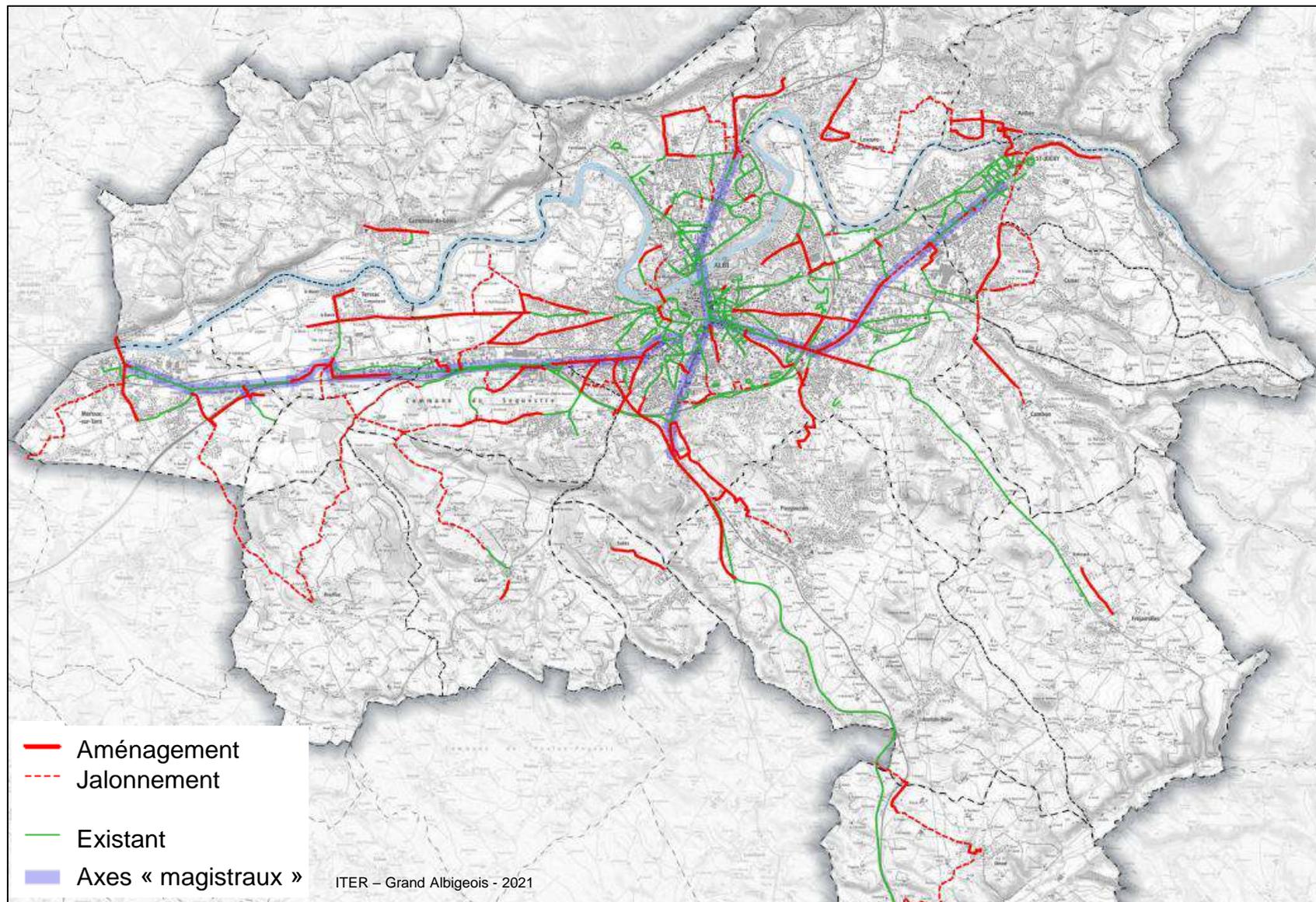
Les tronçons à aménager sont phasés sur deux horizons :

- à réaliser d'ici 2027
- à étudier d'ici 2027 pour une réalisation d'ici 2033

Carte globale du nouveau schéma directeur cyclable

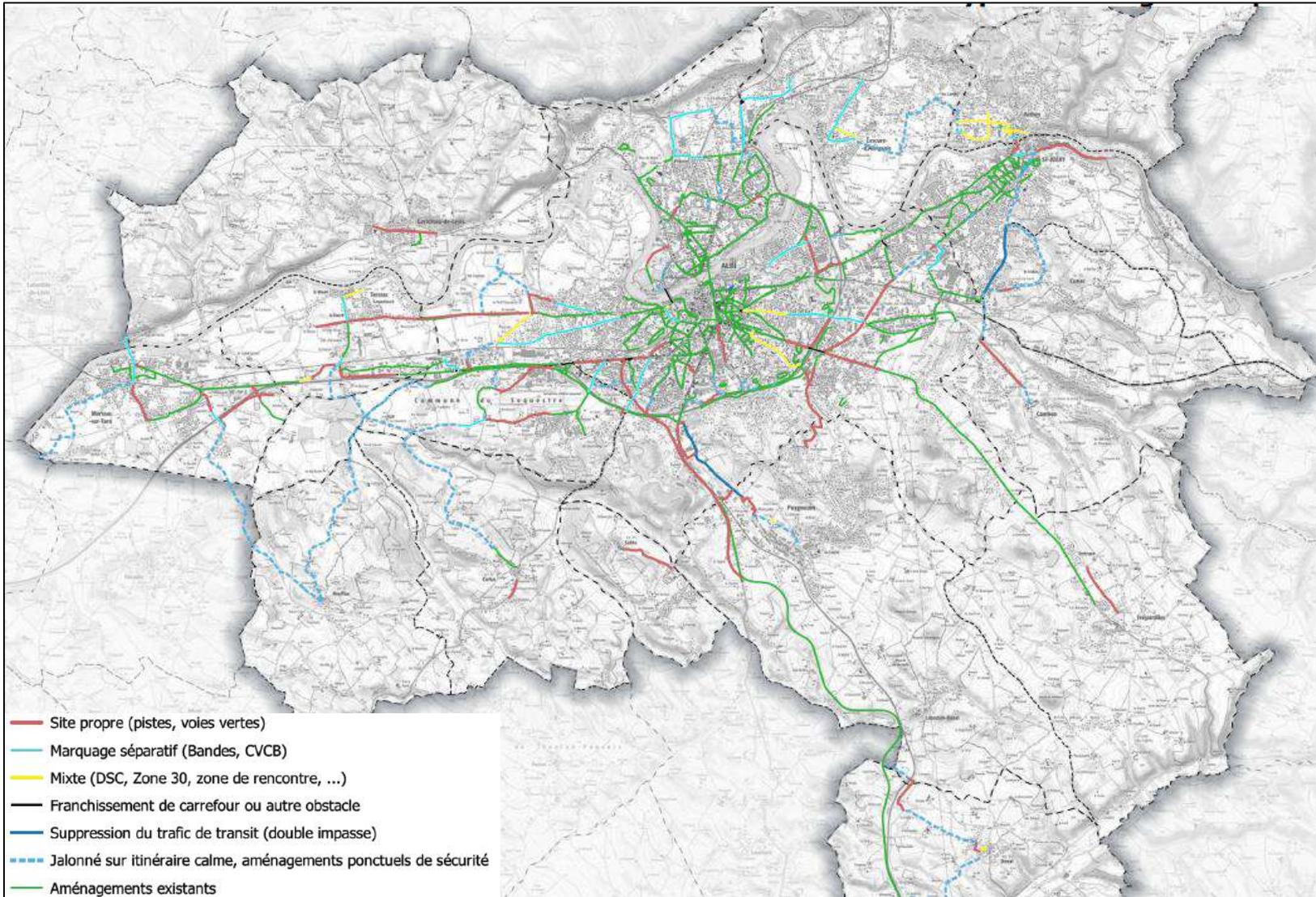


Le réseau cyclable à l'horizon 2027



Le réseau cyclable à l'horizon 2027

Types d'aménagement pressenti



Linéaire d'aménagements existants et programmés

Le déploiement du nouveau schéma directeur cyclable devrait permettre, en 6 ans, de doubler le linéaire d'aménagements cyclables en site propre et d'augmenter de 40% les tronçons bénéficiant d'un marquage séparatif (bandes cyclables ou Chaussées à Voie Centrale Banalisée).

Au total, hors double sens cyclable, zones de rencontre et itinéraires de jalonnement, les aménagements cyclables spécifiques devraient augmenter de près de 70% en 6 ans et de 127% sur 12 ans.

	Situation actuelle	2027	2033
Sites propres (pistes, voies vertes)	35,5 Km	72,7 Km	113,5 Km
Marquage séparatif (bandes cyclables, Chaucidou)	41,5 Km	57,3 Km	61,5 Km
Total	77 Km	130 Km	175 Km

Les investissements estimés en €HT, impliquent une forte augmentation du budget d'aménagement sur la période d'exécution du schéma : Au total 16,6 M€ seront consacrés aux nouveaux aménagements, dont **3,7 M€** sur les axes magistraux et **12,9 M€** sur le reste du réseau

A ce budget s'ajoutent la résorption des points sensibles sur les aménagements existants

Zoom sur les axes « magistraux »

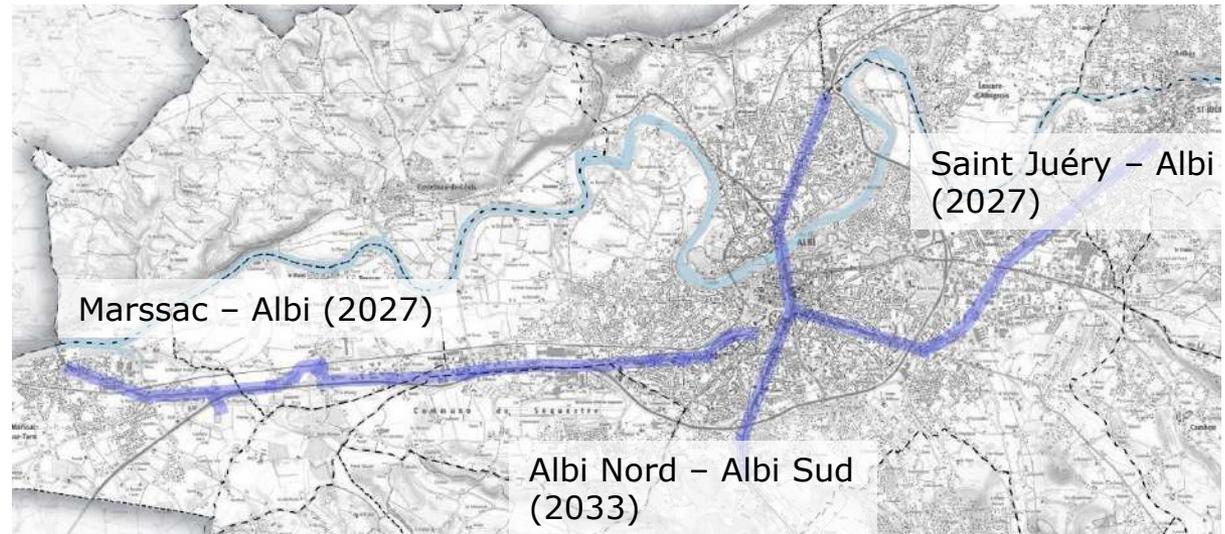
Les « axes magistraux » sont des itinéraires qui concentrent ou rassemblent une grande partie des potentiels de déplacements quotidiens à vélo.

Sur ces axes l'objectif est que tous les cyclistes, avertis ou non, puissent se déplacer à vélo. Pour cela, **on privilégie au maximum des sites propres**

Ces sites propres (pistes ou voies vertes) doivent être suffisamment larges pour accueillir un trafic important de cyclistes et une grande variété des vélos (vélos, vélos logistiques, vélos adaptés, ...)

Par leur qualité d'aménagement, **les axes magistraux sont un levier important pour l'adoption du vélo** au quotidien.

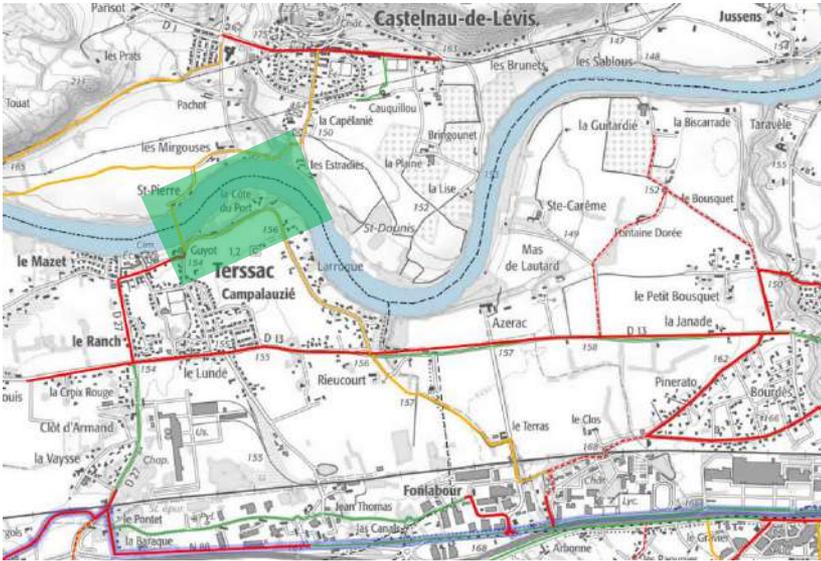
Ces axes sont reliés aux pôles situés à proximité via d'autres liaisons cyclables.



Entre 2022 et 2027, le schéma se concentre sur la finalisation des axes Marssac / Albi et Saint-Juéry / Albi. Ces axes desservent ensemble 16% des habitants et 25% des emplois de l'agglomération.

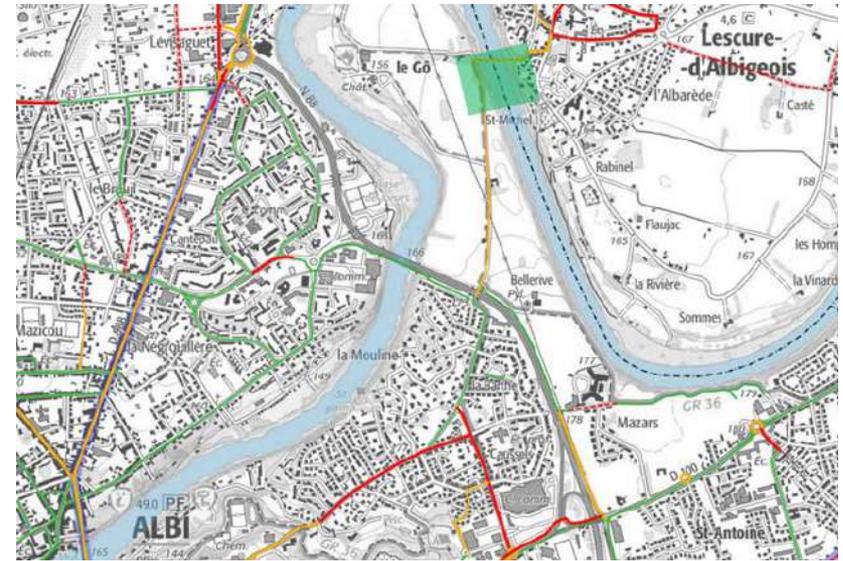
L'axe Albi Nord / Albi Sud (qui dessert 13% des habitants et 21% des emplois de l'agglomération) fera l'objet d'études sur la même période pour un aménagement sur la période suivante.

Zoom sur deux passerelles dont la localisation et la faisabilité sont à étudier



Une passerelle entre Castelnaud-de-levis et Terssac permettrait un accès direct et sécurisé de Castelnaud-de-Levis vers Albi (environ 25 minutes de centre à centre) et au réseau magistral pour les déplacements du quotidien et de loisirs.

Elle contribuerait également au projet départemental de création de l'axe structurant en voie propre ou partagée entre Saint-Sulpice-la-Pointe et Albi, inscrit dans le plan départemental Tarn à Vélo (axe vallée du Tarn).



Une passerelle entre Lescure d'Albigeois et la Plane du Gô permettrait une liaison directe, sécurisée et sans dénivelé entre Lescure d'Albigeois et Albi (15 minutes de centre à centre)

Elle assurerait la continuité cyclable sur l'axe vallée du Tarn en rejoignant l'itinéraire cyclable Albi – Ambialet