

Collectif pour Albi

DÉMOCRATIQUE • SOLIDAIRE • ÉCOLOGIQUE

Le collectif citoyen, des écologistes et de la gauche rassemblée

GRUPE THÉMATIQUE « MOBILITÉ »

Dossier réalisé par les membres du groupe thématique « Mobilité » dans le cadre de la révision du Schéma Directeur Cyclable lancée par la Communauté d'Agglomération de l'Albigeois

SOMMAIRE

I. Constat.....	3
I.1. Aménagement : 3 points noirs relevés dans l'agglomération.....	3
Comme si les accès n'étaient pensés que pour les voitures.....	3
I.2. Comportement : 3 types de comportement.....	4
II. Priorité : L'amélioration du réseau existant.....	4
II.1. Assurer les continuités cyclables en tout point et isoler les cycles du trafic automobile lorsque c'est possible.....	5
II.2. Sécuriser les contre-sens cyclables en expérimentant les vélo-rues.....	11
II.3. Sécuriser l'accès aux établissements scolaires.....	11
III. Propositions en lien avec les objectifs 2021 de l'agglomération.....	13
IV. Pour aller plus loin.....	16

En préambule

Au vu des crises climatiques et sanitaires à l'œuvre, il est plus que temps de donner une réelle place aux déplacements doux dans nos agglomérations.

Pourquoi prendre le vélo plutôt que la voiture ?

Les bienfaits du vélo en matière de santé et de lutte contre le réchauffement climatique ne sont plus à démontrer, mais force est de constater qu'en matière de choix modal pragmatisme fait loi : on prend le vélo quand c'est plus rapide, ou quand cela devient moins cher que la voiture.

L'enjeu pour la collectivité est de construire des solutions qui conduisent les habitants à faire le choix d'alternatives à la voiture individuelle pour se déplacer. Pourquoi pas le vélo ?

Comment s'y prendre sur l'Albigeois ?

Il est primordial que les réflexions sur de futurs aménagements puissent être menées dans une démarche participative au plus près des besoins des habitants, des entreprises, et en relation étroite avec l'ensemble des acteurs du territoire.

Il s'agit de passer d'un mode déplacement minoritaire, souvent le fait de raisons « économiques » ou « militantes », à un moyen de transport quotidien et banal : celui de Monsieur ou Madame Toulemonde.

L'objectif ministériel du « plan vélo et mobilités actives » de passer de 3 à 9 % de part modale pour les cycles en 2024 nécessite l'affectation de budgets adaptés. Pour atteindre cet objectif, l'ADEME considère qu'un investissement de 30 euros/habitant/an est nécessaire. Si la Communauté d'Agglomération du Grand Albigeois (C2A) souhaite y répondre, le montant du financement qu'elle doit engager est estimé à 2,4 millions d'euros par an.

Par où commencer ?

« Les aménagements cyclables d'aujourd'hui feront les cyclistes de demain. »

Autrement dit, il faut des aménagements cyclables continus et sécurisés adaptés aux besoins du quotidien pour faire du vélo un mode de transport ordinaire et largement utilisé.

Le levier expérimental peut-être grandement exploité pour tester de nouveaux types d'aménagement.

Notre contribution

Les constats et propositions qui suivent, loin d'être exhaustives, émanent de grands albigeois rencontrés durant la campagne des élections municipales 2020, de plusieurs membres du Collectif pour Albi ainsi que d'habitants rencontrés durant la promotion de « l'enquête vélo » de l'agglomération que nous avons opérée en ce début d'année 2021. Si elles peuvent s'enrichir encore des contributions nombreuses à l'enquête en ligne, elles doivent être lues avec un fil conducteur :

« Tout n'est pas possible partout mais partout le mieux est possible »

I. Constat

Convaincus de l'importance de la consultation citoyenne, et reconnaissants envers la Communauté d'agglomération pour l'organisation de cette « enquête vélo », les membres du groupe « Mobilité » se sont employé à en faire la promotion pour faire en sorte que les usagers du vélo s'en saisissent.

Ces interventions sur le terrain nous ont permis d'échanger avec de nombreux citoyens. Nous avons pu constater que la pratique du vélo dépendait essentiellement du sentiment de sécurité ressenti par les habitants. Celui-ci est variable selon l'histoire et les habitudes de chacun.

Il est principalement lié au problématique d'**aménagement**, et a des effets sur le **comportement** des grands albigeois vis à vis de la pratique du vélo.

L'agglomération en chiffre :

- Part modale du vélo :
 - 2011 : 3,4 %
 - 2017 : 5,0 %
- Le trafic routier représente 33 % des émissions de Gaz à Effet de Serre du territoire.
- Les grand albigeois se déplacent en voiture pour des parcours journaliers de 4,4 km en moyenne. Pour mémoire : en considérant une vitesse moyenne de déplacement de 15km/h en ville, parcourir 4,4 km à vélo prend 18 minutes.

I.1. Aménagement : 3 points noirs relevés dans l'agglo

Les discontinuités

Les bandes cyclables existantes découragent actuellement beaucoup de grands albigeois de prendre le vélo. Sont pointées du doigt notamment les discontinuités cyclables suivantes :

- Discontinuités systématiques aux carrefours (giratoires ou non) ;
- Discontinuités régulières sur des linéaires (rues et avenues) pourtant partiellement aménagées ;
- Discontinuités au niveau des traversées de rocade.

Le stationnement

Les utilisateurs regrettent le manque de possibilités d'attacher son vélo de façon sécurisée (cadre et roue avant) dans l'agglomération, ou les capacités trop faibles d'arceaux dans les zones de stationnement existantes.

Il manque également des consignes fermées telles que celles installées à la Gare d'Albi-ville, ou encore sur les parkings relais du Caussel et du Séquestre.

Les écoles

Parmi les nombreux parents d'élèves qui nous ont signalé pratiquer le vélo régulièrement, tous nous ont affirmé prendre très rarement le risque d'en faire en ville avec leurs enfants pour les trajets du quotidien en raison du sentiment d'insécurité qu'ils éprouvent.

Ils regrettent notamment de ne pas pouvoir accompagner leurs enfants à l'école, et trouvent d'ailleurs les accès de la plupart de nos établissements scolaires particulièrement inadaptés aux vélos, voire dangereux. Il en est d'ailleurs de même pour les accès piéton.

Comme si les accès n'étaient pensés que pour les voitures.

I.2. Comportement : 3 types de comportement

Les discussions sur les points noirs précédemment recensés dans les aménagements de notre agglomération conduisent souvent à un sentiment d'insécurité à circuler à vélo.

Certains aménagements comme les contre-sens cyclables sont même quelques fois jugés « dangereux », alors qu'ils ont été mis en place à la demande de cyclistes désireux d'écourter leurs trajets.

Le sentiment de non prise en compte des cycles dans l'aménagement de nos rues conduit régulièrement les personnes interrogées à dénoncer les incivilités des automobilistes (bien que ce ne soit le fait que d'une minorité), ce qui est compréhensible au vu des risques physiques encourus par les deux roues.

Face à ces constats, les stratégies individuelles divergent :

- **prendre toute sa place** sur la chaussée malgré le risque encouru de conflits avec les automobilistes, pour les personnes à l'aise ou les « casse-cou » ;
- **adapter son itinéraire** pour éviter les points dangereux, quitte quelque fois à utiliser les trottoirs pourtant interdits, pour les « prudent-es » ;
- ou de façon plus radicale : **ne pas prendre le vélo.**

II. Priorité : L'amélioration du réseau existant

Parmi les stratégies individuelles citées ci-dessus, nous cherchons bien sûr à éviter la dernière !

- La possibilité de « prendre sa place sur la chaussée » doit être accessible à tout le monde, et repose sur des aménagements efficaces, accompagnés d'une signalétique suffisante et de mesures fortes en faveur du partage de l'espace public vis à vis de la circulation routière ;
- La possibilité d'« adapter son itinéraire » doit être possible, voire guidée, de sorte qu'il soit aisé pour tout le monde de trouver le meilleur compromis entre temps de parcours et confort.

On sait aujourd'hui que plus les aménagements sont sûrs : plus le sentiment de sécurité est grand et plus la pratique du vélo augmente. Au vu du constat dressé par les grands albigeois consultés, et avant tout nouveau projet d'aménagement, il nous semble prioritaire d'améliorer le réseau existant en 3 axes :

- **Sécuriser les bandes cyclables existantes**
 - en assurant leur continuité en tout point (rues, avenues, carrefours, carrefours giratoires, traversées de rocade) (chapitre II.1) ;
 - en faisant en sorte qu'elles soient de largeur suffisante quand c'est possible, 1,50 m étant la largeur recommandée. (Pour information : en présence de stationnement, il conviendrait également d'ajouter 0,50 m si l'on veut préserver les cyclistes des ouvertures intempestives de portes) ;
 - en les isolant des voitures lorsque c'est possible (chapitre II.1) ;
 - en sécurisant les contre-sens cyclables (chapitre II.2).

- **Améliorer le stationnement pour que les utilisateurs soient certains de trouver où attacher leur vélo**
 - en multipliant le nombre d'arceaux dans l'agglomération de façon à en implanter à proximité de tous les équipements culturels, d'un maximum de commerces et centres commerciaux, de tous les établissements scolaires, de santé ou administratifs, des zones de loisirs, des terrains de sports et des équipements publics en général ;
 - en développant le stationnement sécurisé (box) à proximité des lieux les plus fréquentés et pas seulement sur les aires de covoiturage, de façon à permettre aux propriétaires de se garder en toute sérénité :
 - à la fois pour les propriétaires peu aisés ayant malgré tout peur du vol en ville de leur seul moyen de déplacement ;
 - à la fois pour les cyclistes équipés de paniers ou de sacoches afin de leur permettre d'enchaîner plusieurs activités tout en leur donnant l'assurance de retrouver tous leurs équipements en repartant (retour de travail, de marché, de courses, cyclotouristes).
 - en créant des parkings abrités quand c'est possible pour plus de confort ;
 - en encourageant l'installation de locaux dédiés aux vélos dans les habitats collectifs.
- **Sécuriser l'accès aux établissements scolaires pour assurer la sécurité des enfants vis à vis de la circulation et une bonne qualité de l'air.**
 - en repensant leur desserte ;
 - en interdisant ponctuellement ou définitivement leurs abords aux voitures lorsque c'est possible.

II.1. Assurer les continuités cyclables en tout point et isoler les cycles du trafic automobile lorsque c'est possible

Pour les rues (taille réduite ou moyenne) :

- Généraliser le « chaucidou »

Cet aménagement est idéal pour les axes étroits, permet de sécuriser les vélos et d'éviter qu'ils n'aient à monter sur les trottoirs.



Rues compatibles et prioritaires pour le « chaucidou »

Av Maréchal Franchet d'Espéray Av Général de Gaulle Rue du Général Leclerc Avenue Georges Clémenceau Rue de Jarlard	Av de Loirat Rue de la Mouline Rue Francisco Goya Rue de Rudel Rue de la Curveillère	Pont Vieux Bd Alsace Lorraine Av de Montplaisir (Saint-Juéry) Av de Lescure (Arthès) Rue de Florentin (Marssac)
---	--	---

Pour les avenues :

- Supprimer les tourne à gauche « voiture » dans les cas où cela peut permettre le maintien des bandes cyclables jusqu'au feu. Généraliser les sas à vélo ;
- Aménager de véritables pistes cyclables sur les portions où deux voies sont dédiées à la voiture dans un même sens de circulation ;

- Expérimenter la circulation des vélos sur des trottoirs élargis*.

Rues compatibles et prioritaires pour suppression voie « tourne à gauche »

Av Colonel Teyssier carrefour Montebello / Valmy dans les deux sens	Av Colonel Teyssier carrefour Charles Bellet	Av de Lattre de Tassigny carrefour Valmy
---	--	--

Illustration avenue Colonel Teyssier :

Élévation côté Stadium



Élévation côté Centre-ville



Rues compatibles à la modification de doubles voies de circulation en piste cyclable

Traversée rocade Avenue Gambetta Actuellement 3 voies : à transformer en 2 voies + 2 bandes cyclables ou 2 trottoirs élargis aux dimensions réglementaires.	Traversée rocade avenue de Saint-Juéry jusqu'au giratoire du Crématorium Actuellement 3 voies : à transformer en 2 voies + 2 bandes cyclables ou 2 trottoirs élargis aux dimensions réglementaires.
--	--

Illustration traversée rocade avenue Gambetta :

RD612 - Existant / Projet

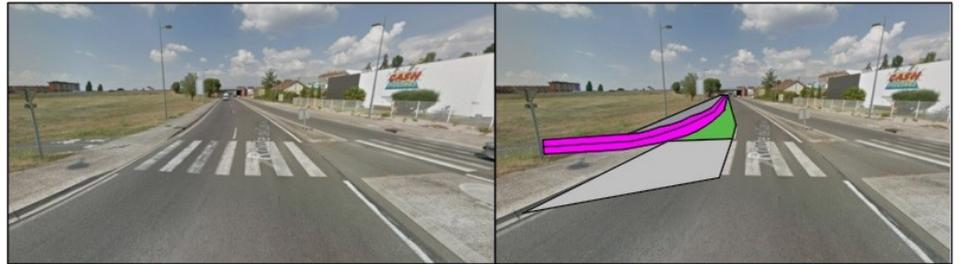
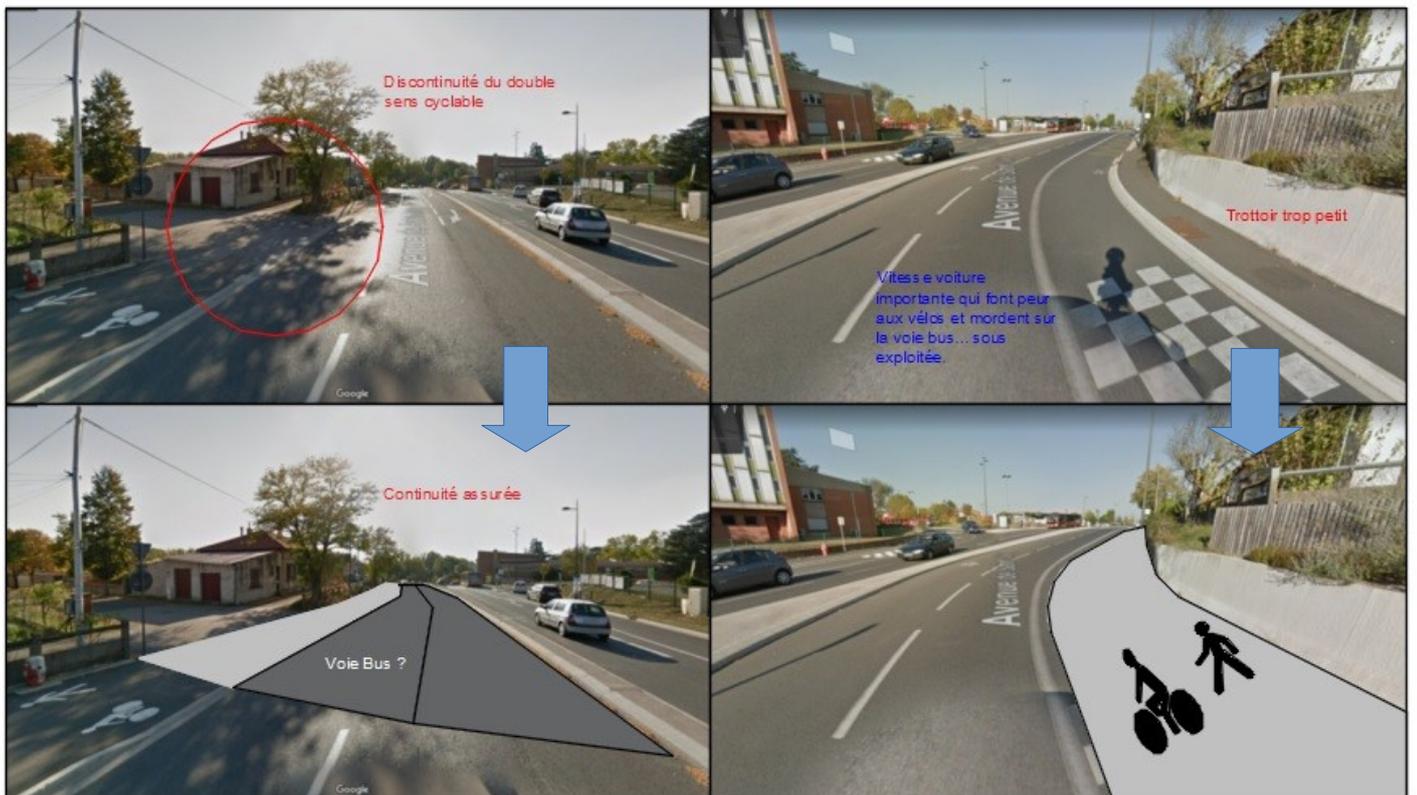


Illustration avenue de Saint-Juéry :

Avenue de Saint-Juéry, à proximité du giatoire du Crématorium



**Avenues compatibles et prioritaires trottoir élargis / vélos surélevés /
vélo séparés de la voirie par une bordure**

Av François Verdier
Av Gambetta
Av Maréchal Joffre
Bd Lacombe

Bd de Strasbourg
Pont neuf
Lices Georges Pompidou
Carrefours Genarmerie-Faculté

Av de Saint-Juéry (Albi + Échangeur
Causse)
Av de Lattre de Tassigny (Entre
Claude-Bernard et Cimetière)

Illustration Pont Neuf : Existant => Bordures car bandes étroites ou Trottoir piéton/cycle



Pour les carrefours giratoires :

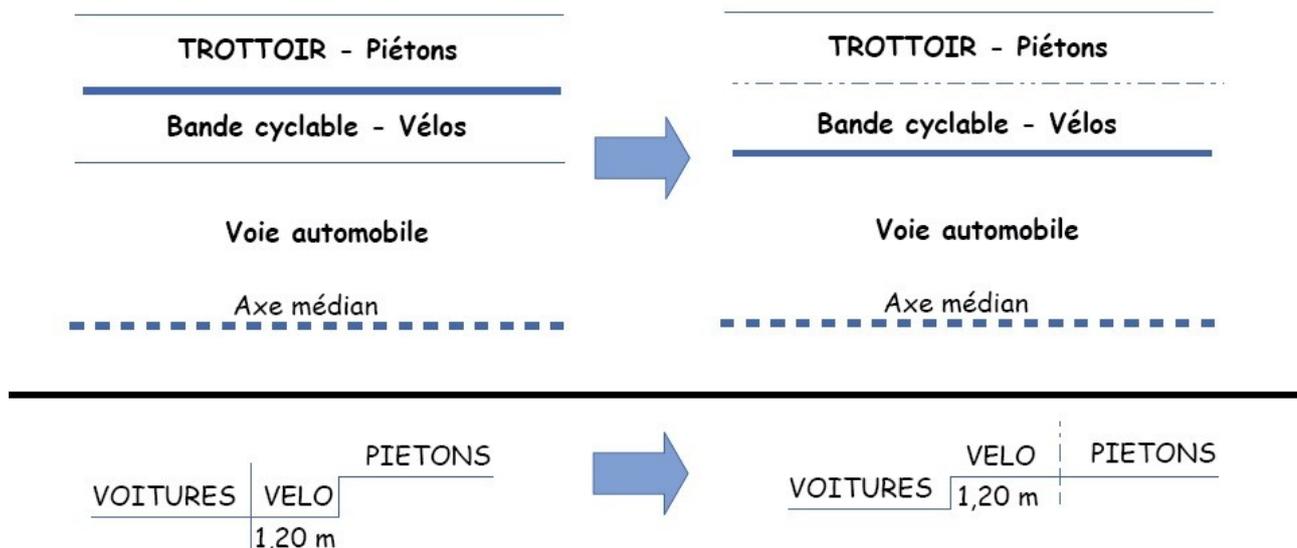
- Délimiter une piste cyclable dans le giratoire ;
ou
- Expérimenter la circulation des vélos sur des trottoirs élargis au droit des giratoires.

Giratoires compatibles		
Giratoire Gare Albi Ville Giratoire Lidl (François Verdier) Giratoire «Rayssac (François Verdier) Giratoire Rayssac (Maréchal Juin)	Giratoire Place du 8 Mai 1945 Giratoire Lude Giratoire Place Saint Amarand Giratoire Place du Maquis	Giratoire de Lattre de Tassigny Giratoire École des Mines Giratoire Rue des Agriculteurs/Jarlard Giratoires av de Saint Juéry

Focus : Expérimenter les Trottoirs cyclables

Disposition ayant pour objectif d'isoler les cycles de la circulation automobile en faisant rouler les cyclistes sur des trottoirs élargis. Possibilité de matérialiser la piste afin d'éviter les conflits piétons/cycles. Possibilité d'adapter cette mesure par la mise en place de bordures séparatives si le choix est fait de laisser le vélo sur la chaussée.

Qu'est-ce qu'un trottoir cyclable ?



Les avenues sont les axes les plus susceptibles d'accueillir ce type d'aménagement, très souhaitable en cas de fort trafic.

Illustration de trottoirs piétons/cycles carrefour de la gendarmerie :



Focus : Expérimenter les giratoires à priorité cycle

Aménagement expérimental à Nantes comprenant la réduction de l'anneau circulé du giratoire et l'interdiction de doubler les vélos.

Une fois inséré, les cycles étant prioritaires, ils peuvent prendre toute leur place sur l'anneau et ne risquent plus de se faire couper la route par un véhicule souhaitant sortir du giratoire.

Si les trottoirs cyclables ne sont pas réalisables, voilà qui permet la réduction de vitesse des véhicules et écarte tout danger pour un cycle de se faire couper la route.



II.2. Sécuriser les contre-sens cyclables en expérimentant les vélo-rues

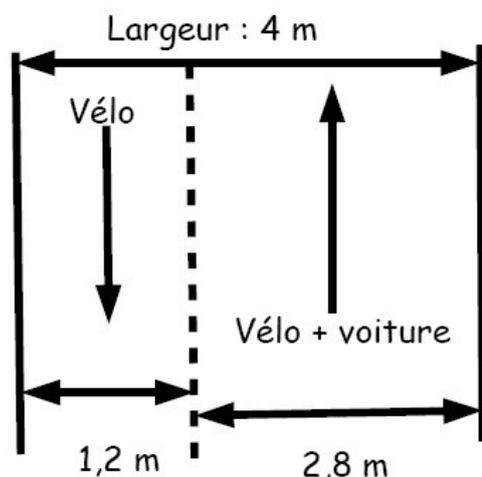
Disposition peu coûteuse visant à réduire la vitesse automobile dans les rues à sens unique étroites et aménagées en double sens cyclable.

Elle consiste en une limitation de la rue à 30 km/h, permet d'interdire le dépassement des cycles dans le sens de circulation et donc de sécuriser le double sens cyclable.

Rues compatibles pour les vélo-rues		
Rue Séré de Rivières Rue Croix Verte Rue des Chalets Rue Charcot Rue Croix de la Paix Rue des Pavillons	Rue de Jarlard (partie à sens unique) Rue Cantepau (partie à sens unique) Rue Porta Rue du docteur Escudié Rue Alfred Monestié	Rue du Roc (partie sens-unique) A généraliser dans les rues à sens unique de Saint-Juéry

* A noter rue Croix de la Paix et rue des Pavillons que les riverains étaient excédés par la vitesse des voitures. Cette disposition pourrait donc répondre à 2 besoins simultanément.

Qu'est-ce qu'une vélorue ?



Une « vélorue » est une rue avec :

- Sens unique pour les voitures
- Vitesse limitée à 20 ou 30 km/h
- Les vélos roulent au milieu des files
- Le dépassement des vélos est interdit
- Priorité aux intersections sur les autres rues transversales
- Si la largeur le permet, le stationnement peut être préservé.

II.3. Sécuriser l'accès aux établissements scolaires

Entamer une pédagogie de l'éco-mobilité (marche à pied, skate, trottinette, vélo, bus...) à destination des enfants et des jeunes, à l'intérieur et à proximité des établissements scolaires..

Pour cela il paraît essentiel de sécuriser les abords des écoles, notamment avec l'expérimentation de « rues-écoles ».

Ce dispositif a pour objectif de fermer la rue d'une école à la circulation durant les horaires d'arrivée ou de sortie des écoliers. Elle est munie d'un système de fermeture automatique qui peut être ponctuellement ré-ouvert lors d'un besoin d'accès riverain.

Qu'est-ce qu'une Rue-école ?



**Barrières automatiques, horaires programmés,
commande possible pour les riverains**

Écoles compatibles à la mise en place d'un dispositif « rue-école »

École de la Curveillère => Fermeture impasse de Finlande	École Édouard Herriot => Rue Louis Enjalran	École maternelle d'Arthès => Avenue de Lescure
École Jean-Jacques Rousseau => Fermeture rue Castelnest	École primaire Galaup de Lapérouse => Rue Négo Danos	Collège du Saut du Sabo (Saint- Juéry) => Rue Roger Salengro (jusqu'à la rue Léopold Vareil)
École Claude Nougaro - Primaire => Fermeture rue du Roc entre rue Fernandez et rue de Bitche et entre rue de Bitche et rue Rodière	Écoles Lucie et Raymond Aubrac => Rue de la Madeleine	
	École primaire Mazicou => Rue de l'Escapadou (entre rue de l'Homestead et rue des Acacias)	

La mise en place de **Pédibus** ou **Vélobus** constituent également des pistes intéressantes.



Ces dispositifs peuvent être à l'initiative à la fois des associations de parents d'élèves, des instituteurs, des établissements scolaires ou encore des municipalités et de la communauté d'agglomération.

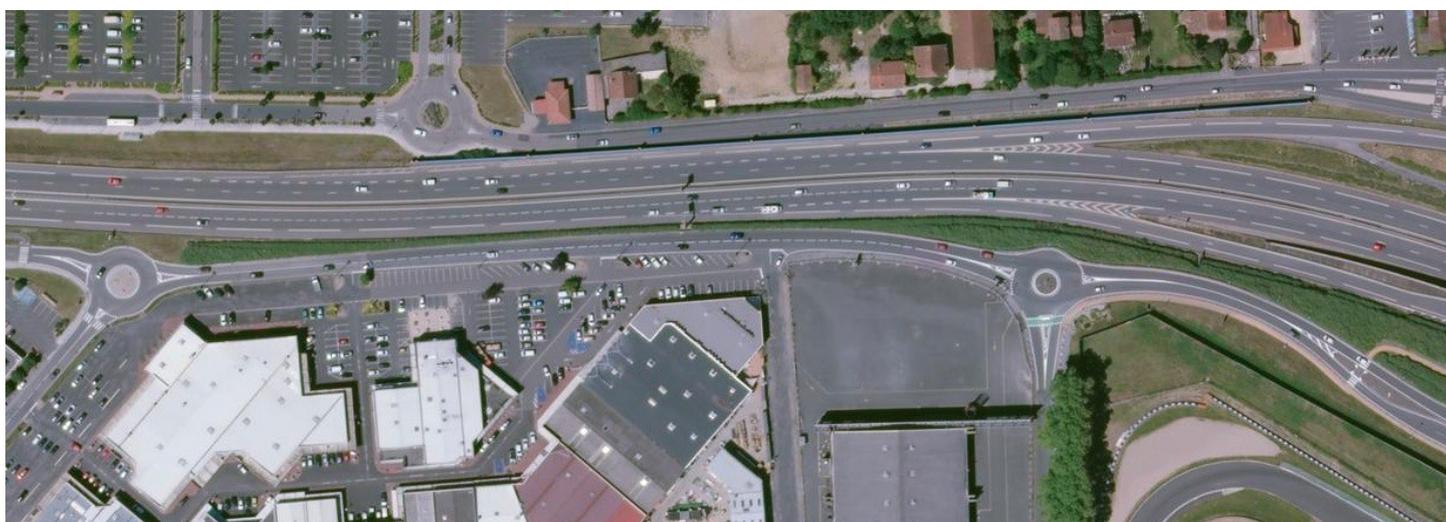
Quoi qu'il en soit, un travail collaboratif entre toutes ces entités permettrait une mise en place optimale de ces moyens de déplacements propres et sécuritaires.

III. Propositions en lien avec les objectifs 2021 de l'agglomération

LIAISON MARSSAC => SAINT-JUÉRY

Cet objectif est une superbe opportunité pour desservir un grand nombre des communes de l'agglomération. Les travaux sont d'ores et déjà engagés sur les communes de Terssac, Marssac et d'Albi. Cependant des discontinuités notoires sont à déplorer :

- Rocade côté Portes d'Albi (Au niveau du centre commercial et de la Rue des Portes d'Albi, trottoir partagé trop étroit côté murs antibruit (Possibilité d'élargissement en supprimant des espaces verts côté rocade et/ou en élargissant côté ville).
- Rocade côté Zone de la Baute : Aucun aménagement entre le circuit et la piste en site propre allant à Terssac. Comme tracé en vert ci-dessous : il suffirait de prendre 5,00 m sur le parking des centres-commerciaux de façon à faire passer un trottoir piéton-cycle de chaque côté et la chaussée à doubles sens.



Remarque : Toutes ces propositions pourraient être réalisées, ce qui est certain c'est qu'il faut définir un itinéraire cyclable principal et créer une signalisation pour guider les cyclistes du côté de la rocade le plus direct et le plus sûr pour eux afin de rejoindre Albi ou une autre ville de l'agglomération.

- Rociade côté Échangeur Route de Castres : Liaison manquante côté extérieur de la ville entre la route de Castres et le passage inférieur Rue du Puech Petit. (Le passage via la biocoop n'est ni signalé, ni sécurisé).



- Échangeur Route de Millau / Route de Saint-Juéry : Échangeur à forte circulation avec problématiques sécuritaires au niveau des carrefours giratoires et traversées de pont.

LIAISON « VOIE VERTE » => ALBI

Cette liaison est attendue depuis bien longtemps pour enfin permettre aux grands albigeois de rejoindre le réseau départemental de façon sécurisée. Il convient cependant de se questionner sur comment rejoindre le centre-ville d'Albi (La Gare par exemple comme c'est le cas à Castres) de façon sécurisée. Si le raccord à la piste cyclable existante en périphérie de rocade est une évidence, quid de la suite ?

- Possibilité de traverser la rocade via Rue Lieutenant Colonel Roland (modifiée en « chaucidou ») + Rue Charcot (modifiée en Vélo-rue) + Carrefour Faculté-Gendarmerie (modifié en Trottoirs cyclables) + Rue du Général Leclerc (modifiée en « chaucidou »)
- Possibilité de traverser la rocade Route de Castres (modification de la traversée en ne dédiant plus que deux voies aux voitures, et réalisant un trottoir élargi de taille réglementaire pour les piétons et les cycles) + Aménagement Avenue Gambetta ou Rue Croix de la Paix en Vélo-rue) + Carrefour Faculté-Gendarmerie (modifié en Trottoirs cyclables) + Rue du Général Leclerc (modifiée en « chaucidou »)
- Possibilité de traverser la rocade Avenue Maréchal Franchet d'Esperay (modifié en « chaucidou » et/ou trottoir élargis) + Carrefour Faculté-Gendarmerie (modifié en Trottoirs cyclables) + Rue du Général Leclerc (modifiée en « chaucidou »)

NOUVEAUX AMÉNAGEMENTS DANS LES COMMUNES PÉRIPHÉRIQUES DE PUYGOUZON, FRÉJAIROLLES, SÉQUESTRE, ARTHÈS ET LESCURE.

- **Puygouzon :**
 - Via Route de Fauch ;
 - Via Chemin de Mézard.
- **Fréjairolles :**
 - Via un aménagement le long de la RD81 jusqu'à Albi
- **Le Séquestre :**
 - Via l'aménagement de la Zone de la Baute ;
 - Via l'aménagement complet de l'avenue Saint-Exupéry ;
 - Via l'aménagement de la Route Vieille de Graulhet entre le chemin de Tailleferrier et Albi (Station essence Intermarché).
- **Arthès :**
 - Via Lescure via la plaine maraîchère de Lescure / Lescure et soit la Route de la Barrière, soit l'avenue de l'Hermet (via l'opération de Sécurisation de la RN88 à Lescure) ;
 - Via Saint-Juéry avec un aménagement « chaucidou » sur le pont d'Arthès.
- **Lescure :**
 - Via la Route de la Barrière ;
 - Via l'avenue de l'Hermet (via l'opération de Sécurisation de la RN88 à Lescure) ;
 - Via Arthès et la plaine maraîchère de Lescure.

IV. Pour aller plus loin

Pour aller plus loin et répondre aux objectifs fixés par l'accord de Paris sur la lutte contre le dérèglement climatique, il nous paraît fondamental que l'agglomération prenne des mesures volontaristes et franches en faveur des déplacements doux.

Il est selon nous primordial que le développement du réseau cyclable se fasse en compatibilité avec les autres schémas directeurs cyclables du territoire :

- Le schéma directeur piéton de l'agglomération ;
- Le schéma directeur cyclable départemental ;
- Les itinéraires vélos de l'Association Française des Véloroutes et Voies Vertes (AF3V) et l'association France Vélo Tourisme.

Dans ce cadre, il nous paraît prioritaire de développer un réseau utile aux déplacements du quotidien pour les grands Albigeois, qui permette la desserte du centre-ville, des quartiers et des périphéries résidentielles comme économiques.

Comment ?

- en généralisant les pistes cyclables sur les axes pénétrants « périphérie → centre-ville » ;
- en liaison avec les infrastructures scolaires, sportives et culturelles.

Limiter la vitesse des voitures :

Avec les discontinuités cyclables, la proximité des véhicules est une des principales craintes qui décourage nombre d'individus se disant prêt à utiliser leurs vélos dans leurs déplacements quotidiens.

C'est pourquoi une proposition pourrait être de limiter la vitesse à 30 km/h partout dans l'agglomération. Cela sécuriserait énormément les piétons et les cycles, notamment dans les rues où aucun aménagement n'est possible, et cela participerait également à la réduction de la pollution atmosphérique.

En outre dans le quartier de Cantepau, bien que les grandes avenues comme celles du Maréchal Lannes, Maréchal Kellermann ou Général Hoche possèdent des bandes cyclables confortables, les largeurs importantes de chaussée (voies+bandes) entraînent une prise de vitesse de la part des automobilistes.

La création de trottoirs piéton-cycles ou la mise en place de bordures séparatrices permettrait de d'éviter la prise de vitesse des voitures et d'isoler les vélos du trafic.

Sécurisation des contre-sens cyclables

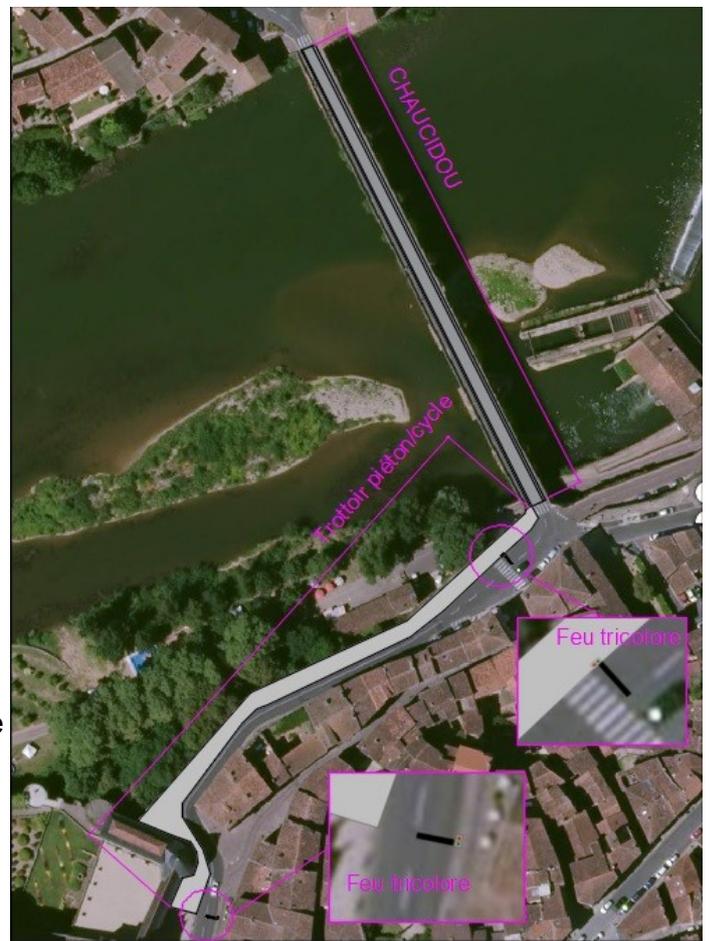
Pour aller plus loin dans la sécurisation des contre-sens cyclables, il pourrait être décidé lorsque c'est possible d'augmenter du marquage et de la signalisation ou encore de restreindre le stationnement pour gagner de la largeur quitte à créer des « chicanes ».

Réduire l'espace public destiné aux voitures plutôt que celui destiné au vélo

Dans la majorité des villes de France, lorsque l'espace public se réduit, ce sont les bandes cyclables qui disparaissent en priorité, ensuite généralement les places de stationnement, viennent ensuite les trottoirs (parfois même avant le stationnement), et enfin les voies de circulation.

A contrario, les pays du Nord priorisent les déplacements doux à la voiture. Alors soyons entreprenants, créons (ou expérimentons) un trottoir piéton-cycle Quai Choiseul afin de permettre une liaison cyclable de la cathédrale à la rive droite du Tarn.

Cet aménagement nécessiterait la création d'une double écluse en zone 30 avec feux alternés, permettant de traverser l'écluse à une seule voie de circulation.



Créer de nouvelles voies permettant de raccorder un itinéraire interrompu

Le projet de raccordement de la voie verte Albi – Castres devrait enfin débuter, c'est une bonne nouvelle pour les cyclotouristes et les grands albigeois en quête de balades.

Cependant, dans l'objectif de raccorder les villes de l'agglomération, on sait qu'une voie verte cyclable existe sur les 3/4 du chemin entre Saint-Juéry et Albi. Elle longe l'ancienne voie ferrée. Au vu des congestions existantes sur les routes du secteur, un grand objectif pourrait être de permettre aux saint-juériens de rejoindre le centre-ville d'Albi en site propre et donc en toute sécurité.

Ci-dessous des exemples :



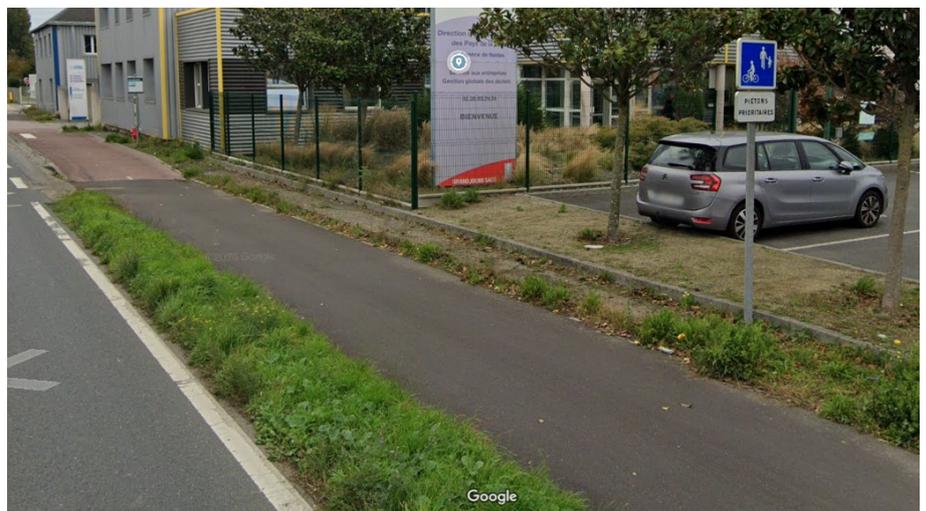
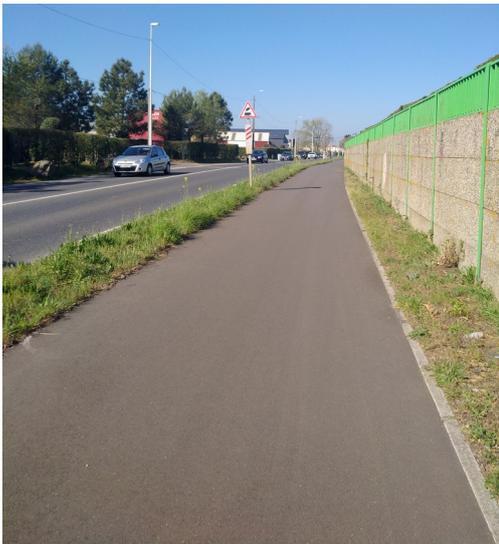
Libérer de la place en surface :

- En favorisant des modes de déplacement peu consommateur d'espace :
 - Mobilités douces ;
 - Transport en commun ;
 - Mini-voitures électriques.
- En supprimant progressivement les places de stationnement de surface de façon à libérer de la place pour les mobilités douces. Exempt évidemment le stationnement destiné aux personnes à mobilité réduite, aux véhicules d'urgence, aux livreurs et aux professionnels des transports (Bus ou Taxis). Pour cela :
 - Remunicipaliser les parkings privés de façon à les dédier aux habitants et aux commerçants non résidents, en y incluant des zones de stationnement pour vélos ;
 - Créer des parkings municipaux souterrains ou à étages selon un maillage par quartier, en y incluant des zones de stationnement pour vélos ;
 - Créer un parking souterrain au futur Pôle d'échanges multimodal pour rendre le secteur de la gare propice au vélo et favoriser donc plus facilement l'intermodalité.

Généraliser les « pistes cyclables » plutôt que les « bandes cyclables » sur tous les axes pénétrants « périphérie → centre-ville »

- ce sont les seuls aménagements entièrement sécurisants pour la pratique du vélo à tous les âges et selon toutes les expériences, auto et vélo utilisant des voiries séparées ;
- cela permet la coexistence du vélo et de l'automobile malgré un trafic et un différentiel de vitesse élevé ;
- c'est un investissement d'avenir reconnu et aidé par la région, car développant fortement le trafic vélo.

A Nantes, le long des grandes pénétrantes, la métropole n'hésite pas à busser les fossés et à dédier une piste de 3,00 m pour les piétons et les cycles dans les deux sens, quitte à implanter des panneaux rappelant la priorité des piétons sur les cycles, notamment à l'approche d'arrêts de bus.



Généraliser le développement de flottes de vélos

- Dans les services municipaux et d'agglomération (police, tourisme, entretien de voirie ou espace verts avec des vélos triporteurs à assistance électrique) ;
- Dans les établissements d'enseignement (collèges, lycées, enseignement supérieur).

Proposer de la location de vélo (classique et à assistance électrique)

- Location moyenne et longue durée pour l'ensemble des albigeois, comme c'est le cas aujourd'hui pour les étudiants ;
- Location courte et moyenne durée pour les touristes notamment ;
- Location de vélo en libre service
 - La municipalité via des stations fixes de type « Vélib » ;
 - Via des sociétés privées de type « Free-floating ».



Favoriser une culture vélo en Albigeois

En soutenant les actions incitatives nationales pour aller au travail en vélo:

- forfait mobilité accordé aux salariés et aux agents publics ;
- barème fiscal intégrant le vélo dans ses frais de déplacement.

Inciter ainsi les directeurs administrations, les chefs d'établissement et les chefs d'entreprise à motiver leurs effectifs sédentaires à prendre le vélo pour venir au travail.

- Pour les loisirs : balades urbaines à vélos, cyclotourisme, cours de vitesse, acrobaties, etc...
- Pour les scolaires : apprentissage, pédagogie sur l'écomobilité, challenges, culture vélo...
- Pour le tourisme à vélo : développement des voies vertes, des véloroutes, des infrastructures, de l'intermodalité train, bus, auto
- Par des évènements festifs : fête du vélo, vélorution...



Si elle fait figure d'exception et a pour intérêt la protection des traversées piétonne, l'interruption ponctuelle d'une piste cyclable reste tout à fait acceptable.