



Université de Toulouse 2 - Jean Jaurès
Ville de Foix

Mémoire de Master 1
Aménagement et Projets de Territoires

Les politiques cyclables dans les villes moyennes :
l'exemple de Foix

Réalisé par Robin PUCHACZEWSKI

Mémoire dirigé par Jean-Pierre WOLFF
Maître de stage : Patrick GAUTIER

Juillet 2015

Remerciements

Merci à Patrick Gautier pour sa présence et son accompagnement tout au long de mon stage, à André Péchin pour la force avec laquelle il défend ses convictions, à tous les employés de la mairie de Foix qui m'ont accueilli on ne peut plus chaleureusement, à Frédéric Armand et à tous les stagiaires pour leur bonne humeur et leur convivialité.

Merci également à Jean-Pierre Wolff pour son aide apportée à ma réflexion, ainsi qu'à l'ensemble de l'équipe pédagogique de l'IUP APTER sans qui je n'en serais pas là !

Merci à tous ceux qui ont accepté de me rencontrer au cours du stage, en particulier Alain Buge pour sa connaissance du territoire et Véronique Tatry et François Courtin pour leur aide précieuse.

Sommaire

Introduction

I - Le vélo à Foix, une pratique peu développée

1-1 Le territoire

1-2 Les aménagements et la pratique

1-3 Obstacles et opportunités

II – Le vélo dans les villes petites et moyennes : un potentiel sous-exploité ?

2-1 De l'intérêt du vélo en ville moyenne

2-2 Les contraintes spécifiques aux villes moyennes

2-3 Des conclusions à relativiser

III - L'exemple de Foix : des politiques en faveur du vélo à portée d'une ville de 10 000 habitants

3-1 La logique du plan vélo

3-2 Les aménagements par quartier

3-3 Les mesures globales

Conclusion

Annexe : Liste des entretiens effectués

Introduction

Du 2 au 5 juin 2015, Nantes a accueilli le congrès Velo-City, sommet mondial du vélo urbain organisé par l'European Cyclists' Federation (ECF). C'est à cette occasion que le cabinet d'étude danois Copenhagenize a dévoilé son classement mondial 2015 des villes « velo-friendly » (voir figure 1), basé sur 13 critères.

Contrairement aux idées reçues, la France est très bien placée dans un classement essentiellement européen (voir ci-contre) avec 4 villes dans le Top 20 : Strasbourg est 4^{ème}, Nantes 7^{ème}, Bordeaux 8^{ème} et Paris 17^{ème}. Lyon ou encore Toulouse ne sont pas si loin derrière.

Il reste beaucoup à faire avant que les parts modales du vélo dans ces villes n'atteignent les 45% de Copenhague. Toutefois les progrès importants de la plupart des grandes villes dans cette direction sont incontestables.

Ces villes ont en effet mis en œuvre depuis quinze à trente ans, souvent grâce à l'ingénierie des Communautés Urbaines et pour des coûts se chiffrant en millions d'euros par an, des politiques ambitieuses de constructions d'ouvrages cyclables et de réduction de la vitesse, qui commencent aujourd'hui à payer.

La mairie de Paris, par exemple, a dévoilé en mai 2015 son nouveau plan cyclable pour la période 2015-2020, qui représente un investissement total de 150 millions d'euros. Son ambition est de faire passer la part modale du vélo de 5 à 15% à cet horizon, et de « devenir la capitale mondiale du vélo » [Ville de Paris, 2015].

Il est vrai que certaines villes (Nice, Marseille notamment) sont moins en pointe dans le domaine que d'autres, et que les progrès touchent plus les centres-villes que les banlieues, toutefois le vélo se porte mieux dans ces villes en 2015



Figure 1 :
Classement 2015
des villes les plus
"velo-friendly",
source :
copenhagenize.co
m

qu'au début du siècle.

D'après les Enquêtes Nationales Transports et Déplacements (ENTD), la part modale du vélo pour les déplacements domicile-travail est passée de 3,8% en 1994 à 4,9% en 2008 pour les villes centres des aires urbaines de plus de 100 000 habitants. Dans le même temps, cette part est passée de 2,3% à 3,8% dans la commune de Paris. De manière plus générale, cette même part dans la mobilité locale un jour de semaine est passée de 2,6 à 3,9% dans les grandes villes et de 0,3 à 2,7% à Paris

Or les communes de plus de 100 000 habitants ne représentent que 9 millions d'habitants, soit 14% de la population du pays. Cette inflexion significative d'une tendance qu'on pensait irréversible ne doit donc pas faire oublier que, sur la France entière, la même tendance s'est accentuée, la part du vélo dans les déplacements domicile-travail passant de 2,7 à 2,2% entre 1994 et 2008. Dans la mobilité locale en semaine, la diminution est moins marquée, de 2,8 à 2,7%.

Aussi, il sera fait le choix dans ce mémoire de porter la focale loin des politiques dynamiques des grandes villes, pour se concentrer sur les villes petites et moyennes.

C'est une catégorie nébuleuse, difficile à définir ; Roger Brunet les qualifiait « d'objets réels non identifiés » [cité par François Taulelle dans Cailly L. (dir), 2010], ensemble des communes assez grandes pour « faire ville » mais trop petites pour être comparables avec les métropoles. Les universitaires et les politiques s'accordent le plus souvent sur les seuils de 5 000 à 20 000 habitants pour les petites villes et de 20 000 à 100 000 pour les villes moyennes. L'ensemble de ces communes représentait en 2012 29 millions d'habitants, soit 45,1% de la population [Ministère de l'intérieur, 2015].

La question est toutefois bien trop complexe pour s'arrêter à un seuil de population, ne serait-ce que parce que beaucoup de ces villes font partie d'agglomérations plus grandes ; de par son statut de préfecture, Foix n'est-elle pas une ville plus importante que L'Union en banlieue toulousaine ? Ce n'est toutefois pas le sujet de ce mémoire, et les villes petites et moyennes seront surtout envisagées ici sous l'angle des moyens, humains, techniques, financiers dont elles

disposent pour mener une politique cyclable.

Car l'enjeu est de taille. Ces villes représentent quasiment la moitié de la population française et sont a priori aussi propices, voire plus, au développement du vélo que les grandes villes, les trajets y étant même plus courts. Pourtant, toujours selon l'ENTD, dans les pôles urbains dont l'aire urbaine est inférieure à 100 000 habitants, si la part du vélo dans les mobilités en semaine a légèrement augmenté entre 1994 et 2008 (de 2,4 à 3%), elle a baissé d'un point dans les déplacements domicile-travail, passant de 3,3 à 2,3%.

Il y a, bien entendu, de fortes variations selon les villes, certaines villes petites et moyennes étant en pointe sur la bicyclette (Colmar par exemple ou Alès), quand certaines grandes villes comme Marseille ou même Toulouse (où la dernière enquête ménage-déplacement a montré une baisse de la part du vélo) peuvent sembler à la traîne. Mais de manière générale, les villes petites et moyennes font pâle figure face aux grandes villes.

La commune de Foix, préfecture de l'Ariège et 10 000 habitants, peut être considérée comme emblématique d'une ville où le vélo aurait du potentiel mais où quasiment rien n'a été fait pour accompagner son développement, faute d'idées, de moyens et de volonté. Cependant le renouvellement partiel du conseil municipal lors des élections de 2014 et notamment l'arrivée d'André Péchin (EELV) à l'environnement et au cadre de vie, y ont impulsé une nouvelle dynamique.

C'est dans ce contexte que j'ai été accueilli pendant quinze semaines, du 16 mars au 26 juin au sein des services techniques de la ville de Foix. Ma mission principale était d'élaborer un plan vélo sur le territoire de la commune. Il s'agissait de proposer des aménagements ou des actions pour donner corps à cette impulsion nouvelle en faveur du vélo.

En parallèle, deux missions annexes m'ont été assignées, qui ne seront pas traitées dans le mémoire : accompagner la mise en place de la zone de rencontre dans le centre historique avec pour objectif une entrée en vigueur à l'automne 2015, et mener une réflexion sur le covoiturage (aménagement d'aires de covoiturage aux entrées de la ville) et l'autostop organisé (étude en vue de la mise en place de Rézo Pouce).

À travers l'exemple de la ville de Foix, nous tenterons ici de déterminer quels sont les freins au développement du vélo dans les villes petites et moyennes, et quelles sont les solutions à la portée de ces villes pour permettre le développement effectif du vélo.

Pour ce faire, une contextualisation et un état des lieux de la pratique du vélo à Foix s'avère nécessaire en premier lieu. La seconde partie tentera d'explicitier les avantages et les freins que peut rencontrer son développement dans les villes petites et moyennes. Pour finir, les actions du plan vélo réalisé dans le cadre du stage seront autant de pistes à explorer dans les villes de même catégorie.

I - Le vélo à Foix, une pratique peu développée

1-1 Le territoire

1-1-1 Foix : une ville moyenne ?

Foix est la préfecture du département de l'Ariège ; à la confluence entre l'Ariège et l'Arget, elle se situe dans le piémont pyrénéen, entre les monts du Plantaurel et les premiers sommets.

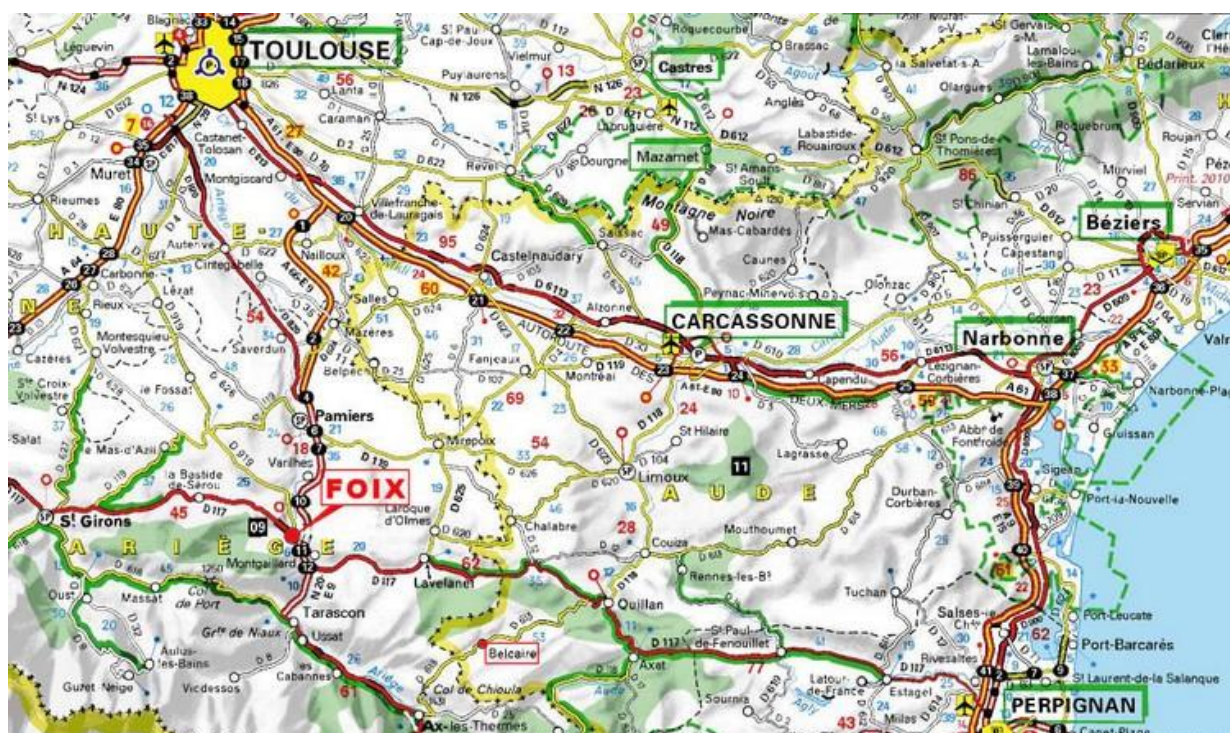


Figure 2 : Situation de Foix (source : belcaire-pyrenees.com)

Elle est à 85 kilomètres de Toulouse (voir figure 2), la capitale régionale par la Nationale 20. Elle se situe également sur la ligne de chemin de fer Toulouse-Latour de Carol qui rejoignent ensuite l'Andorre et l'Espagne.

Ses 10 000 habitants (et un peu plus de 20 000 pour la Communauté de Communes du Pays de Foix (CCPF)) en ont longtemps fait la plus petite préfecture de France ; dans le même département, Pamiers, une des sous-préfectures, est plus peuplée. Ces données la classeraient plutôt dans les petites villes que dans les moyennes, cependant son statut de préfecture et son haut niveau d'équipements lui confèrent une certaine influence sur son environnement immédiat.

Foix est aussi une ville à l'histoire très riche, dotée d'un centre ancien médiéval et du château des comtes de Foix. C'est aujourd'hui une ville touristique, avec 80 000 visites par an et de nombreux habitants supplémentaires en été. Toutefois, les activités économiques principales restent celles d'un centre urbain : commerces, services et administrations.

1-1-2 profil sociodémographique de la population

La population de Foix est vieillissante (29,6% de plus de 60 ans en 2011) [Insee, recensement 2011], comme celle du département de l'Ariège. Les **retraités** représentent ainsi près de 40% des ménages. Chez ces populations le nombre de déplacements contraints est assez peu important. La marche est une option très utilisée pour les déplacements courts mais montre ses limites sur les plus longs. Cependant les profils sont multiples. Certains dépendent de la voiture pour leurs déplacements et sont peu enclins à se tourner vers le vélo, alors que d'autres en font le choix.

Toutefois la présence du collège, du lycée et du centre universitaire garantissent une certaine proportion de jeunes. Les **scolaires et étudiants** représentent environ 20% de la population communale. C'est un public auquel il faut apporter une attention particulière car disposant rarement d'une voiture et devant effectuer des déplacements quotidiennement vers le même établissement. Ces populations qui n'ont parfois pas d'autre choix que les déplacements actifs doivent pouvoir se rendre à leur établissement mais aussi à leurs loisirs en sécurité.

Il faut garder à l'esprit que les personnes âgées, avec les jeunes enfants, représentent les populations les plus vulnérables à vélo d'après les statistiques du Certu.

La commune de Foix concentre plus de 7000 emplois, et 2000 fuxéens travaillent dans la commune. Si on y ajoute les habitants des communes adjacentes (Ferrières, Montgaillard, Vernajoul...), ces **actifs** faisant chaque jour de courtes distances représentent un potentiel important de report modal vers les modes actifs.

Le **taux de chômage** était de 17% en 2011 et touche majoritairement les jeunes, mais si on prend l'ensemble de la population de 15 à 64 ans, 40% (environ 2500 personnes) sont soit au chômage (12%), soit inactives (30% en comprenant retraités, étudiants, hommes ou femmes au foyer...). Qu'elles soient au chômage ou inactives par choix, ces populations n'en ont pas moins des déplacements contraints (CAF, Pôle Emploi, courses, enfants...). Or elles ont souvent un accès limité à la voiture, à laquelle le vélo peut constituer une alternative très économique.

1-1-3 Les polarités urbaines

Foix est une ville à la géographie très particulière car contrainte par le relief. Sont répertoriés ici les pôles majeurs qui génèrent des déplacements sur la commune de Foix, afin de penser leur accès et le stationnement cyclable (voir figure 3).

Les services, administrations et équipements : mairie, préfecture, conseil général, poste, CAF, URSSAF, Pôle Emploi, gendarmerie, piscine, crèche, centre culturel, pôle sportif, château, cimetières, église, marchés...

Les établissements scolaires et universitaires :

- les écoles des Bruilhols, du Capitany, de Cadirac, du Cardié, du Courbet, Lucien Goron/Marie Carol, et Parmentier,
- le collège Lakanal,
- le lycée Gabriel Fauré, le LEP Jean Duroux
- le pôle universitaire et l'IUFM,
- le CFA

Les principales polarités commerciales et d'emploi :

- le centre-ville (commerces de proximité, marché),

- la ZA de Permilhac (surfaces commerciales, Continental, 600 emplois au total)
- La ZA du Capitany (commerces, camping du Lac)
- La ZA de Peysales (commerces, activités, services publics : CAF, URSSAF, Pôle Emploi)

Les pôles de déplacements

- la gare en voie d'être réaménagée en pôle d'échange multimodal,
- les arrêts des bus départementaux et cars touristiques,
- la prochaine arrivée de la voie verte Foix-Saint-Girons par le pont de l'Echo,
- de manière générale, l'accès aux communes voisines en vélo, notamment Ferrières (où se situe le lycée d'enseignement professionnel (LEP)), Montgaillard, Vernajoul, Saint-Jean de Verges, Ganac, Saint-Pierre de Rivière et Cos

On note une grande concentration des polarités dans le **centre-ville** et son **faubourg** jusqu'au centre culturel, qui apparaît comme la centralité majeure de la ville où se concentrent la plupart des services et administrations.

On observe également l'importance de l'**axe Nord-Sud** qui suit l'ancienne nationale 20 de Peysales à Permilhac en passant par le Vignoble, le centre-ville, la gare, Capitany et Labarre. Importance à l'échelle communale d'abord du fait des nombreuses activités et populations qui s'y concentrent, à l'échelle intercommunale car il relie Foix aux communes de Montgaillard, Saint-Jean de Verges et bientôt Vernajoul, et enfin à l'échelle de la vallée de l'Ariège car il fait partie de l'axe majeur à l'échelle départementale qui suit le fond de la vallée.

Enfin il ne faut pas négliger l'importance des différents **quartiers**, qui comportent quelques centralités importantes comme le conseil général, le pôle universitaire, le collège, les écoles ou le pôle sportif, mais sont surtout importants pour la population qui y habite.

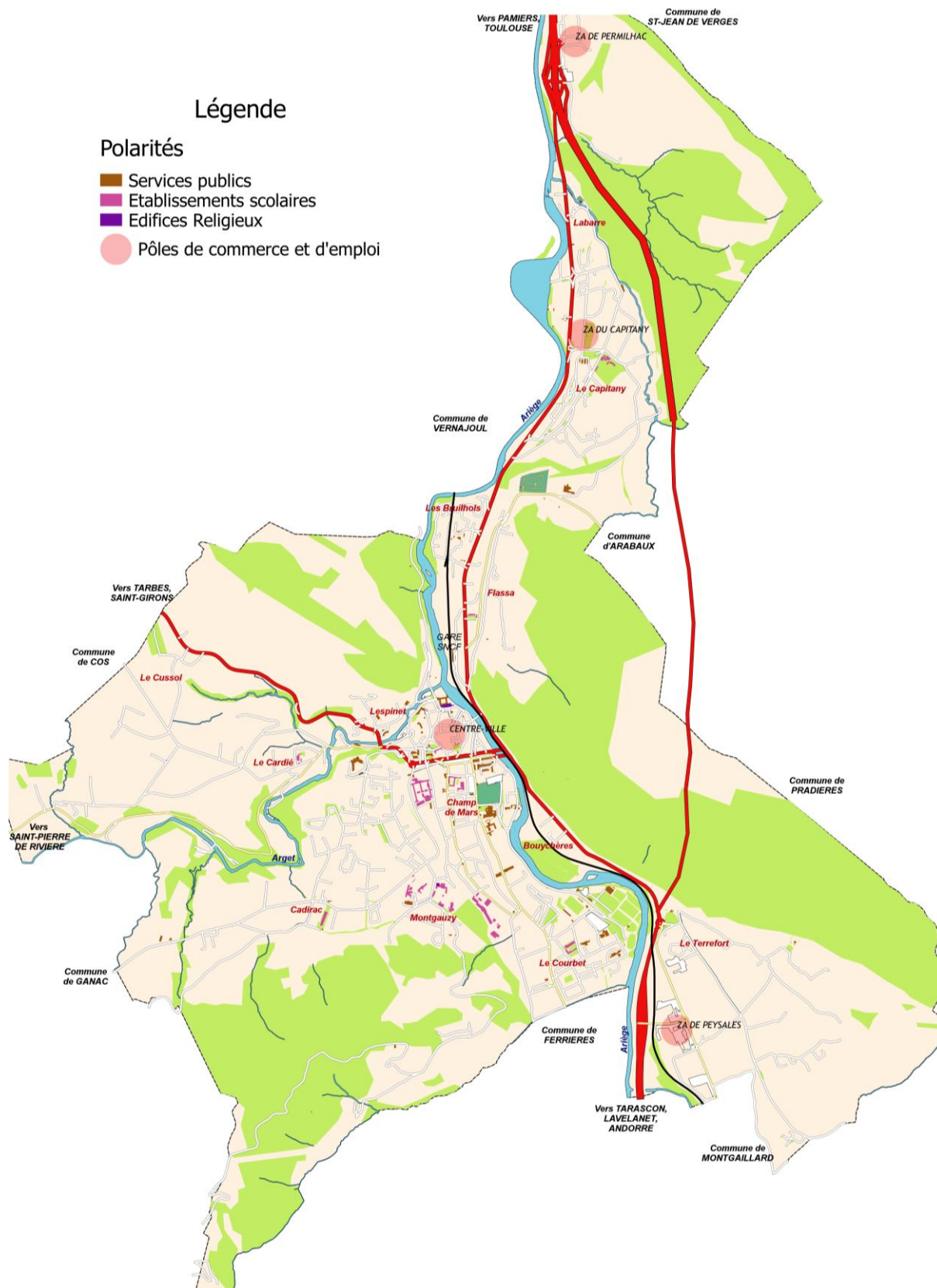


Figure 3 : Polarités de la commune (conception et réalisation R. Puchaczewski)

1-2 Les aménagements et la pratique

1-2-1 Les équipements existants

Le réseau cyclable fuxéen est pour l'instant relativement peu développé : on ne recense aucune piste cyclable, et seulement quelques bandes cyclables mises en place depuis une dizaine d'années (voir figures 4 et 5) :

Av Général de Gaulle : 120m

Av Alsace-Lorraine : 1200m

Av Barcelone : 1260m à double-sens

Cours Bouychères et Cours Irénée Cros (largeur variable) : 600m à double-sens

Boulevard Leclerc : 240m

Avenue de l'Ariège : 100m

Boulevard du Sud (fin des travaux en 2015)

Certaines parties de la commune ont longtemps été très rurales et avaient donc un réseau de chemins conséquent. Si la plupart de ces chemins ont été oubliés ou effacés par l'urbanisation, certains subsistent encore aujourd'hui. Une grande partie sont des chemins de randonnée qui montent vers le Pech de Foix, le Saint-Sauveur ou le Prat d'Albis. Ils sont utilisés pour des loisirs mais ne présentent pas d'intérêt pour les déplacements quotidiens. Mais d'anciens chemins ruraux comme le chemin de la plaine de Cadirac ou celui de Notre-Dame par exemple sont maintenant au cœur de certains quartiers et peuvent être utilisés par les déplacements doux.

Plus récemment, un cheminement mixte (piétons et cycles) a été ouvert qui emprunte la passerelle de Bouychères et rejoint l'avenue de Barcelone.

À noter également, l'installation récente de panneaux « tourne à droite » aux cinq feux tricolores de la ville :

- Avenue Leclerc/Avenue de la République

- Avenue Leclerc/Avenue Clémenceau
- Avenue Clémenceau/Rue Jean Nayrou
- Avenue de Cadirac/Avenue de l'Europe
- Avenue Leclerc / Rue des Bruilhols

Cependant, en dehors des grands axes, les rues de Foix sont souvent assez tranquilles pour permettre l'utilisation du vélo et la marche sans aménagement particulier ; certains quartiers sont déjà en zone 30 :

Centre-ville

Avenue de l'Ariège

Quartier de la Couate

Avenue du Cardié-Palauqui

Quartier du Capitany

Boulevard du Sud (fin des travaux en 2015)

Enfin, la commune a récemment équipé ses rues de stationnements vélo de bonne qualité, cependant, ils sont essentiellement concentrés sur le centre-ville :

Place du Palais de Justice : 1 stationnement

Square de l'Arget : 1

Place Saint-Volusien : 2

Place au Beurre : 1

Place Pyrène : 1

Place Lazéma : 1

Place Parmentier : 1

Rue Saint-James : 2

Angle Rue du Pont/Rue Delcassé : 1

Angle Rue Delcassé/Rue Labistour : 1

Place Dutilh : 1

Rue Ferratge : 2

Place Saint-Vincent : 1

Rue Delcassé : 1

Rue Bayle (parc) : 2

Place du 8 mai 1945 : 3

Angle Rue Peyrevidal/Rue du Collège : 2

Cour de la Mairie : 3

Allées de Villote : 4 entre le rond-point et l'avenue d'Alsace-Lorraine, 2 à l'angle avec l'avenue d'Alsace-Lorraine, 3 sur le parvis de la poste, 1 devant la Dépêche

Champ de Mars : 2

Piscine : 4

Centre Culturel : 4

Parc Bouychères : 6

Diagnostic des aménagements existants : zoom



Figure 4 : Diagnostic des aménagements existants : zoom (conception et réalisation R. Puchaczewski)

Diagnostic des aménagements existants : commune entière

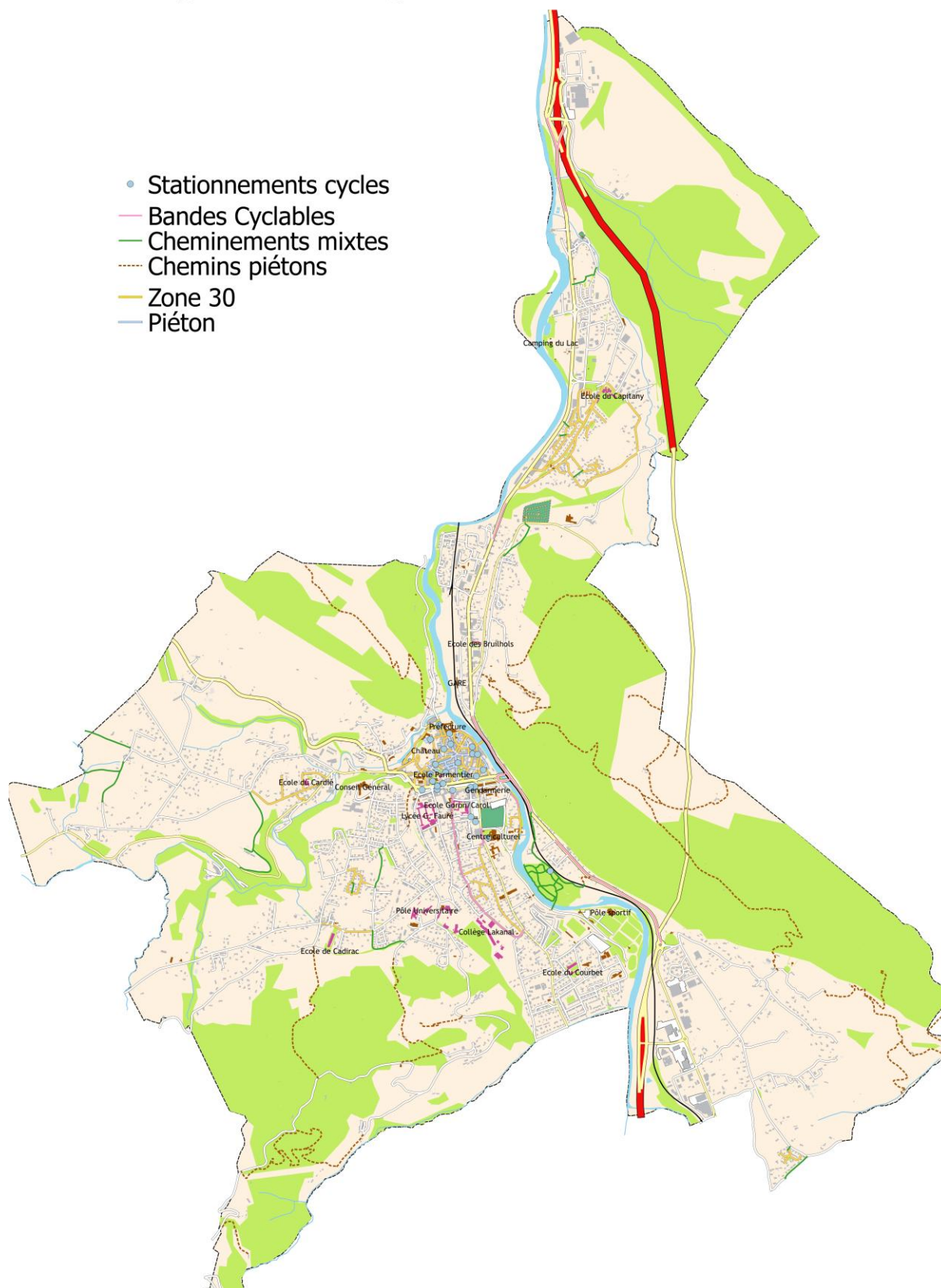


Figure 5 : Diagnostic des Aménagements existants : commune entière (conception et réalisation R. Puchaczewski)

1-2-2 Les usages

La part modale de la voiture pour les déplacements domicile-travail des fuxéens est de 73% [Insee 2011], alors qu'elles s'élèvent à 13,5% pour la marche et de 3,6% pour les deux-roues (vélo et deux-roues motorisés). Mais ces chiffres (les seuls disponibles) cachent une réalité beaucoup plus en faveur de la voiture, puisque beaucoup d'actifs travaillent à Foix mais viennent des communes alentour. Leurs déplacements se font quasi-systématiquement en voiture en l'absence d'un réseau de transports en commun suffisant.

De plus, les déplacements domicile-travail, on le sait ne représentent qu'une minorité des déplacements ; on peut imaginer que la part du vélo est plus forte pour les déplacements domicile-lieu d'étude ou pour les loisirs. Le cyclotourisme connaît une pratique assez importante à Foix comme dans le reste du département, mais il sort des limites de la commune.

De manière générale, en 2010 selon l'Insee, 20% des ménages de la commune de Foix n'avaient **pas de voiture** (voir figure 6). Cette part varie selon les quartiers, de 11% dans les quartiers Sud (Terrefort, Graousse, Bouychères) et Ouest (Cadirac, Cardié, Cussol) et jusqu'à 42% dans le centre historique. Dans les communes voisines cependant, cette proportion est plus faible, allant de 13% pour Ganac et Montgailhard à 4% pour Cos, où la quasi-totalité des ménages ont leur voiture.

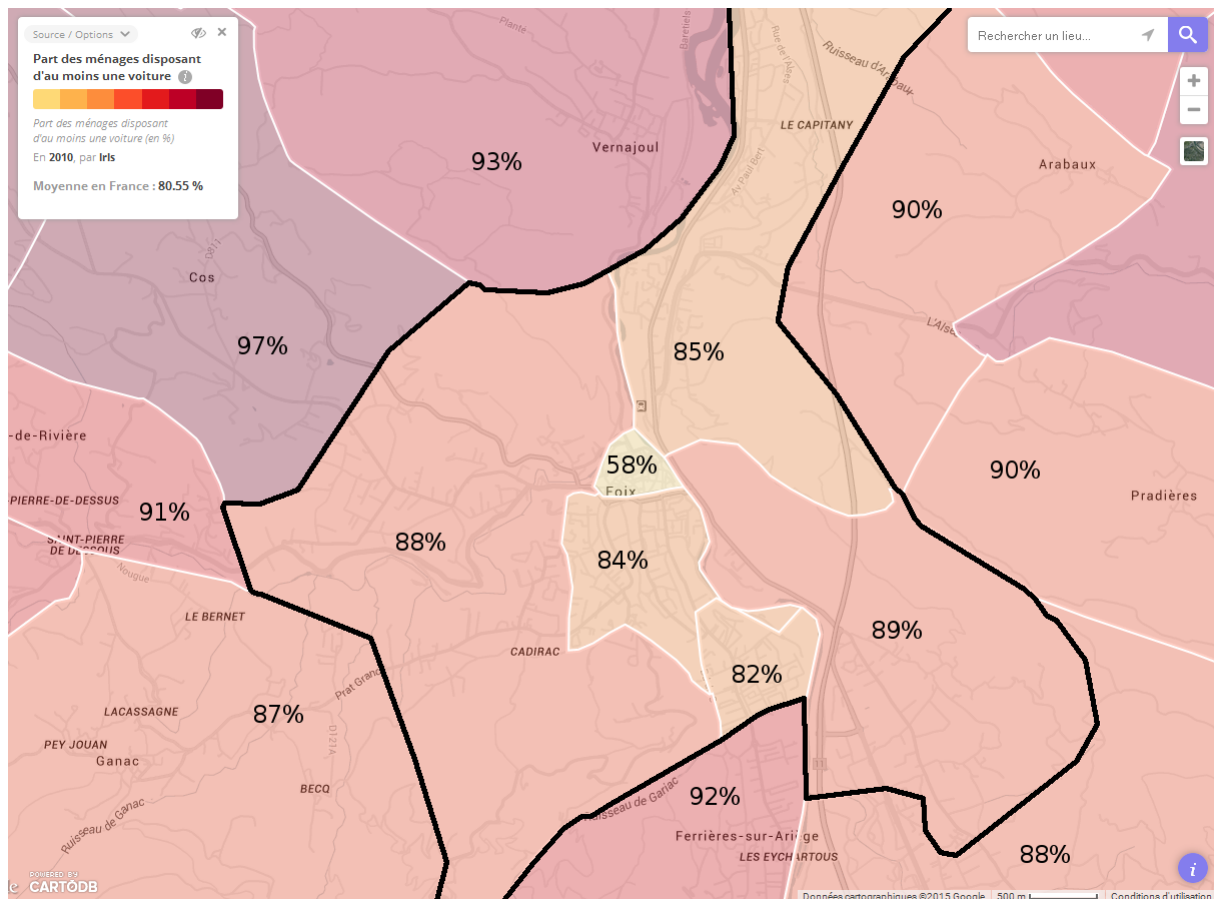


Figure 6 : Taux de motorisation par IRIS (source : Insee 2010, réalisation : map.datafrance.info)

Même s'ils se concentrent sur une partie de l'année, les **touristes** sont nombreux à Foix : le centre historique avec le Château est le premier site du département avec 80 000 visiteurs à l'année. Leurs usages en termes de déplacements ne sont pas connus, mais le potentiel est là, que ce soit depuis la voie verte Foix-Saint-Girons, depuis la gare ou encore depuis le camping de Labarre.

Enfin, un dernier type d'usage est à distinguer : ce sont les **véhicules en transit** dans Foix, sur les grands axes qui passent au cœur de la ville en l'absence de déviation (RD919 et RD117). Il est bien entendu impossible de permettre leur report sur des modes doux, mais il est nécessaire de tenir compte de leurs besoins (fluidité du trafic, normes de largeur de la voirie) lorsqu'on planifie les déplacements.

1-2-3 Les acteurs

Comme évoqué en introduction, le vélo a longtemps été une préoccupation mineure pour la ville de Foix, faute de revendications significatives de la part des cyclistes et de volonté particulière de la part des élus. C'est toutefois en train de changer.

Le premier élément a été la constitution en Décembre 2009 de l'association Vel09. Il y avait bien déjà l'association Foix Cyclo, mais celle-ci se préoccupait essentiellement de cyclotourisme, tandis que Vel09, affiliée à la FUBicy a pour but explicite « la promotion du vélo en milieu urbain sur les cantons de Foix, Foix-rural et Varilhes ».

Bien que ne comptant que 32 membres, elle est très active en envoyant régulièrement des courriers aux collectivités locales, à la préfecture ou aux différents établissements pour signaler les manques en matière d'aménagements ou de stationnements cyclables, et organise régulièrement des événements autour du vélo.

Cela ne suffit toutefois pas toujours à un changement, d'autant plus que comme dans toutes les villes, il existe à Foix un important lobby des commerçants du centre-ville qui sont en majorité convaincus que leur chiffre d'affaires est directement lié à leur accès automobile (en lien avec une peur de la concurrence des grandes surfaces). Ceux-ci s'opposent donc en conséquence à toute restriction de la circulation ou du stationnement automobile. Cela a été observé notamment lors de la transformation d'un parking du centre-ville en parc en 2007, ou lors de l'extension de l'aire piétonne à toute l'année en 2012 alors qu'elle n'était auparavant en vigueur que l'été.

L'autre élément déterminant a donc été le renouvellement du conseil municipal au printemps 2014. Si la couleur politique est restée la même, l'équipe du nouveau maire, Norbert Meler (PS) et notamment André Péchin (EELV), adjoint à l'environnement et au cadre de vie (auxquels sont associées les mobilités) semble beaucoup plus sensible à la question et décidée à agir. C'est dans ce contexte qu'a été inscrit le plan vélo dans les actions à réaliser durant le mandat.

Cependant, une fois la municipalité décidée à agir, elle ne peut pas le faire seule et doit tenir compte de certains partenaires institutionnels.

Il est tout d'abord dommage que ce plan vélo soit porté à l'échelle de la commune seule et non à celle de l'intercommunalité. Il m'est apparu pendant mon stage que l'intégration intercommunale est très faible ; le statut de communauté de communes oblige à peu de transferts de compétences et la commune reste l'échelon prédominant. La commune espère cependant recevoir des financements de l'Etat sur son plan vélo par le biais de la candidature de la CCPF au dispositif « Territoires à Energie Positive pour la Croissance Verte ».

Le Conseil Départemental est également un acteur important, en premier lieu car il faut le consulter chaque fois qu'un aménagement touche à un axe départemental, ce qui concerne une grande partie des grands axes de la ville. Mais le Conseil Départemental a également la compétence en matière de cyclotourisme, et notamment sur la voie verte qui doit relier Foix à Vernajoul.

La DDT de l'Ariège, basée à Foix, a un rôle à jouer elle aussi, elle veille notamment au respect des normes d'accessibilité et est actuellement en train d'élaborer un PDIA (Plan de Déplacements Inter-Administrations) sur la commune.

Enfin, même si l'achèvement de la voie verte Foix-Saint-Girons via Vernajoul et le Pont de l'Echo est du ressort du Conseil Départemental, les principales réticences émanent de SNCF Réseaux (ex-RFF), qui est propriétaire de l'emprise et s'oppose à sa reconversion pour des raisons de sécurité.

1-3 Obstacles et opportunités

1-3-1 Les obstacles à la pratique du vélo

Les coupures physiques

Le territoire de la commune de Foix est un territoire très contraint. Il y a, d'abord les contraintes physiques, représentées sur la figure 7.

La plus importante des contraintes est certainement le relief important de la commune, qui se traduit par de nombreuses côtes qui rendent difficile la pratique du vélo. Les quartiers de Montgauzy, Cadirac, du Cussol sont ainsi difficiles d'accès depuis le centre-ville (bien qu'ils restent accessibles à un cycliste entraîné ou doté d'un vélo à assistance électrique). La majorité de la commune

reste relativement plane, et ce-même sur les plateaux où de courts trajets (pour aller à l'école par exemple) sont faciles.

Les **cours d'eau** forment des coupures importantes ; l'Ariège est la principale avec seulement trois traversées possibles. Cette coupure est néanmoins franchie de façon satisfaisante entre le centre-ville et la gare et entre le Courbet et Bouychères. L'ouverture de la voie verte par le pont de l'écho aux cyclistes permettra de rejoindre Vernajoul avec plus de sécurité. L'Ariège sépare toujours les quartiers du Capitany et de Labarre de Vernajoul, et les quartiers du Courbet et de Peysales.

L'Arget se franchit assez aisément dans la partie centrale de la ville (4 ponts) mais forme une coupure nette entre les plateaux du Cardié et de Cadirac, difficilement franchissable même avec aménagement car le ruisseau est encaissé.

On compte également de nombreuses coupures liées aux axes de transports qui traversent Foix, la circulation est apaisée dans les quartiers mais devient dangereuse sur ces axes. La principale est l'axe de l'**ancienne nationale 20**, qui concentre les polarités mais rend difficile leur connexion cyclable, d'autant plus qu'il est doublé par la **voie ferrée**. L'axe 2x2 voies de la N20 constitue également une coupure forte entre Labarre, Permilhac et Saint-Jean de Verges.

La **route de Saint-Girons/Tarbes** constitue une coupure légèrement moins importante car elle est moins fréquentée et sort rapidement des zones d'habitations, elle crée cependant une rupture au niveau des Allées de Villote et de l'Avenue de Lérída.

Ces axes routiers constituent souvent des coupures à l'intérieur des quartiers qu'ils traversent (ex entre Capitany et le camping). Mais surtout, d'une façon qui peut paraître paradoxale, ces voies étant souvent les uniques liaisons entre les quartiers, dissuadent l'accès cycliste à cause de leur trop grande fréquentation automobile (ex entre Labarre et le centre-ville).

Les points noirs

Les différents entretiens [voir annexes] et l'observation des réseaux de la ville permettent de mettre en lumière quelques points noirs qui posent des problèmes majeurs de sécurité :

Le rond-point de l'hippodrome dès qu'il faut en traverser une sortie

La traversée (Est-Ouest et Nord-Sud) des Allées de Villote

Le cours Irénée Cros

La portion de route entre le panneau d'agglomération des Bruilholts et le Capitany

La traversée du hameau de Labarre

L'avenue de Ferrières jusqu'au croisement avec l'avenue du Stade

Autres freins à la pratique du vélo

Au-delà de ces obstacles purement physiques, d'autres obstacles moins matériels peuvent poser un frein à l'usage du vélo à Foix. On peut penser au climat qui peut dissuader l'utilisation du vélo en hiver ou en été. Mais à part dans le cas où les rues sont enneigées et verglacées (moins d'une semaine par an), les variations de températures n'ont pas vraiment l'influence qu'on peut leur prêter, comme le montrent les parts modales du vélo à Copenhague, Amsterdam, Ferrare ou Séville.

Comme dans la plupart des petites villes, le vol reste un phénomène trop marginal pour dissuader la pratique du vélo à Foix, à condition qu'il y ait des arceaux de stationnement.

L'obstacle le plus important, et sur lequel il est possible de jouer, semble être la sécurité et sa perception, notamment pour les enfants et les personnes âgées. Le vélo présente un danger réel mais est souvent perçu comme un mode de déplacement plus dangereux qu'il ne l'est. C'est donc autant sur la sécurité réelle que sur la perception de la sécurité qu'il faudra travailler.

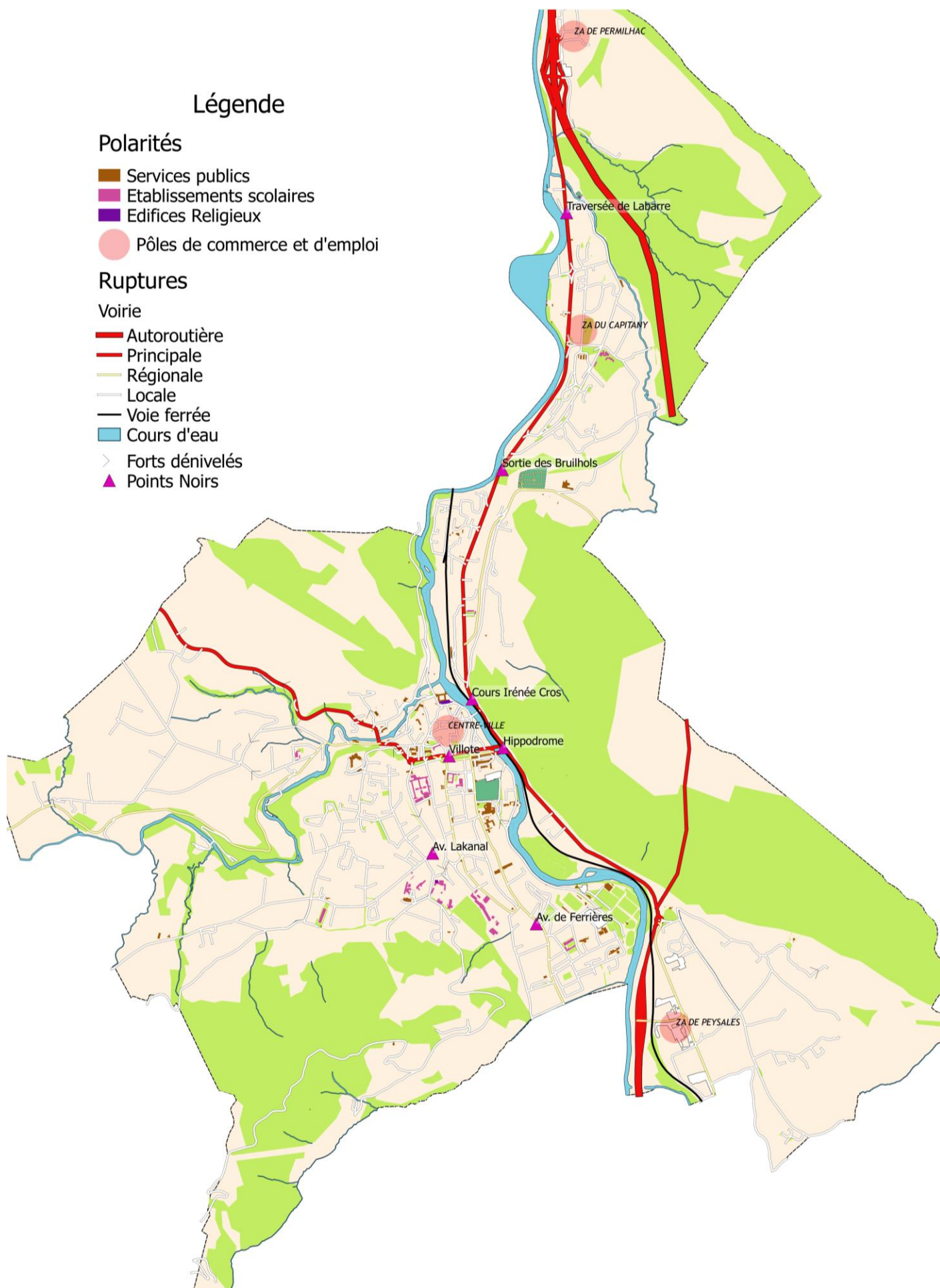


Figure 7 : Polarités et coupures (conception et réalisation R. Puchaczewski)

1-3-2 Les opportunités pour la pratique du vélo à Foix

Contrairement aux apparences, Foix est une ville qui se prête au développement du vélo. C'est une ville de petite taille : il n'y a jamais plus de 4 kilomètres du centre-ville aux quartiers, ce qui représente 15 minutes en vélo. De plus une grande majorité des activités sont concentrées dans un centre-ville élargi qui n'est pas adapté à l'automobile, et où les déplacements (y compris jusqu'à la gare, au collège, au lycée) peuvent se faire aisément à pied ou à vélo.

De plus, l'observation des reliefs permet, en creux, de distinguer une majeure partie de la ville située dans la plaine et donc sans contraintes physiques pour le vélo.

La pratique du cyclotourisme à Foix et plus généralement en Ariège est également un facteur positif. Encourager les touristes à venir visiter le château et le centre-ville, notamment depuis la voie verte ou la gare, en modes doux dans une ville apaisée, représenterait un atout supplémentaire pour la ville. Il faut également considérer la part importante de la population qui pratique le cyclisme en loisir (VTT, vélo de route) comme autant de personnes pouvant plus facilement se tourner vers le vélo pour leurs déplacements quotidiens.

L'usage actuel du vélo utilitaire (à différencier du vélo de loisirs ou sportif) est pour l'instant très bas, sa part étant évaluée à 3%, mais cela ne représente qu'une marge de progression importante !

II - Le vélo dans les villes petites et moyennes : un potentiel sous-exploité ?

Cette première partie présentait la situation du vélo dans la ville de Foix. Il est maintenant nécessaire de prendre un peu de recul au travers d'une réflexion plus théorique sur le vélo dans les villes petites et moyennes françaises.

2-1 De l'intérêt du vélo en ville moyenne

2-1-1 Pourquoi développer le vélo ?

Le vélo comporte de nombreux avantages, qui sont bien connus et vont être brièvement rappelés ici.

C'est un mode de transport **propre**, qui ne rejette pas de gaz à effets de serre, et ne provoque aucune pollution de l'air ou sonore. Il est moins dangereux que la voiture et dynamise le commerce de proximité. Développer le vélo, c'est lutter contre le réchauffement climatique et améliorer le **cadre de vie**.

C'est également un mode de déplacement bon pour la **santé** ; ½ heure de vélo par jour réduirait de moitié le risque de maladies cardio-vasculaires. Il a été prouvé que les cyclistes réguliers ont moins d'arrêts maladie, vivent plus longtemps, et en meilleure santé que les autres. Favoriser le vélo est bénéfique pour la santé publique et pour le système de soins.

C'est aussi un mode de déplacement **économique**, que ce soit pour l'utilisateur ou pour la collectivité. Les aménagements sont ainsi beaucoup moins onéreux que pour la voiture, et les économies d'**énergie** sont considérables.

2-1-2 La ville des courtes distances ?

De plus, en milieu urbain, le vélo a une vitesse très concurrentielle par rapport à la voiture : d'après 6T [cité par Olivier Razemon, 2015], un cycliste ordinaire va en moyenne à 15 km/h, un automobiliste à 18 km/h et un cycliste

équipé d'un VAE à 19 km/h. En effet, les contraintes qui ralentissent la voiture (embouteillages, sens interdits, feux rouges) sont souvent évitées par les cyclistes qui prennent des raccourcis ou évitent les embouteillages.

Toutefois, l'une des limites principales du vélo est la distance qu'il permet de parcourir pour des déplacements quotidiens. Celle-ci est évaluée à 5 km (environ 20 minutes en vélo) pour un vélo ordinaire, et 9 km pour un vélo à assistance électrique (VAE) selon une étude du bureau d'études 6T (Razemon, 2015). Dans une grande agglomération, les distances sont vite rédhibitoires lorsqu'on sort du centre-ville : pour donner un ordre d'idée, la distance entre Blagnac et Labège, deux communes de la première couronne toulousaine, est de 20 kilomètres : une heure en vélo...

D'autant plus que dès que l'on sort de la « ville intense », que ce soit sur les voies rapides, pénétrantes ou routes de campagne, la vitesse moyenne de la voiture augmente considérablement, alors que celle du vélo, même électrique, est limitée. Le choix du vélo devient donc beaucoup moins avantageux par rapport à la voiture ou aux transports en commun.

Pour reprendre l'exemple précédent, pour relier Blagnac à Labège, ou bien la ville-centre à une commune périurbaine située à 30 kilomètres, le trajet quotidien à vélo n'est pas envisageable. Or c'est la réalité des grandes villes actuelles ! Les pôles urbains des grandes villes françaises s'étendent sur 40 kilomètres, les aires urbaines sur 80 kilomètres, sans parler du cas particulier parisien.

Finalement, la véritable ville des courtes distances ne serait-elle donc pas la petite ville ou la ville moyenne ? Dans ces villes, la densité est certes moindre mais les distances restent courtes, de l'ordre de 5 à 10 kilomètres. La bicyclette ne devrait-elle donc pas s'y développer autant voire plus que dans les grandes villes ?

2-2 Les contraintes spécifiques aux villes moyennes

2-2-1 Les contraintes directement liées à la taille

En vérité, la petite taille des villes petites et moyennes n'apporte pas que des avantages. De manière générale, la densité y est moins forte. Or la ville des

courtes distances, le modèle urbain le plus favorable au vélo, ne se limite pas à ces courtes distances. C'est une ville dense, « intense », où un maximum de population est concentré autour d'un maximum d'équipements.

Du fait de la plus faible concentration de population dans les petites villes, les transports publics y sont moins développés et ne constituent pas, bien souvent, une alternative suffisante à l'automobile. De plus, ce sont souvent des villes qui, par leurs services et leurs équipements, attirent de nombreux habitants provenant des espaces ruraux environnants, qui, eux aussi, sont bien souvent contraints d'emprunter leur voiture.

Certaines villes petites et moyennes sont ainsi traversées par des flux importants. Ceux-ci peuvent être disproportionnés par rapport à la largeur des voiries : les grands boulevards haussmanniens, où il est possible d'aménager des voies de bus, pistes cyclables ou contre-allées sont l'apanage des grandes villes, tout comme les périphériques ou déviations qui déchargent ces boulevards. Ainsi, sur des voiries plus étroites connaissant des flux importants, il est plus difficile voire parfois impossible de dégager une place au vélo.

Il en résulte une part modale nettement plus importante de la voiture. Mécaniquement, les aménagements sont depuis des décennies pensés exclusivement pour ce mode. La pratique des modes doux et notamment du vélo y est donc dangereuse. Les cyclistes, dissuadés, sont moins nombreux.

On parle souvent d'un problème de mentalités. Il existe une idée reçue tenace selon laquelle les habitants de milieux ruraux seraient réfractaires à la réduction de la place de l'automobile. Cette idée reçue est sans doute exagérée, mais découle des logiques évoquées plus haut : les automobilistes sont plus nombreux et n'ont pour beaucoup pas d'alternative. Les commerçants notamment, dont la clientèle vient essentiellement en voiture, sont souvent bien organisés et opposés aux projets remettant en cause la place de la voiture, comme cela a pu être observé à Foix mais aussi à Saint-Gaudens [C. Charrier, 2011].

À l'opposé, les cyclistes, moins nombreux que dans des villes plus grandes, sont moins organisés, comme c'était le cas à Foix avant 2009 où il n'y avait pas d'association vélo ; difficile alors de faire entendre leur voix ! « *Du fait de cette "moindre" pression automobile, les communes sont souvent moins sensibilisées à la question des transports alternatifs et sont moins portées vers leur*

développement. » explique Sébastien Bellet [FUBICY, 2007].

On le voit, de nombreux freins au développement du vélo procèdent directement de la petite taille d'une ville, et peuvent aider à comprendre pourquoi le vélo réussit d'abord dans les grandes villes. Toutefois le développement du vélo passe d'abord par les politiques mises en œuvre pour l'accompagner.

2-2-2 Une question de moyens

Pour autant, le principal frein est peut-être tout simplement celui des moyens disponibles.

Moyens financiers d'abord : mettre en œuvre une politique vélo peut coûter trop cher dans le budget déjà serré d'une petite commune, au moins par rapport aux retours espérés.

Mais c'est surtout une affaire de moyens humains. On trouvera dans toutes les grandes villes et métropoles un responsable voire une équipe chargée de la politique vélo. Ces structures disposent de l'ingénierie et des compétences techniques nécessaires à sa mise en œuvre. Une politique peut-être essayée dans un quartier puis appliquée à l'échelle de la ville avec le recul suffisant.

À l'opposé, comme l'explique S. Bellet, « *les villes moyennes disposent de ressources a priori plus limitées que les grandes agglomérations. Il sera plus rare de trouver un interlocuteur sensibilisé aux "modes doux" au sein de leurs services.* » Ce qui est vrai pour les villes moyennes l'est encore plus pour les petites villes, où on trouvera encore moins de spécialistes du vélo.

Dans une ville qui ne dispose pas de l'ingénierie nécessaire, la politique vélo ne peut pas être gérée au quotidien ; les services techniques sont forcés de faire appel à des bureaux d'études extérieurs, ce qui peut être rédhibitoire du fait de coûts proportionnellement plus importants.

2-2-3 Une question de compétences ?

Un autre obstacle important semble être l'obstacle institutionnel, ou du moins celui des compétences. En effet, plus une intercommunalité est peuplée,

plus les compétences et les moyens sont mis en commun. Ainsi les métropoles (plus de 500 000 habitants), communautés urbaines (plus de 450 000) et communautés d'agglomération (plus de 50 000 habitants avec ville-centre de plus de 15 000 habitants) ont pour compétence obligatoire « l'organisation des transports urbains » au titre de l'aménagement de l'espace communautaire. Ce n'est pas le cas à l'inverse des communautés de communes, pour qui l'aménagement de l'espace communautaire n'est pas défini clairement.

De plus le PDU (Plan de Déplacements Urbains) n'est pas obligatoire pour les agglomérations de moins de 100 000 habitants. Or c'est un outil essentiel pour tous les déplacements : s'il se focalise le plus souvent sur les transports en commun et l'automobile, il est souvent l'occasion d'amorcer une réflexion sur un réseau cyclable à l'échelle de l'agglomération.

Dans la pratique, alors que pour la plupart des communautés d'agglomération, communautés urbaines ou métropoles, les transports urbains (et leur réflexion) seront organisés à l'échelle de l'intercommunalité voire à une échelle plus large, la réflexion s'arrêtera bien souvent aux limites communales dans les EPCI les moins peuplés.

Amorcer une réflexion intercommunale sur les déplacements (se lancer dans une démarche de PDU volontaire par exemple) dans une communauté de communes demande donc une volonté politique forte ; or on a vu que le besoin d'alternatives à la voitures (ou la capacité de mettre en œuvre des solutions) se fait justement moins sentir dans les petites villes.

Enfin, en traitant la question des déplacements au niveau communal, les différentes communes ne mettent pas en commun leurs moyens humains, financiers, techniques. Ce problème de compétences vient donc aggraver le manque de moyens déjà explicité.

2-2-4 L'exemple des vélos en libre-service

Un des éléments-phares du renouveau du vélo dans les grandes villes est la généralisation du vélo en libre-service (VLS) : Vélo'v à Lyon, Vélib' à Paris ou encore VelôToulouse, ils sont aujourd'hui présents dans chaque grande ville de France. Certaines villes moyennes parmi les plus peuplées en ont également mis en

service : on dénombre 39 de ces systèmes en France au total. La ville de La Rochelle avait notamment été pionnière en la matière. Il n'y a cependant que deux villes sous le seuil des 50 000 habitants : Boulogne sur Mer dans le Pas de Calais (42 700 habitants, 1 station et 34 vélos) et Obernai dans le Bas-Rhin (10 800 habitants, 2 stations et 20 vélos).

C'est là l'effet conjugué de deux des éléments dégagés dans la sous-partie précédente : le coût de ces systèmes et la population insuffisante rendent le VLS beaucoup trop cher pour de petites collectivités. Il faut rappeler que c'est déjà un système très coûteux pour les villes qui le mettent en place, avec ou sans financement par la publicité. « Le coût par vélo et par an atteint 2 250 euros à Orléans, 2 413 euros à Rennes, 3 267 euros à Marseille » selon Benoît Beroud de la société Mobiped [cité par le Monde dans un article du 19 Mai 2015]. À Paris, chaque Vélib coûterait 4 000€ par an à la collectivité.

Ce coût aurait même poussé certaines équipes récemment élues à la tête de villes moyennes, comme Valence ou Pau, à considérer l'abandon du système ; la ville d'Aix en Provence et l'agglomération de Plaine Commune ont franchi le pas. Bien sûr, le coût reste important pour les grandes villes, toutefois celles-ci disposent de moyens et d'une stabilité financière que n'ont pas forcément les villes petites et moyennes.

2-3 Des conclusions à relativiser

Les chiffres de l'enquête nationale transports-déplacements ont déjà été exposés, avec le constat que le renouveau du vélo peine à se diffuser dans les strates urbaines intermédiaires. La sous-partie précédente en explique les différentes causes. Cependant, tout n'est pas noir pour autant, et il faut savoir regarder, en France et à l'étranger, les villes petites et moyennes qui développent activement le vélo, pour pouvoir s'inspirer de leur réussite.

2-3-1 Les villes petites et moyennes aux politiques vélo dynamiques

Pour autant, le contraste n'est pas aussi marqué qu'on pourrait le croire entre grandes villes vertueuses et villes petites et moyennes à la traîne. La

politique vélo est avant tout affaire de volonté, et si les obstacles peuvent s'avérer plus nombreux pour une ville moyenne, de nombreux exemples montrent qu'il est possible de les surmonter. Il faut donc bien se garder d'une généralisation hâtive.

Ainsi, le bilan des enquêtes ménages-déplacements sur les villes moyennes est pour le moins hétérogène. D'après le CERTU, « *sur les 27 enquêtes réalisées entre 2001 et 2012, la part modale du vélo varie de moins de 1 % dans des agglomérations telles que Draguignan, Thionville, Dinan ou Périgueux, à plus de 3 % à Albi, près de 6 % à Colmar et 7,5 % à La Rochelle.* »

Partout en France, des villes petites et moyennes développent des solutions innovantes, adaptées à leur réalité propre. La Rochelle reste ainsi la première ville française à avoir tenté le vélo en libre service. Lorient est reconnue pour sa politique de réduction de vitesse dans les quartiers, au moyen de zones 30 et de zones de rencontre généralisée à l'ensemble de la ville.

Le guidon d'or, titre décerné par la Fubicy chaque année pour récompenser les politiques les plus innovantes en faveur du vélo, a failli être attribué l'an dernier à Alès (30) qui développe depuis quelques années une politique volontariste en faveur du vélo en ayant réussi à intégrer tous les acteurs (associations, communes, agglo, département) dans un projet commun. Il a été attribué en 2015 à Ploufragan, commune des Côtes d'Armor de 12 000 habitants, pour avoir instauré la priorité à droite sur toute la commune et ainsi réduit significativement les vitesses.

Les exemples français ne manquent donc pas, et les solutions pour le vélo sont souvent plus faciles qu'on ne le pense. Ils ont été autant d'inspirations pour l'élaboration du plan vélo à Foix.

2-3-2 Comparaisons européennes

Les exemples dans les autres pays européens sont eux aussi nombreux mais relativement mal documentés en français. Il transparaît pourtant de documents comme *Le vélo aux Pays-Bas* [Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2009] que les villes petites et moyennes n'ont rien à envier aux plus grandes en termes de politiques vélo.

Dans les autres pays, très souvent, les municipalités sont les moteurs des politiques vélo, comme en France. Les disparités sont donc aussi importantes qu'en France entre les villes, toutefois les villes petites et moyennes semblent aussi dynamiques que les grandes. Dès lors, qu'est-ce qui peut faire que des villes comme Ede (67 000 habitants), Veeneedall (63 000 habitants), Houten (43 000 habitants) aux Pays-Bas ou encore Bocholt (73 000 habitants) en Allemagne (Razemon, 2013) soient cités comme des exemples nationaux, que ce soit par l'ambition de leurs politiques ou par les résultats accomplis ?

Il est difficile de répondre avec certitude, mais la clé est peut-être, encore une fois, dans le morcellement communal français. Celui-ci, en multipliant les structures, divise leur capacité d'intervention et rend leur coordination plus difficile.

Quoiqu'il en soit, dans le cas des Pays-Bas, c'est tout simplement la volonté politique qui est plus forte, y compris dans les villes évoquées. Les causes en sont pour partie culturelles avec une tradition interventionniste de longue date, et conjoncturelles avec une prise en charge importante dès les années 1980 du problème de la sécurité des cyclistes, avec à l'époque une série de faits divers particulièrement violents qui avaient défrayé la chronique.

Ces comparaisons européennes sont malheureusement assez parcellaires et mériteraient d'être approfondies lors de travaux ultérieurs.

III - L'exemple de Foix : des politiques en faveur du vélo à portée d'une ville de 10 000 habitants

La partie qui suit est directement tirée du « plan vélo » élaboré dans le cadre du stage pour la mairie de Foix. Elle répond donc naturellement au contexte local, exposé dans la première partie, en tentant de répondre aux problématiques inhérentes à la ville.

Il faut toutefois également la lire comme une réponse à la problématique générale présentée en introduction et explicitée dans la deuxième partie : quelles solutions à la portée des villes petites et moyennes peuvent permettre le développement effectif du vélo ? Le plan vélo ici présenté peut être considéré comme une réponse possible : il privilégie les initiatives peu onéreuses, sans sacrifier pour autant à la logique globale du plan.

3-1 La logique du plan vélo

3-1-1 Séparation ou partage entre les différents flux ?

Avant de détailler les actions préconisées, il est important d'expliquer la logique qui y a présidé. La figure 8 ci-après montre bien qu'il n'est nécessaire d'aménager des pistes pour séparer les flux (vélos et voitures) qu'au-delà d'une certaine vitesse (70km/h) et/ou d'un certain nombre de véhicules motorisés (8 à 10 000 par jour).

Pour information, on recense environ 12 à 14 000 passages par jour sur l'ancienne RN20, 4 000 sur la RD117 en direction de Saint-Girons, 4000 sur la RD17 en direction de Saint-Pierre de Rivière, 1500 sur la RD21 en direction de Ganac, 2000 sur la RD8A en direction de Ferrières, et donc par déduction plus de 10 000 sur le Cours Gabriel Fauré d'après le diagnostic de développement économique de la CC du Pays de Foix [CCI de l'Ariège, 2010].

On pourra donc distinguer trois types de voiries à Foix :

- Les voies au trafic supérieur à 10 000 véhicules par jour ou à la vitesse supérieure à 50 km/h requièrent dans l'idéal l'aménagement de pistes cyclables pour séparer les vélos de la circulation automobile.
- Les voies au trafic intermédiaire qui restent limitées à 50 km/h où on préférera l'aménagement de bandes cyclables.
- Les voies connaissant peu de trafic ou réduites à 30 ou 20 km/h nécessitent rarement un aménagement spécifique ; la voirie y est partagée entre les différents usagers.

Enfin, quand les rues sont en pente et qu'il n'est possible de tracer une bande cyclable que d'un côté, il faut toujours privilégier la bande cyclable dans le sens de la montée. En effet, dans le sens de la descente, le vélo va vite et suit une trajectoire droite ; les autres véhicules sont moins tentés de le doubler. À l'inverse, dans le sens de la montée, il ira moins vite et moins droit, occupant plus d'espace, ce qui peut être beaucoup plus dangereux.

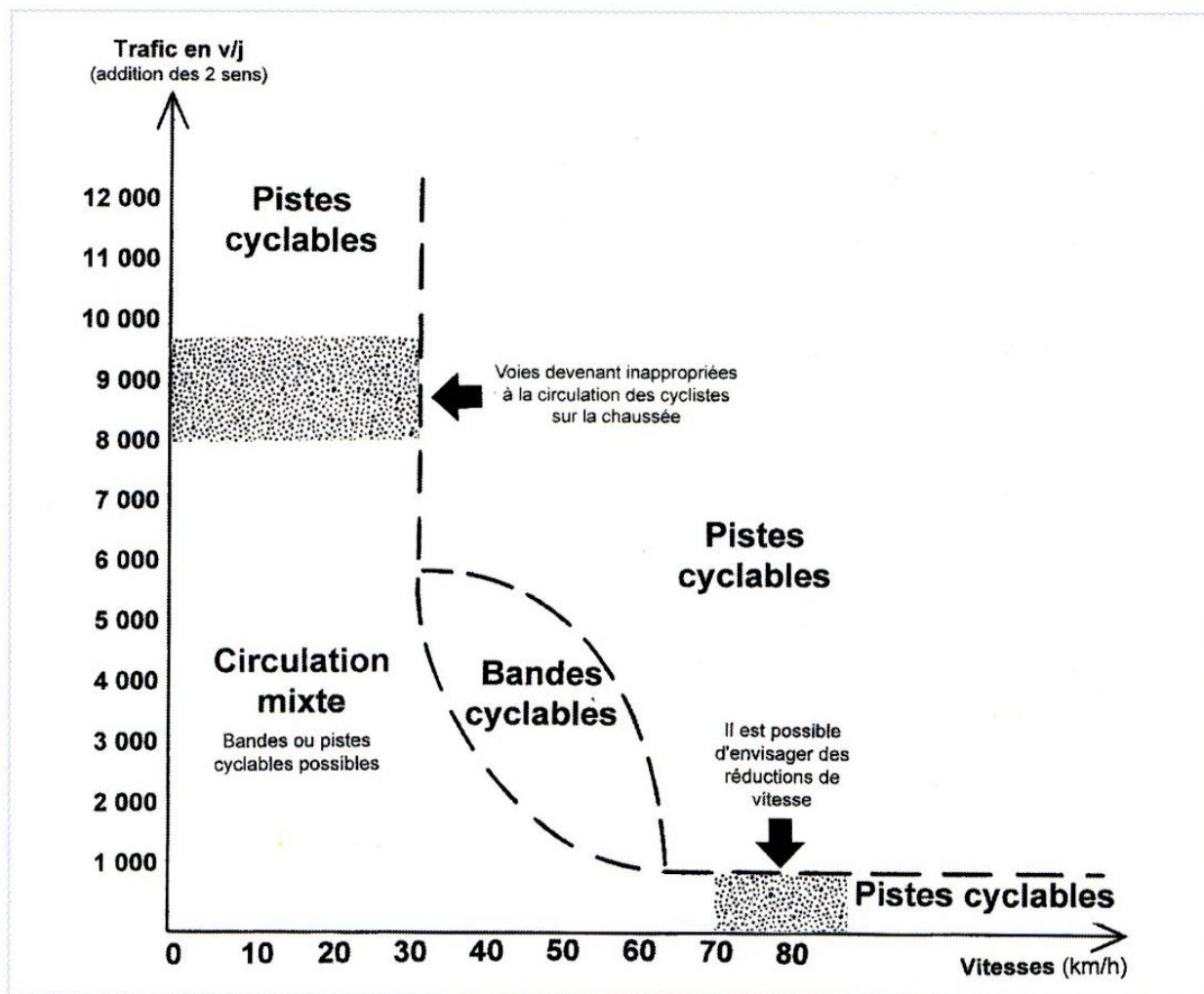


Figure 8 : Aménagements préconisés en fonction de la vitesse et du nombre de véhicules motorisés (source : CERTU)

Le plan d'actions répond à cette double-logique : d'une part, dégager des **itinéraires cyclables prioritaires** qui permettront de relier les quartiers entre eux de façon guidée et sécurisée, d'autre part **faciliter les déplacements au sein des quartiers** à travers des aménagements plus modestes et la mise en place de zones de rencontre et zones 30 (la réduction de la vitesse étant le meilleur moyen de sécuriser les rues).

3-1-2 Les itinéraires de déplacement

L'objectif de ces itinéraires (représentés sur la figure 9) est de proposer à terme un réseau cyclable continu et lisible pour desservir la ville. C'est la priorité absolue car la condition pour un développement du vélo. Ils doivent être fléchés avec des panneaux spécifiques et le cycliste doit pouvoir être guidé d'un bout à l'autre sur un itinéraire fiable et sécurisé. Ce qui implique de faire les aménagements nécessaires à la fois sur les rues (bandes cyclables, doubles-sens cyclables...) mais aussi aux croisements.

Itinéraire 1 : reliant le centre-ville et Permilhac, il part du Pont Vieux et emprunte la route de Toulouse pour desservir la gare, le quartier des Bruilhols, le camping et le Capitany, Labarre, la ZA de Permilhac et permet de rejoindre Saint-Jean de Verges.

Itinéraire 1 bis : Une bifurcation de cet itinéraire vers le pont de l'Echo et la commune de Vernajoul par la voie verte.

Itinéraire 2 : cet itinéraire relie centre-ville et Peysales en empruntant la route de Montgaillard pour desservir Bouychères, le Vignoble et Peysales puis Montgaillard.

Ce grand axe Peysales-Permilhac (l'ancienne Nationale 20) doit être une « épine dorsale » pour le réseau cyclable fuxéen, il relie à la fois de nombreuses polarités génératrices de déplacements et des populations importantes. Son aménagement est primordial d'autant plus que la route est très fréquentée notamment les jours où le tunnel est fermé.

Itinéraire 3 : Un itinéraire centre-ville-Ferrières, qui permet de desservir le collège, le centre-culturel et le lycée professionnel, le quartier du Courbet et la commune de Ferrières.

Itinéraire 4 : Un itinéraire centre-ville-Cadirac, qui emprunte l'avenue Lakanal puis l'avenue de Cadirac, avec une prolongation possible vers la commune de Ganac par la route de Ganac, il permet de desservir le centre universitaire et le plateau de Montgauzy ;

Itinéraire 5 : Un itinéraire centre-ville-Le Cussol, par l'avenue de Lérida, le faubourg Planissoles, la rue de la Résistance, la rue Palauqui et l'avenue de Cos, desservant le Cardié, le Cussol et la commune de Cos ;

Itinéraire 6 : Enfin un itinéraire Est-Ouest entre le Courbet et Peysales, facilité par le raccourci du parc Bouychères

Tous les itinéraires à l'exception du 6^{ème} partent du centre-ville et des allées de Villote pour desservir le reste de la ville, on voit donc l'importance du traitement de cette zone dans le schéma global.

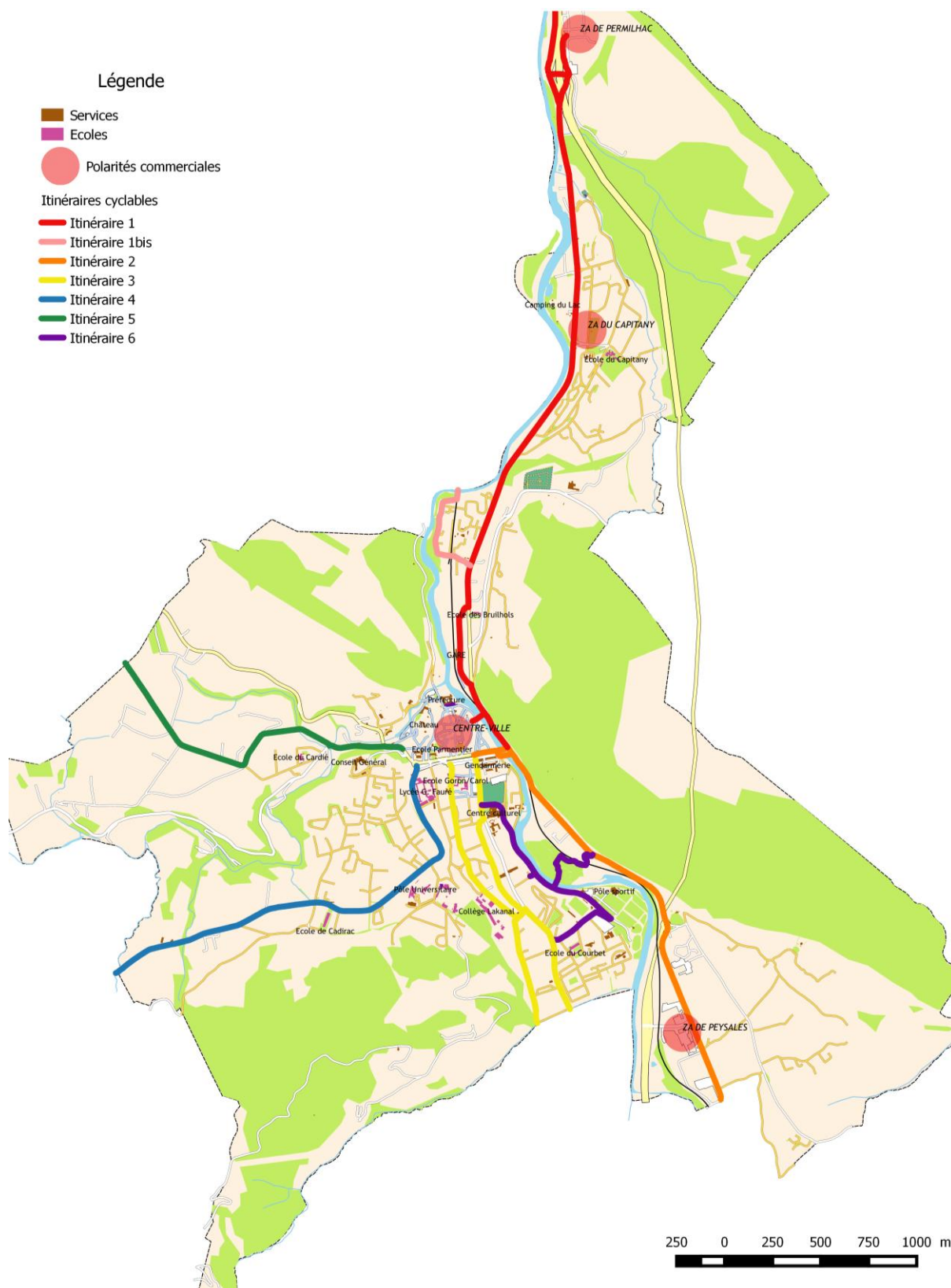


Figure 9 : Itinéraires du plan vélo (conception et réalisation : Robin Puchaczewski)

3-2 Les aménagements par quartier

Ces aménagements, regroupés par quartiers pour plus de clarté, comportent à la fois les traductions des itinéraires à l'échelle du quartier et d'autres aménagements plus spécifiques pour faciliter les déplacements à l'intérieur des quartiers. Ils doivent être mis en place progressivement au cours du mandat à venir, selon un plan d'actions pluriannuel, à commencer par la mise en place de la zone de rencontre en centre-ville.

3-2-1 Centre-ville/L'Espinet

Le traitement du centre-ville est d'une importance capitale. C'est à la fois une polarité urbaine majeure avec de nombreux services, administrations et commerces, un haut-lieu touristique pendant l'été et un carrefour entre tous les axes qui en partent pour irriguer les quartiers.

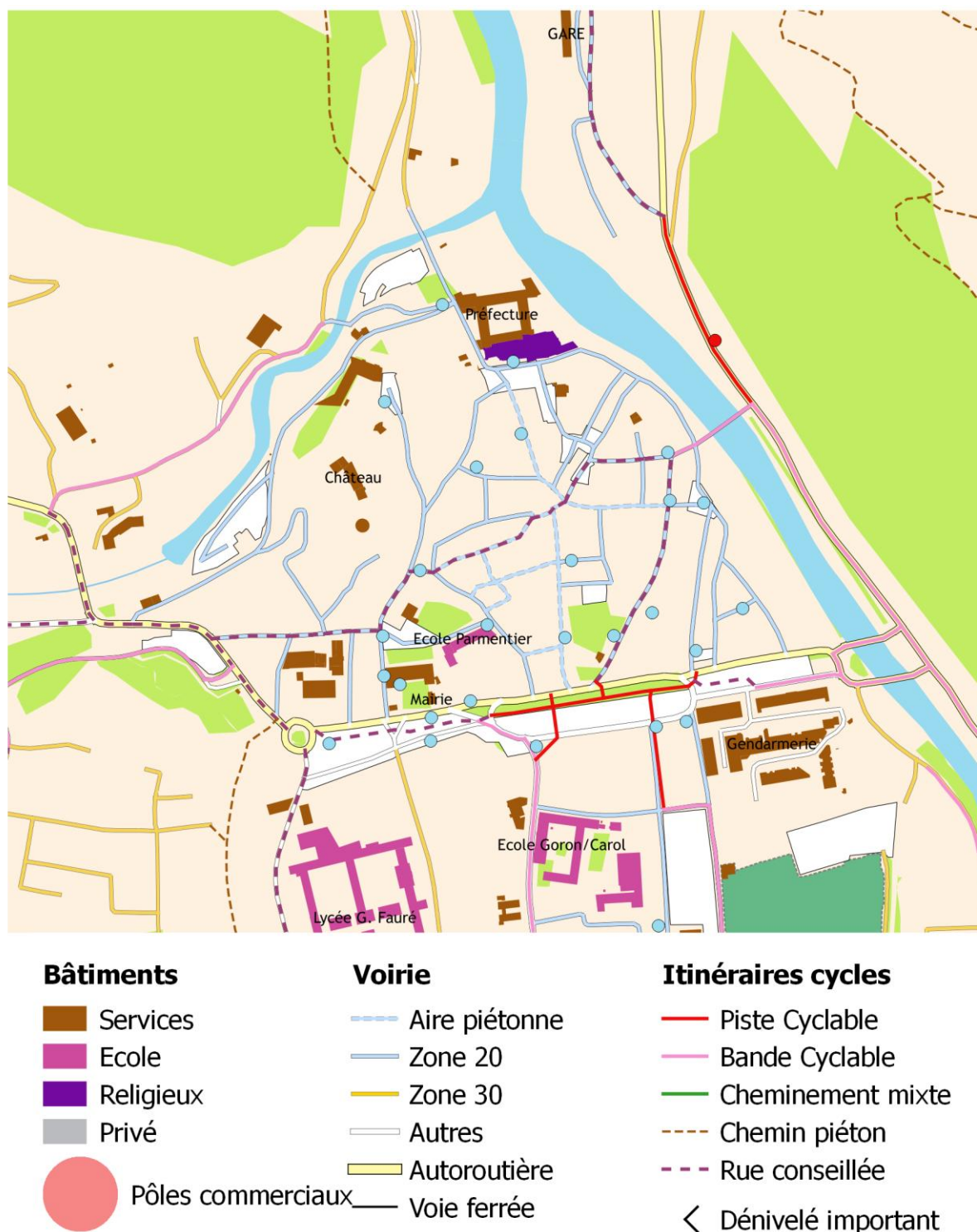


Figure 10 : Plan vélo - centre-ville (conception et réalisation : R. Puchaczewski)

- **Aire piétonne** : nécessité de simplifier les horaires et la signalétique
- **Zone de rencontre** : elle doit être mise en place rapidement à l'échelle du centre ancien (délimité par l'Ariège, l'Arget, l'Avenue de Lérída et les Allées de Villote, cf figure 11), à l'exclusion de l'aire piétonne quand celle-

ci est en vigueur. Elle permettra d'apaiser le centre-ville et les vélos pourront y circuler plus facilement, pour aller à la gare par exemple.

Zone de rencontre : définition

La zone de rencontre est définie par l'article R 110-2 du code de la route introduit en 2008 :

«Zone de rencontre : section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.»

Concrètement, c'est un espace partagé où les usagers les plus fragiles sont prioritaires : piétons, puis vélos, puis voitures.

=> Limitation à 20 km/h

=> Piétons autorisés sur la chaussée

=> Doubles-sens cyclables

=> Stationnement autorisé uniquement sur emplacements

Beaucoup de villes de tailles diverses ont déjà mis en place avec succès des zones de rencontre, comme Bordeaux ou Strasbourg mais aussi Bagnères de Bigorre dont le centre présente des caractéristiques très proches de celui de Foix.

Pourquoi une zone de rencontre à Foix ?

La mise en place d'une zone de rencontre a plusieurs objectifs :

- Apaiser les déplacements. En donnant la priorité aux plus fragiles, la zone de rencontre contraint les automobilistes à ralentir pour respecter les vélos et piétons, mais aussi les vélos à garder une vitesse raisonnable puisque la priorité est aux piétons.

- Faire de la rue un espace partagé, plus vivant et convivial.
- Répondre à la demande des commerçants en proposant une alternative à la zone piétonne durant certaines périodes de l'année.
- Rendre plus attractifs les modes doux (vélo et marche) sans pour autant interdire le recours à la voiture. Cela passe par une réduction du danger et des nuisances, et une facilitation des déplacements (moins d'obstacles, doubles-sens cyclables).

Ce dispositif est particulièrement adapté au centre-ville de Foix :

- La vitesse y est déjà proche des 20 km/h du fait de l'étroitesse de la voirie.
- Les rues sont déjà très fréquentées par les piétons grâce aux nombreux commerces et services, pour autant, interdire la voiture n'est pas envisageable.
- Certaines rues trop étroites ainsi que d'autres réaménagées récemment sont déjà des zones de rencontre dans l'usage. Officialiser cet état de fait et l'étendre à tout le centre historique permettra une plus grande sécurité aux usagers.

- Réaménager la **rue Delcassé** pour y permettre le double-sens cyclable : ramener la voie circulante à hauteur des trottoirs et éventuellement poser des coussins berlinois, ralentisseurs ou un plateau traversant si les voitures vont toujours trop vite. Il est également possible de dessiner une bande cyclable sur la section rue du pont - pont vieux (figure 12) : l'espace est disponible et cela avertira les automobilistes de la présence possible de cyclistes à contre-sens.

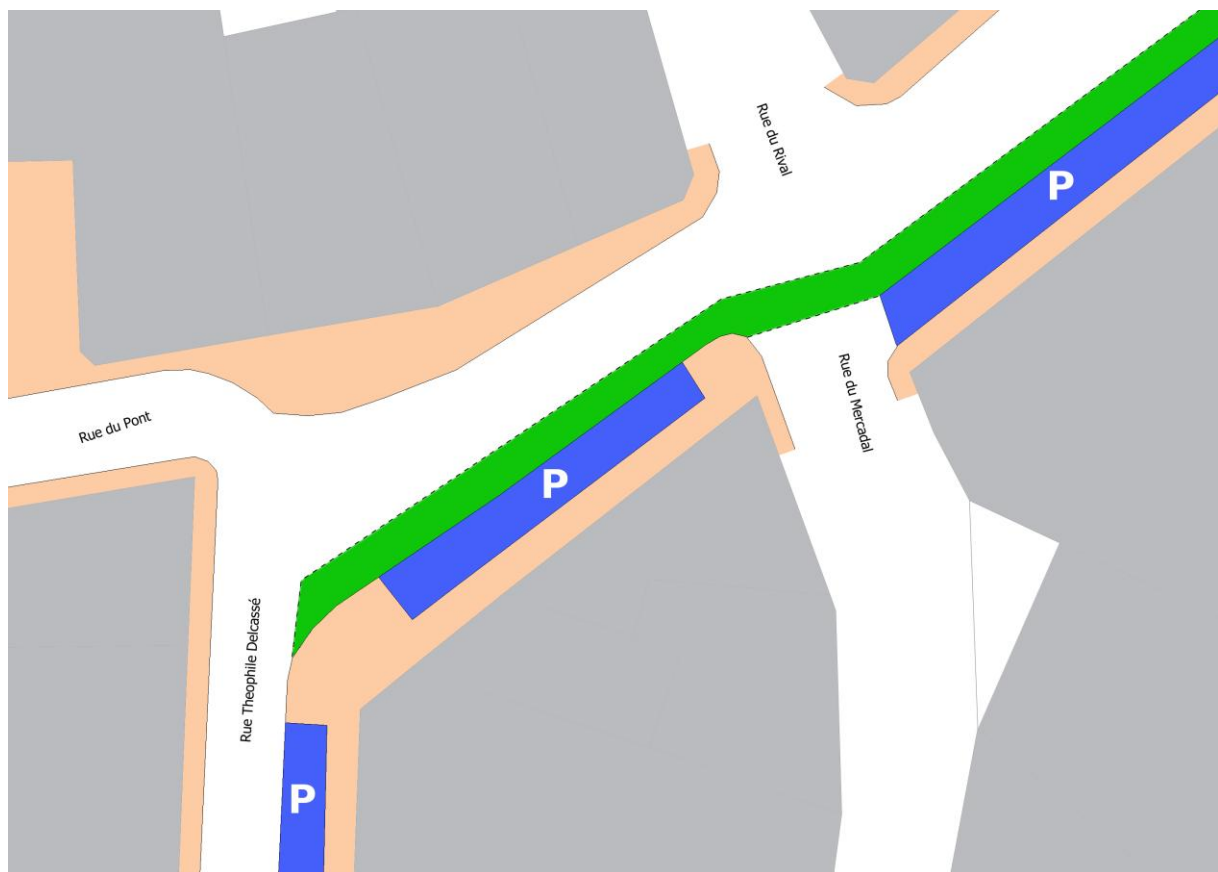


Figure 12 : Proposition de bande cyclable rue Delcassé (conception et réalisation : R. Puchaczewski)

- **Rue de la préfecture et pont de Vernajoul** : requalification à terme pour que l'aménagement de la rue soit celui d'une zone de rencontre.
- **Pont Vieux** : il doit être inclus dans la zone de rencontre, et une bande cyclable en contresens doit être matérialisée, notamment au croisement avec le cours Bouychères.

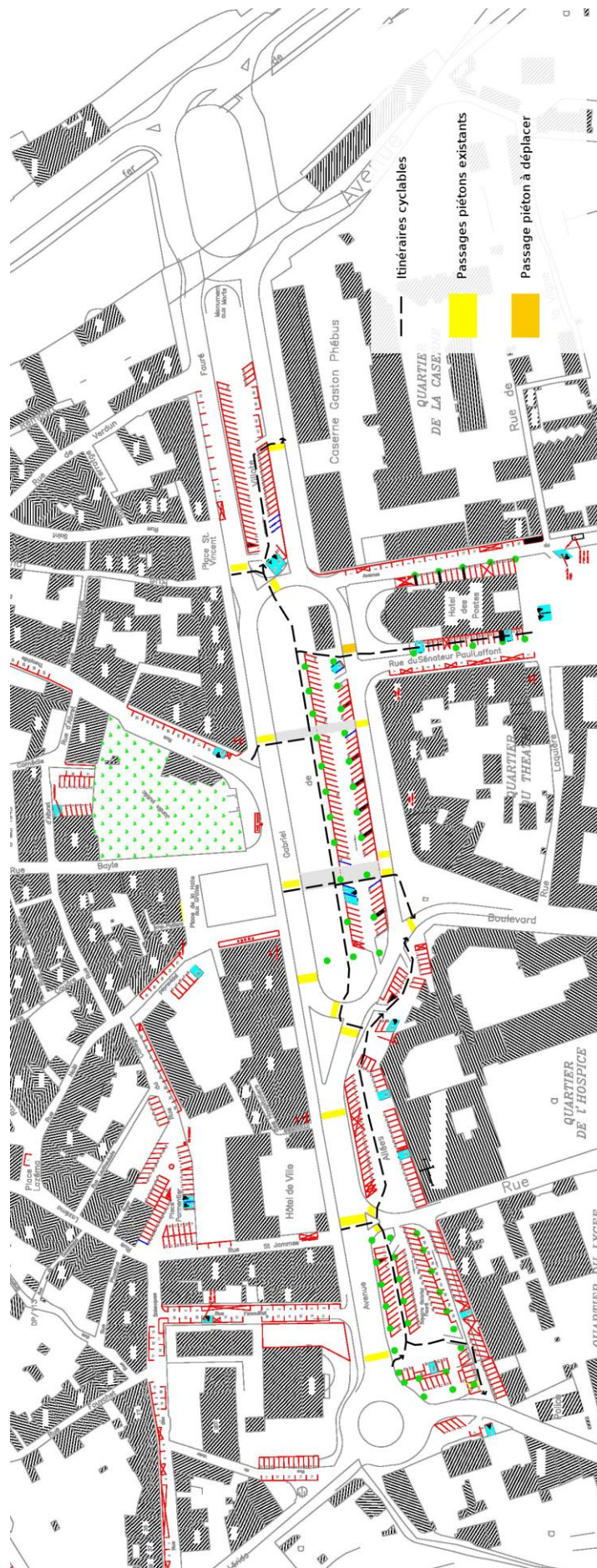


Figure 13 : Continuités cyclables sur les allées de Villote (fond de carte : DDT09, conception et réalisation : R. Puchaczewski)

- **Les allées de Villote** (et cours Gabriel Fauré) constituent le carrefour majeur de la ville de Foix pour tous les types de déplacements : cyclistes, piétons mais aussi motorisés. Même si le schéma déplacements actifs encourage les cyclistes à les éviter lorsque cela est possible (ex trajet de l'avenue de Lérida à la gare en passant par le centre-ville, ou du Courbet au Vignoble en passant par le parc Bouychères), un traitement adapté est essentiel car c'est un passage obligé pour l'immense majorité des trajets cyclistes et piétons.

Il est nécessaire de séparer les déplacements cyclistes de la circulation routière car celle-ci est intense. Même si les vitesses ne sont pas très élevées, le nombre de véhicules suffit à dissuader les cyclistes les moins à l'aise. On ne peut pas se le permettre car c'est un point névralgique !

L'objectif est donc de permettre la circulation des cyclistes d'un point à un autre des allées, sur un itinéraire séparé de la circulation automobile (cf figure 11). Pour cela l'« épine dorsale » serait une piste sur le plateau central piétonnier, prolongée par des cheminements dans les parkings vers l'avenue de Lérida et l'avenue de Barcelone. De cette épine dorsale des bifurcations vers toutes les destinations seraient permises, soit en traçant une piste réservée le long des cheminements piétons quand c'est possible, soit au moyen de pictogrammes (notamment au niveau des passages piétons).

À noter que ce cheminement se fait, autant que possible, en préservant les stationnements existants (seulement 2 sont supprimés si on met de côté ceux de la rue du sénateur Paul Laffont). Un cheminement plus sécurisé serait possible en supprimant plus de stationnements.

Enfin, le revêtement est de bonne qualité sur le plateau central mais mériterait d'être refait sur le square Gabriel Fauré. Certains bateaux devront également être aménagés. Ces aménagements restent cependant peu coûteux relativement à la plus value qu'ils vont apporter en proposant une réelle continuité dans le réseau cyclable à l'échelle de la commune.

Le cheminement peut se prolonger dans le sens de la descente par une bande cyclable jusqu'au rond-point de l'Hippodrome.

- **rond-point de l'Hippodrome**, conserver la bande cyclable qui même si elle n'est pas pleinement satisfaisante est la meilleure solution possible pour ce rond-point. Il faut par contre encourager les cyclistes à emprunter d'autres itinéraires (rue Delcassé, parc Bouychères) lorsque c'est possible.
- **Secteur de Lespinet** : zone 30
- **Rue de Lespinet** : Bandes cyclables à moyen terme

3-2-2 Gare/Les Bruilhols/Flassa

Le quartier est d'une grande importance car c'est celui de la gare (qui va être réaménagée en pôle d'échanges multimodal entre 2015 et 2017), mais aussi parce qu'il se situe sur l'axe majeur de la commune, entre Peysales et Permilhac, et organise le passage de cet axe au centre-ville.

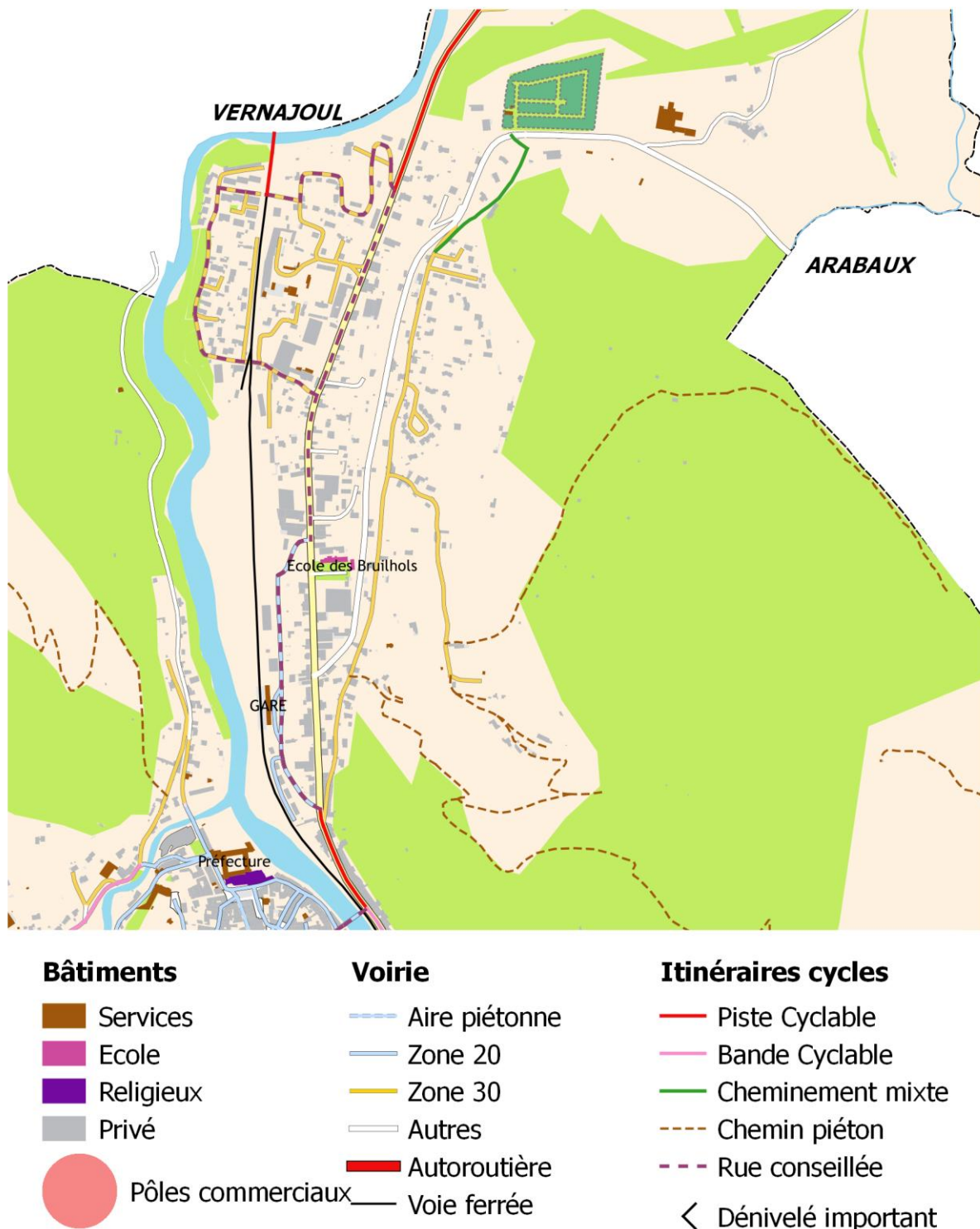


Figure 14 : Plan vélo - Gare/Les Bruilhols/Flassa (conception et réalisation : R. Puchaczewski)

- **Cours Irénée Cros du Vieux Pont à la rue Pierre Séward** : tronçon qu'il est capital et urgent de traiter mais qui comporte de nombreuses contraintes. Le Conseil Général demande 6 mètres de largeur de voie (c'est une voie de transit d'envergure nationale en cas de fermeture du tunnel) et la loi prévoit un minimum d'1m40 de largeur de trottoirs de chaque côté pour l'accessibilité. Or au point le plus étroit la rue fait 10,5

m de large, la marge de manœuvre est donc très réduite. Aussi plusieurs options (voir annexes) ont été envisagées mais chacune prend la forme d'un compromis, la solution idéale n'existant pas.

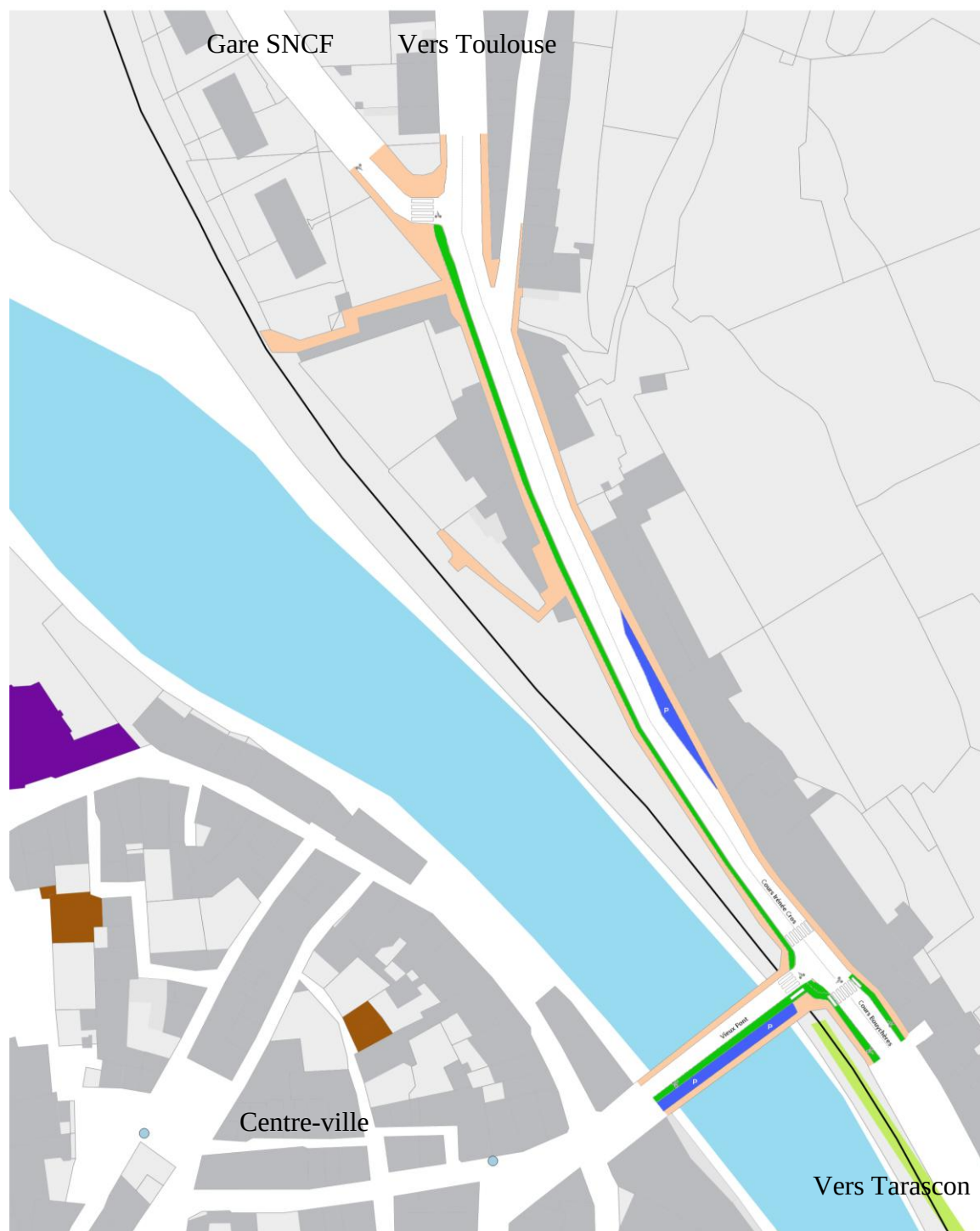


Figure 15 : Traitement du cours Irénée Cros (conception et réalisation : R. Puchaczewski)

Celle qui constituerait le meilleur compromis (figures 15 et 16) comporte une limitation à 30 km/h (à négocier auprès du CD09) et un seul sens cyclable sur piste, du centre vers la gare). Dans l'autre sens, le cycliste resterait donc sur la chaussée, mais n'aurait pas à traverser la route ce qui reste acceptable. Cet aménagement permet donc une continuité cyclable dans les deux sens.

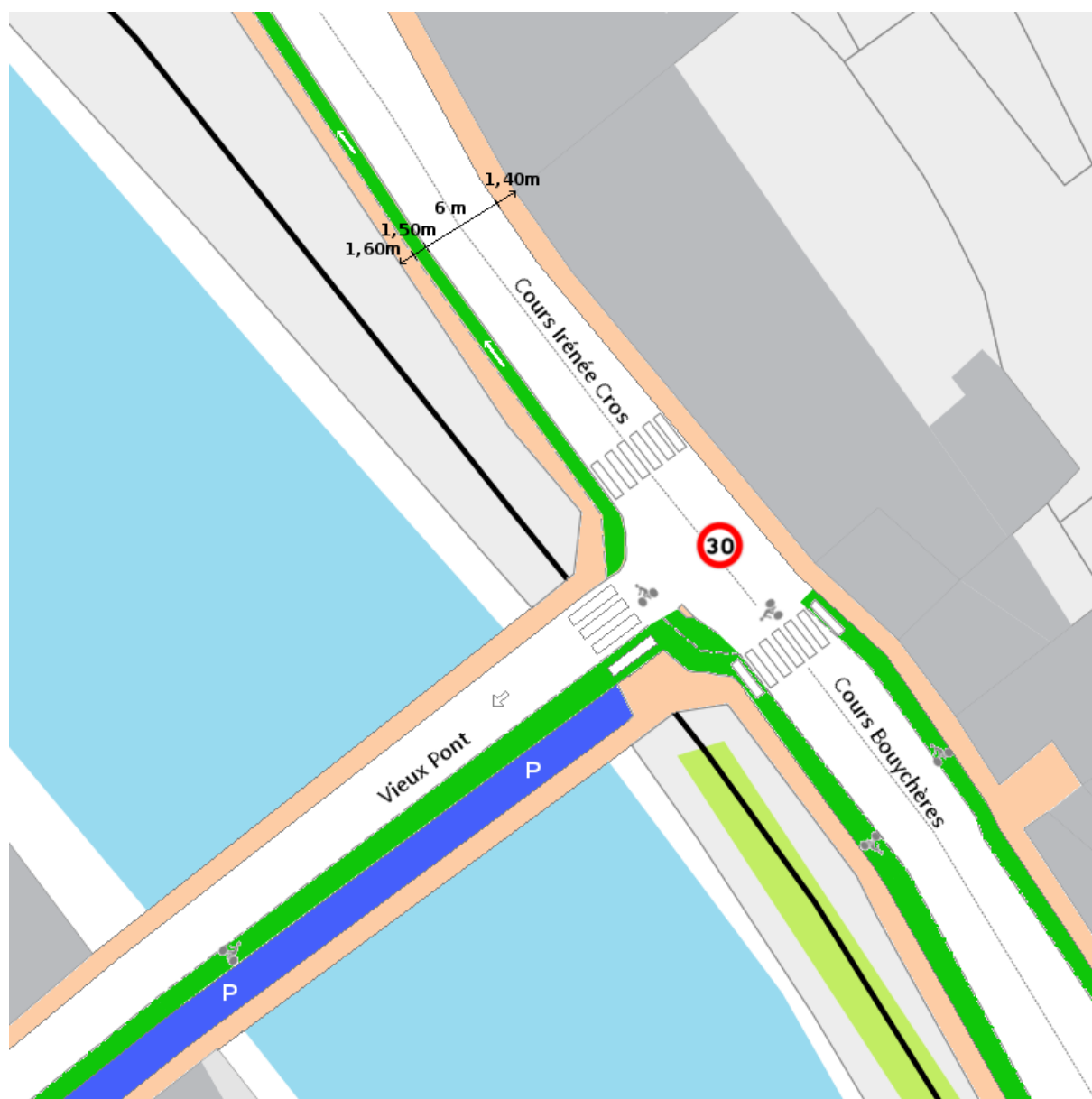


Figure 16 : Traitement du cours Irénée Cros (zoom) (conception et réalisation : R. Puchaczewski)

- **rue Pierre Sépard et rue des Marchandises** : zone de rencontre aménagée dans le cadre du pôle d'échanges multimodal. Grâce au double-sens cyclable les cyclistes pourront même emprunter ces rues pour aller vers le Capitany : moins de danger et pas de détour majeur.
- **Avenue Leclerc de la rue des Marchandises au panneau d'agglomération** : pas vraiment d'aménagement possible si les stationnements automobiles sont conservés.
- **Rue Sainte-Rapine/rue Jean Nayrou** : zone 30 et double-sens cyclable utile : rue étroite et peu fréquentée, utilisée par les randonneurs et itinéraire alternatif pour les cyclistes allant au Capitany, malgré la côte.
- **rue des Bruilhols/rue du pont de l'Echo** : passage en zone 30 très approprié : les rues sont étroites et ne constituent qu'une desserte de quartier, le passage cyclable vers le pont de l'écho se fait, en venant de la gare, par la rue des Bruilhols, possibilité de flécher également la rue du pont de l'écho pour les cyclistes venant du Capitany (camping/voie verte)
- **Ouverture du pont de l'Echo aux vélos par SNCF Réseaux et le CG** : il faut insister sur l'importance de cette ouverture qui servira deux usages très différents :

D'une part relier la voie verte directement à la gare et au centre-ville augmentera son attractivité. Pour l'instant, les liaisons entre la voie verte et le centre-ville se font soit en voiture (ce qui représente une contrainte et un coût), soit en vélo par la RD1 (route fréquentée et étroite donc dangereuse), soit en vélo par le pont de l'Echo (bien que cela soit interdit et dangereux, le passage n'étant pas sécurisé et aménagé). On voit que dans tous les cas il y a un obstacle à franchir.

Cet obstacle se fait dans les deux sens : les cyclotouristes sont dissuadés de visiter la ville, les fuxéens sont dissuadés d'aller se promener ou faire du vélo sur la voie verte. De plus les cyclotouristes doivent pouvoir venir en train à Foix et accéder facilement à la voie verte depuis la gare.

Enfin, il y a un enjeu de liaison plus fonctionnelle entre Foix et Vernajoul (700 habitants). En effet Vernajoul n'est qu'à 1 kilomètre de la gare et 2 kilomètres du centre-ville de Foix (aussi proche que le Capitany par exemple), or l'accès piéton ou cycliste est dangereux et désagréable. La prolongation de la voie verte par le pont de l'Echo, avec fléchage spécifique « Vernajoul/Voie verte », serait nécessaire pour permettre une liaison douce entre les deux communes.

3-2-3 Labarre/Le Capitany/Permilhac

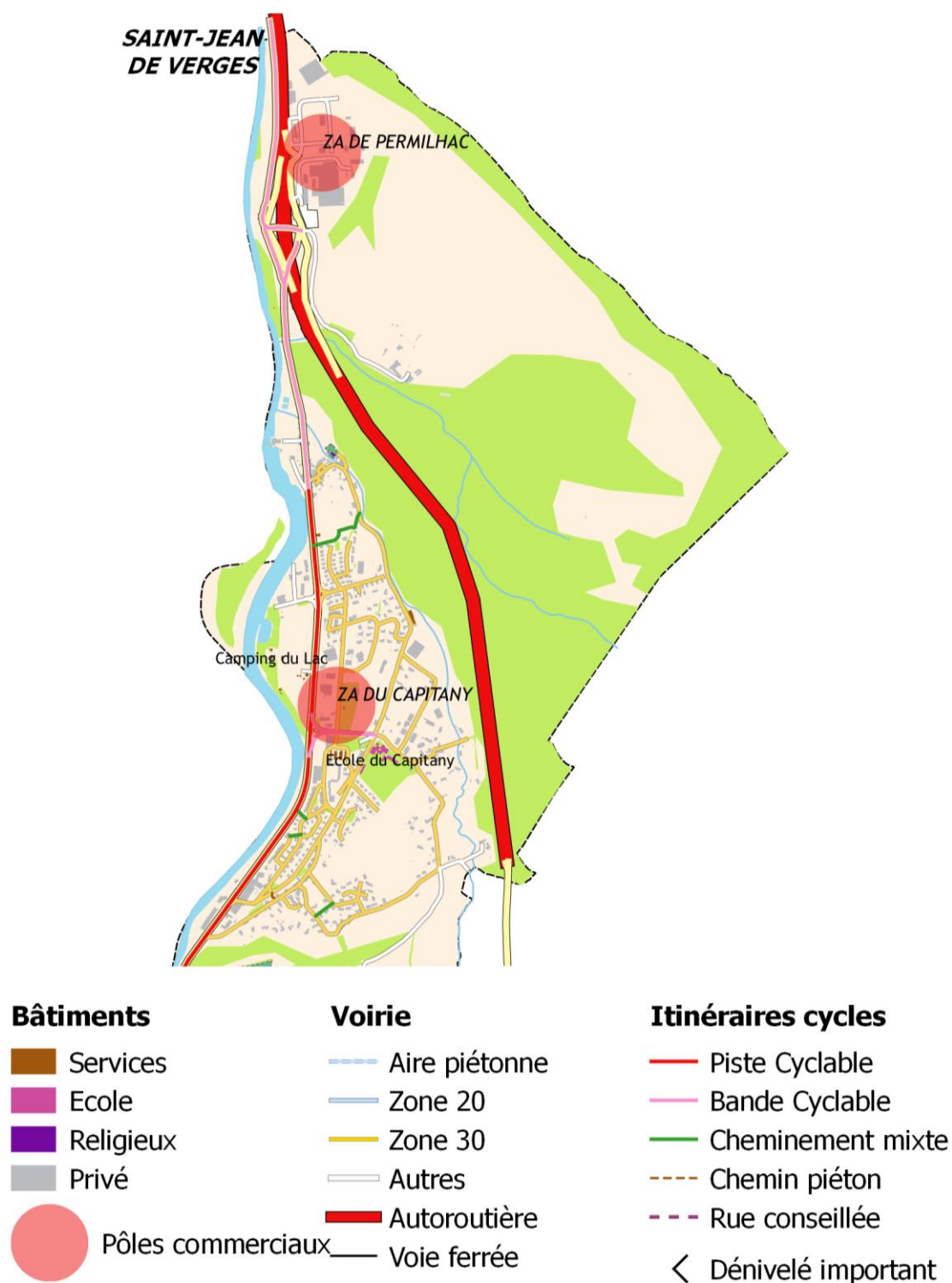


Figure 17 : Plan Vélo - Labarre/Capitany/Permilhac (conception et réalisation : R. Puchaczewski)

- Avenue Leclerc de la sortie d'agglomération à Labarre : l'espace nécessaire est disponible pour une piste cyclable continue séparée de la route, celle-ci est indispensable du fait de l'importance de la circulation

et de la limitation à 70 km/h. avec toutefois des continuités à réfléchir au croisement avec l'avenue de la République. La séparation avec la route est nécessaire à 70 km/h.

- **Traversée du hameau de Labarre :** Les chicanes posent problème en brisant la continuité cyclable et en forçant les cyclistes à se rabattre sur la route de façon très dangereuse. Il faut donc retraiter cette traversée en élargissant la voie de manière à pouvoir mettre en place des bandes cyclables (cf Figure 18). Cela pose deux principaux problèmes :

- la suppression des stationnements ; ceux-ci sont relativement peu utilisés néanmoins il faudra proposer une alternative : sur la RD119 juste au Sud du hameau où l'emprise de la voirie est plus large ? Sur la parcelle 114 (aire de covoiturage ?)

- l'augmentation des vitesses : en l'absence de limitation à 50 km/h sur la section Labarre-Berdoulet, les automobilistes ne seront plus forcés de ralentir. Il faudra proposer une solution , l'une d'elle peut-être un rétrécissement de la chaussée au niveau des deux sorties du hameau (pont et vers Capitany).

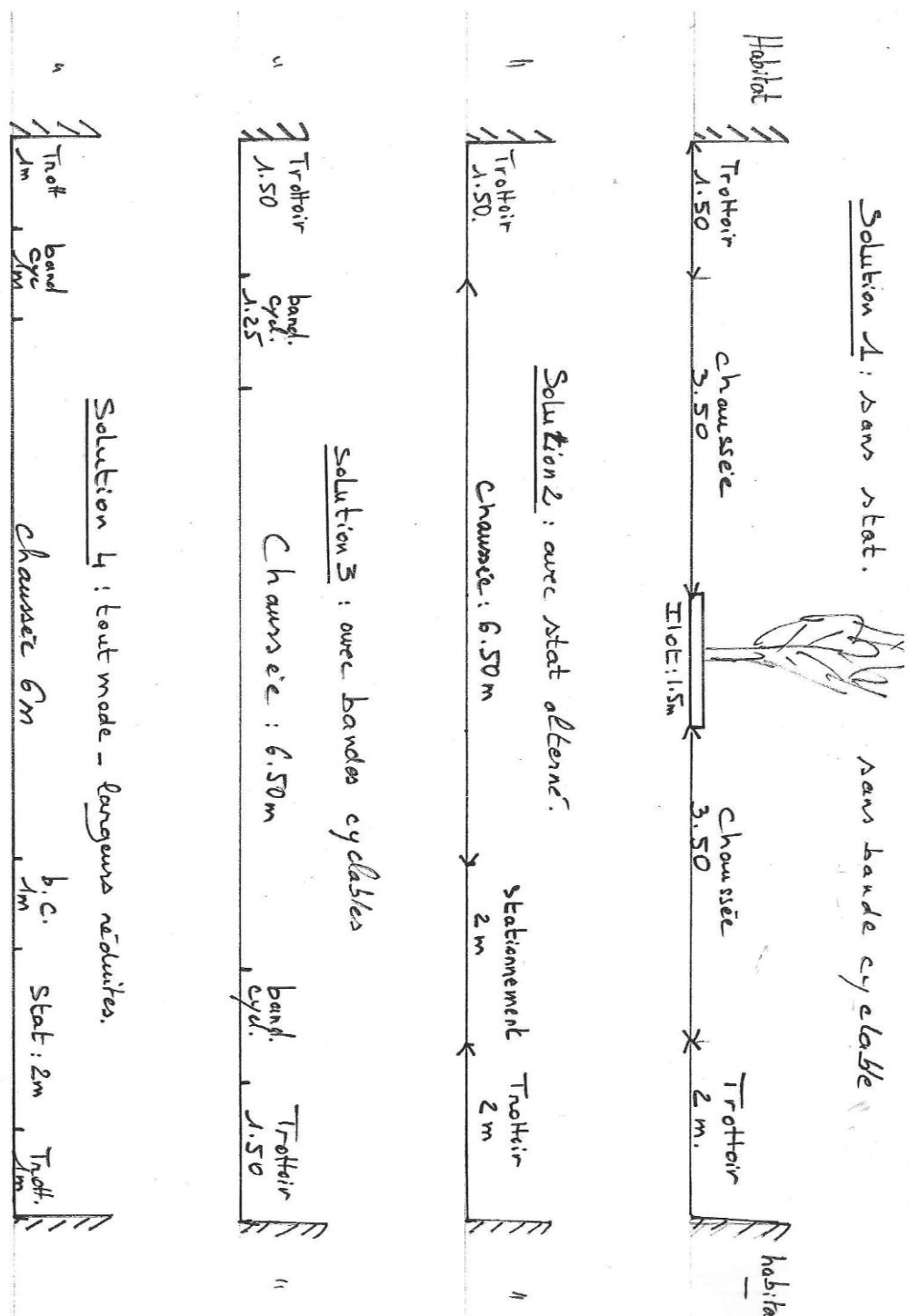


Figure 18 : Coupe de l'avenue Leclerc à hauteur de Labarre ; différentes solutions envisagées de requalification de l'axe (source : mairie de Foix)

- Quartiers de Capitany et Labarre : la zone 30 existante peut être étendue à l'ensemble des rues du quartier à l'exception de l'avenue Leclerc et de l'avenue de la République.

- **L'avenue de la République** peut de par sa largeur et l'importance de la circulation être dotée de bandes cyclables. Il est possible de l'inclure dans la zone 30 auquel cas il faudra prévoir des aménagements pour ralentir la circulation (plateau traversant au carrefour avec la rue Jean Moulin/19 Mars).
- **RD919** : bandes cyclables avec continuité jusqu'à Permilhac et la commune de Saint-Jean de Verges : nécessité d'accotements bien marqués et entretenus (pas de gravillons, d'obstacles...). L'arrivée au rond-point de Permilhac doit être repensée : poursuivre la piste cyclable à la place des bandes blanches.

À plus long terme, une voie en site propre piétons/cycles suivant le lit de l'Ariège permettrait cette liaison de façon plus agréable et sécurisée, ce qui est important étant donnée la fréquentation de la route.

3-2-4 Bouychères/Le Terrefort/Peysales/Le Vignoble

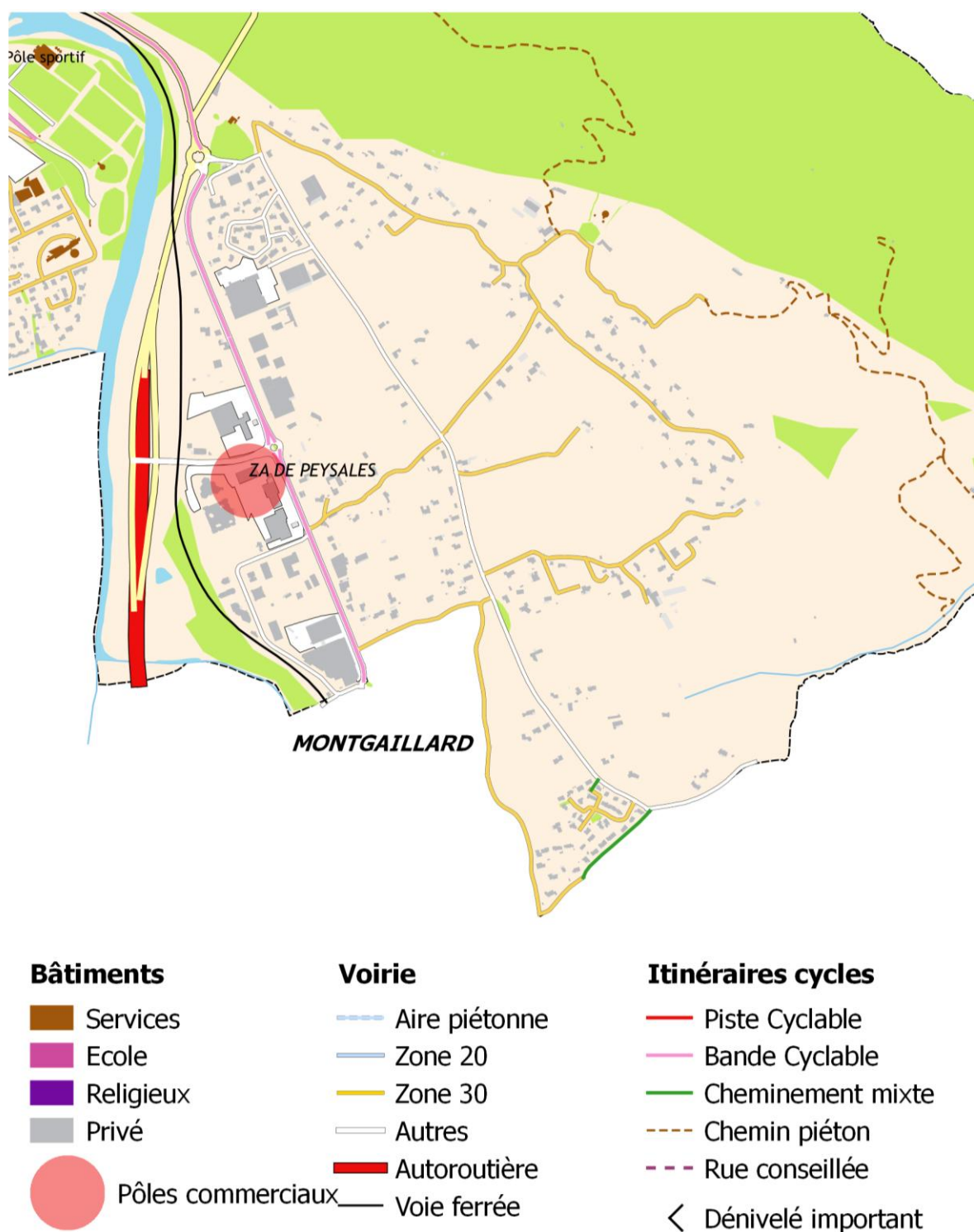


Figure 19 : Plan Vélo - Le Terrefort/Peysales/Le Vignoble (conception et réalisation : R. Puchaczewski)

- **Cours Bouychères et avenue de Barcelone** : les bandes cyclables existantes sont satisfaisantes, à l'exception du carrefour de la croix de Bouychères où la bande s'interrompt brutalement. Toutefois ce carrefour devrait bientôt être amélioré, ce qui sera l'occasion de permettre une

réinsertion moins brutale. Un petit tronçon subsiste sans bande cyclable mais il est impossible de faire autrement du fait de la largeur de la chaussée.

- **Chemin de la Croix de Bouychères et Parc Bouychères** : un itinéraire satisfaisant qui permet un raccourci considérable aux usagers des modes actifs, surtout depuis que la passerelle sur l'Ariège est ouverte en permanence.
- **Route d'Espagne** : faire des bandes cyclables sur toute la longueur jusqu'à Montgaillard en utilisant l'accotement, les ronds-points offrent une sécurité suffisante aux croisements. Dans la partie Nord, à partir du panneau publicitaire Le Pyrène le long du mur anti-bruit, l'accotement ne suffit pas et un agrandissement de la voie sera nécessaire.
- **Avenue de Roquefixade** : l'aménagement pour les vélos n'est pas prioritaire compte-tenu des besoins assez faibles mais devra être réfléchi à long terme si l'Avenue est reconfigurée en voirie urbaine. Un emplacement réservé de 12 m de large est d'ailleurs déjà prévu dans le PLU pour des bandes ou pistes cyclables.
- **Chemins de la Graousse, de la Teulade, du Rambail, rue du Vignoble, chemin du Causou** : zones 30 à mettre en place

3-2-5 Champ de Mars/Lauquié

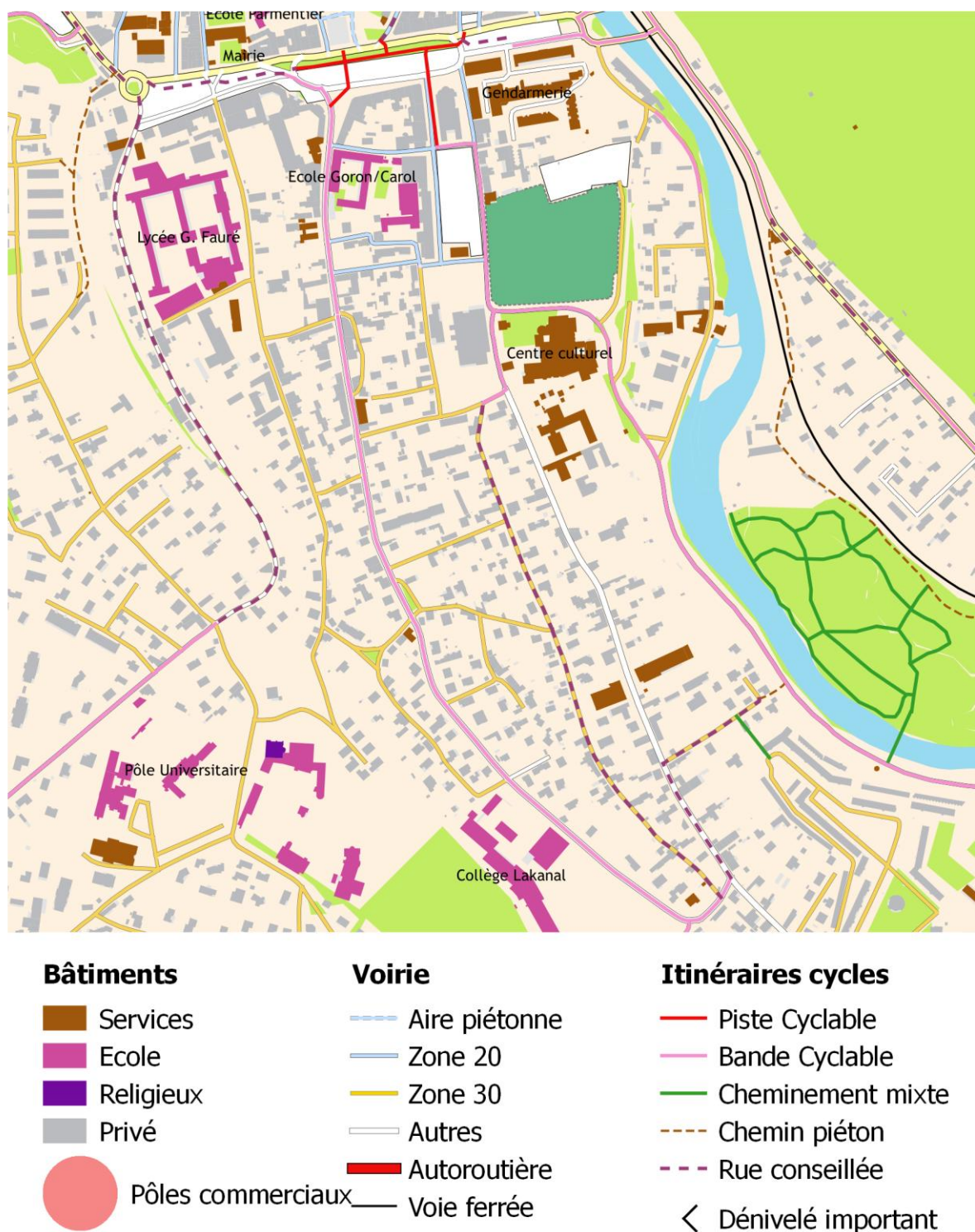


Figure 20 : Plan Vélo - Champ de Mars/Lauquié (conception et réalisation : R. Puchaczewski)

- La bande cyclable de l'avenue d'Alsace-Lorraine est satisfaisante pour se rendre du centre-ville vers le Courbet, malgré les nombreux stationnements qui s'y font aux horaires d'ouverture de l'école et du collège. Il faut toutefois sécuriser son accès depuis les allées de Villote.

- La majeure partie du quartier doit être mise en **zone 30**, notamment toutes les petites rues perpendiculaires aux deux grands axes.
- la **rue de la Couate** (déjà en zone 30) doit rester l'itinéraire privilégié pour les cyclistes venant du Courbet. Il serait opportun de rénover la chaussée, actuellement dangereuse pour les cyclistes.
- la **rue Delpech** peut être mise en zone 30 également pour sécuriser l'abord du lycée ; le double-sens cyclable faciliterait son accès depuis Villote.
- l'**avenue Charles de Gaulle** peut conserver son traitement actuel entre le Courbet et le centre culturel.
- **Le Champ de Mars** ainsi que les rues environnantes mériterait d'être transformés en zone de rencontre (cf Figure 21).

Avec la piscine, la communauté de communes, la crèche, l'école Lucien Goron/Marie Carol, le centre culturel, la poste, le supermarché, et le skate park, la zone est un des pôles majeurs de la ville, très fréquenté par les piétons qui y circulent mais qui s'y arrêtent aussi. Il y a notamment de nombreux enfants, usagers de la crèche et de l'école proches mais aussi des divers services : la place est devenue un lieu de rendez-vous pour les collégiens et lycéens.

C'est aussi un lieu de passage important qui est situé sur notre itinéraire allant de Ferrières au centre-ville : le cycliste doit pouvoir se rendre de la rue de la Couate au plateau central des allées de Villote aisément et en sécurité.

Plusieurs itinéraires piétons sont à considérer : l'itinéraire entre l'école et la piscine par la rue du Camp de la Palle est souvent emprunté par des groupes de scolaires, les usagers du parking de la Vigne cherchent eux à rejoindre le centre-ville ; la place des piétons est donc à renforcer.

La solution de la zone de rencontre semble donc particulièrement adaptée, d'autant que les voitures vont rarement à plus de 20 km/h dans cette zone. Une étude a été commandée par la requalification de cette

place, il faudra y inclure une réflexion sur un aménagement plus accueillant envers les modes actifs dans le quartier (parvis piéton, chaussée surélevée)

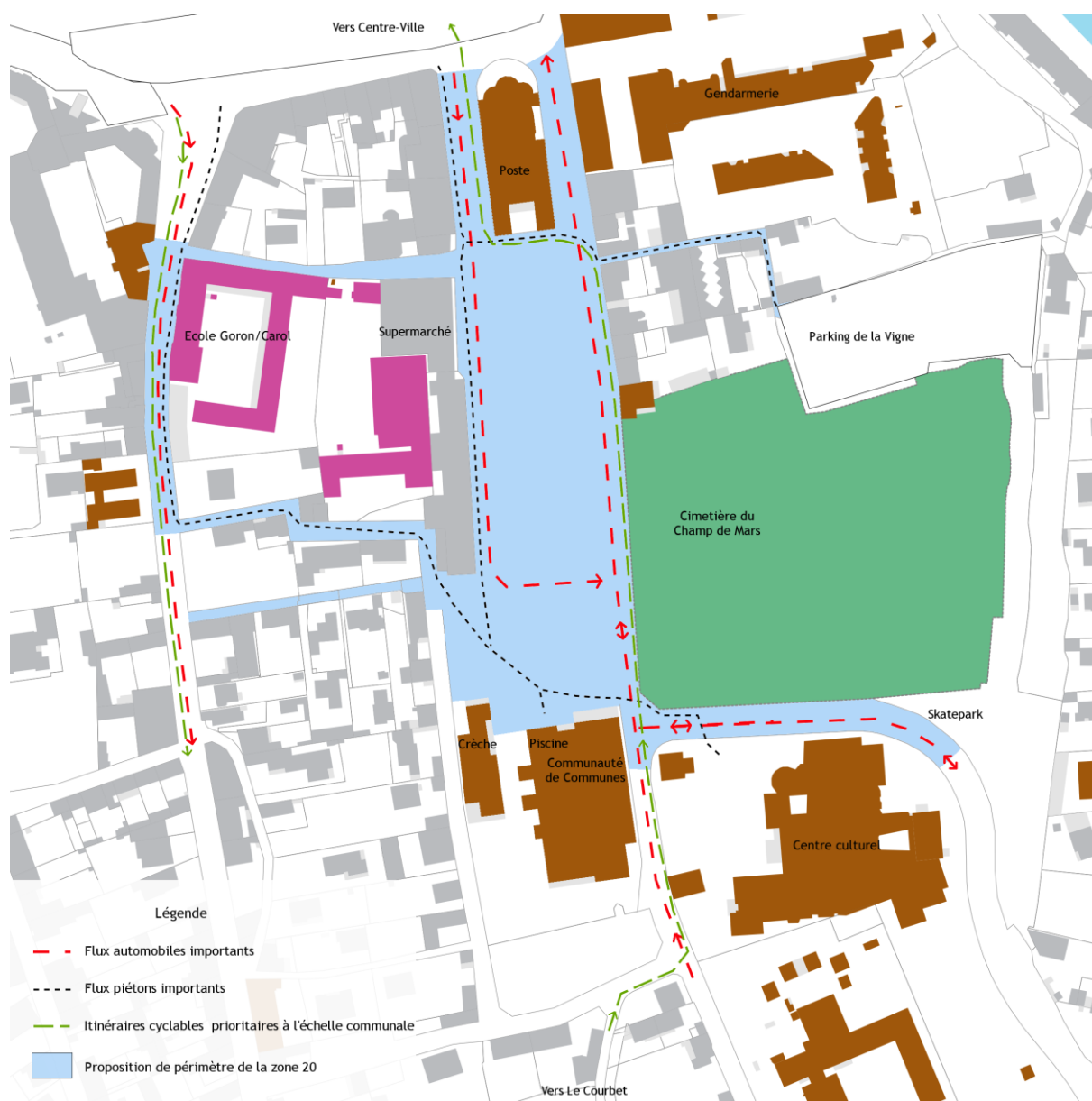


Figure 21 : Zone de rencontre sur le Champ de Mars (conception et réalisation : R. Puchaczewski)

- **l'avenue François Mitterrand** : réfléchir sur une autre signalisation de l'avenue (ajouter un panneau « sauf vélos » à l'interdiction de circuler pendant les horaires des bus). La montée du centre culturel doit être équipée d'une bande cyclable dans le sens de la montée (toujours plus important que dans le sens de la descente car l'écart de vitesse est plus fort entre le cycliste et l'automobiliste)

3-2-6 Le Courbet

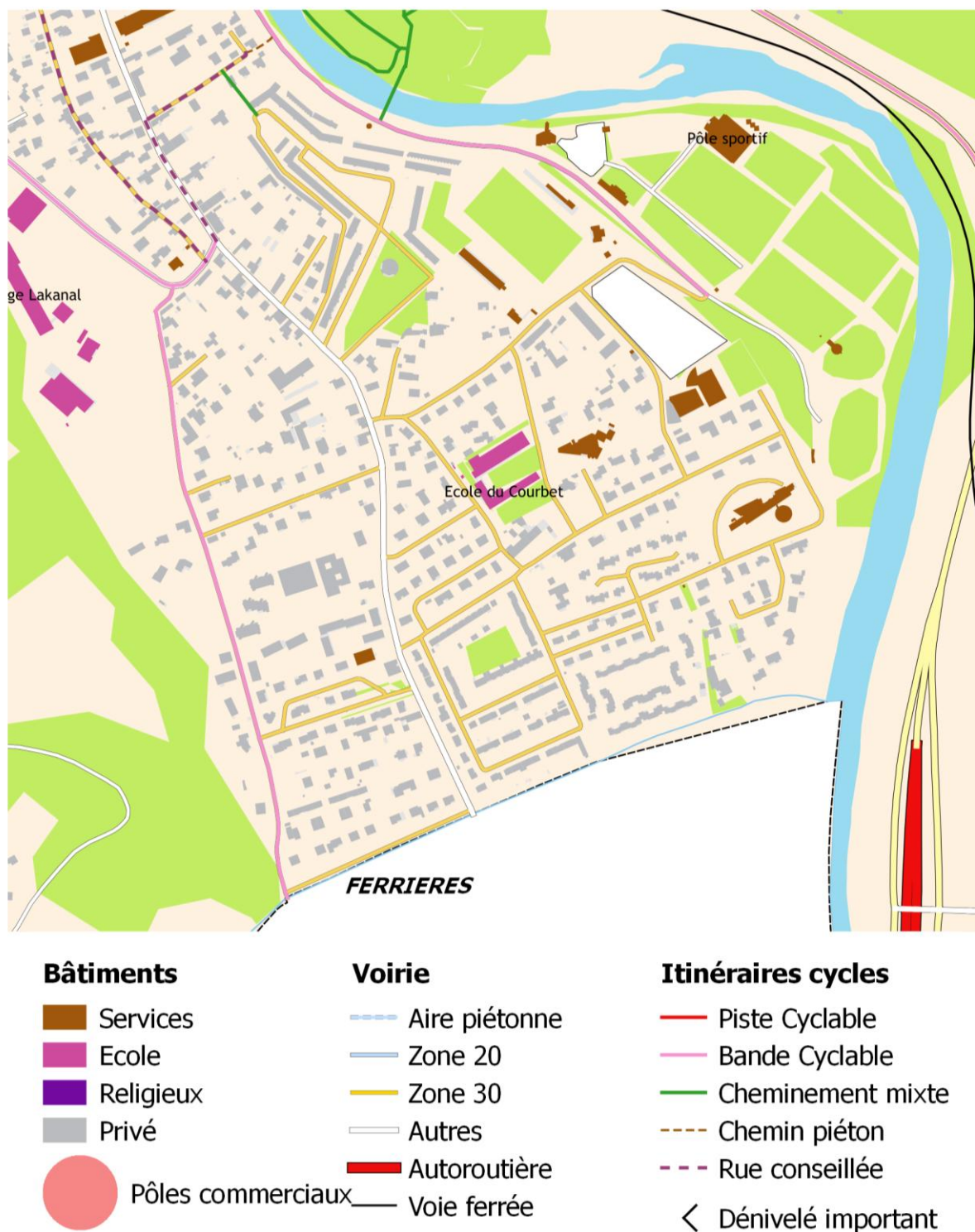


Figure 22 : Plan Vélo - Le Courbet (conception et réalisation : R. Puchaczewski)

- Le **Boulevard du Sud** doit bientôt être équipé de bandes cyclables, il pourra également être mis en zone 30.
- Une **zone 30** sera instaurée sur la quasi-totalité du quartier à l'exception de l'avenue de Ferrières et de l'avenue François Mitterrand.

- **L'avenue de Ferrières** doit rester dans son traitement actuel, les cyclistes sont encouragés à emprunter le boulevard du Sud.
- l'accès au parc Bouychères doit être facilité par le réaménagement de l'escalier qui descend depuis **la cité du Courbet** et sa connexion par un cheminement doux avec l'impasse de la Peyrade (liaison prévue par l'emplacement réservé n°20 du PLU).

3-2-7 Cap de la ville/Montgauzy/Cadirac



Bâtiments

Services

Ecole

Religieux

Privé



Pôles commerciaux

Voirie

Aire piétonne

Zone 20

Zone 30

Autres

Autoroutière

Voie ferrée

Itinéraires cycles

Piste Cyclable

Bande Cyclable

Cheminement mixte

Chemin piéton

Rue conseillée

< Dénivelé important

Figure 23 : Plan Vélo - Cap de la Ville/Cadirac/Montgauzy (conception et réalisation : R. Puchaczewski)

- **Avenue Lakanal**, une bande cyclable serait souhaitable (au moins en montée) mais la place n'est pas disponible.

- **Avenue de Cadirac** : mise en place de bandes cyclables jusqu'au hameau.
- **Route de Ganac** : le traitement actuel convient du fait de la faible fréquentation cyclable de la route mais il faudra implanter des bandes cyclables si la route est transformée en voirie urbaine un jour.
- **Chemin de Notre-Dame** : meilleur fléchage (pour les piétons surtout).
- **Avenue Jean Monnet Cap de la ville** : aménagement d'une bande cyclable dans la côte dans le sens de la montée.
- **Le Chemin vieux** est trop étroit pour être équipé de bandes cyclables, son traitement en zone 30 doit permettre la cohabitation des modes de déplacement.
- **Chemin de la Plaine de Cadirac** : Agréable car large et peu fréquenté, mais c'est un axe relativement peu important.
- **Zone 30** sur tout le quartier à l'exception de l'avenue Jean Monnet jusqu'au Conseil Général, et de l'Avenue Lakanal/de Cadirac jusqu'à l'école.

3-2-8 Cardié/Le Cussol

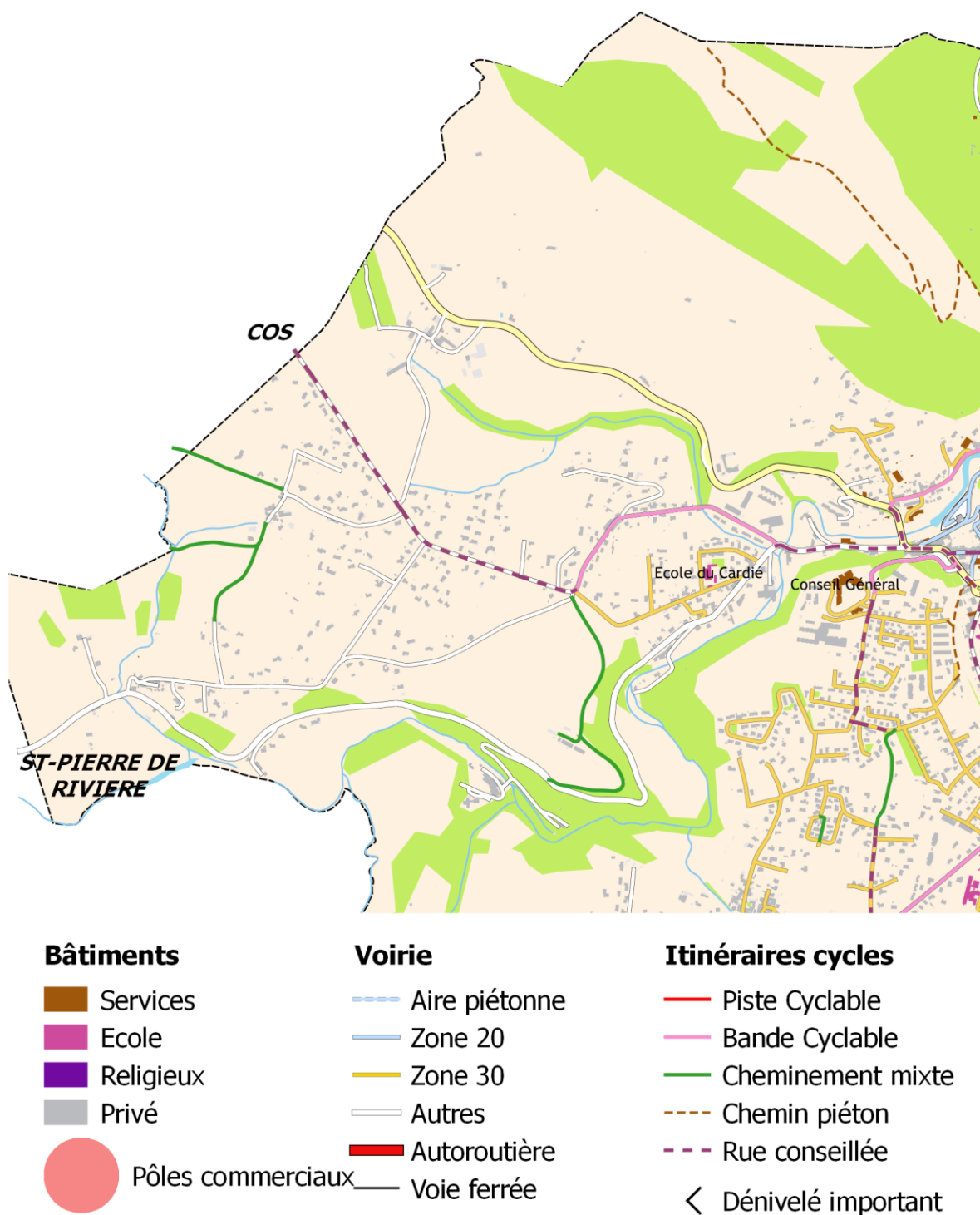


Figure 24 : Plan Vélo - Cardié/Le Cussol (conception et réalisation : R. Puchaczewski)

- **Rue Planissoles**, des bandes cyclables sont impossibles à mettre en place mais il est nécessaire d'apaiser la circulation. La limitation actuelle (50 km/h) n'est pas respectée, il faudra implanter des ralentisseurs.

- **Carrefour Avenue de Lérída/ Rue Planissoles** à requalifier, soit au moyen d'un plateau traversant soit grâce à un système de feux tricolores.
- Bande cyclable indispensable en montée sur **l'avenue Sibian**.
- **Avenue de Cos** : envisager à moyen-terme un rétrécissement du large trottoir (interdit aux vélos) au profit de bandes cyclables.
- **Route de St-Pierre de Rivière** : Les aménagements (bien que demandés par certains habitants) sont peu utiles à court terme : la largeur est suffisante et surtout les cyclistes sont peu nombreux du fait du caractère moins « urbain » de la route. Une limitation à 70 km/h est peut-être à envisager. C'est à négocier de toute façon avec le Conseil Départemental
- **La zone 30** actuelle suffit, il faudrait rétablir le double-sens cyclable sur la rue Palauqui.

3-3 Les mesures globales

Au-delà de ces aménagements précis qui visent à créer à Foix un réseau cohérent et sécurisé pour les piétons et surtout les cyclistes, certaines mesures générales sont à prendre pour impulser une dynamique vers les modes actifs de déplacement.

3-3-1 Préconisations d'aménagement des voiries

De manière générale, et même quand il s'agit de voiries situées en dehors du réseau cyclable décrit ci-dessus, certains principes sont à observer dans l'aménagement des voiries.

- **Qualité du revêtement sur toute la largeur de la voie** : les vélos doivent pouvoir circuler sur le bord de la voie sur de bons revêtements et sans rencontrer d'obstacles (gravillons, objets divers). Il est important de refaire le revêtement et de balayer sur toute la largeur de la voie, et pas seulement celle utilisée pour les voitures.

- Eviter si possible les rafistolages, rebouchages de nids de poules qui suffisent pour les voitures mais sont très inconfortables en vélo et peuvent pousser les cyclistes à faire des écarts imprévisibles, cause d'accidents.
- Visibilité à hauteur des carrefours et passages piétons : les usagers qui se croisent doivent pouvoir se voir dans des conditions optimales, ce qui implique parfois de limiter le stationnement en amont des passages piétons au moyen d'une extension du trottoir.
- Penser à chaque usager lors de l'implantation de chicanes, de poteaux, de panneaux, de stationnements cyclables ou autres entraves à la circulation : cyclistes, piétons, PMR.
- De manière plus générale, tous les travaux et études de cas montrent que le meilleur levier pour un basculement vers les modes actifs est de rendre plus difficile le stationnement. Il ne faut évidemment pas être radical, que ce soit pour tenir compte du contexte quasi-rural avec une offre très faible de transports en commun, ou pour des raisons politiques.

3-3-2 Les sas vélos

Les sas vélos sont de petits espaces placés à un feu tricolore devant la file des voitures et réservés aux vélos. Très peu coûteux à mettre en place, ils permettent au vélo :

- d'être vu
- de se positionner pour tourner à gauche
- de démarrer avant les automobilistes pour une meilleure perception, insertion et pour ne pas avoir à respirer les gaz d'échappements.



Figure 25 : Exemple de sas vélo (Source : eduscol.education.fr)

Il faut mettre en place des sas vélo (cf Figure 25) sur les 5 feux de la ville ; c'est une mesure peu coûteuse et qui a prouvé son efficacité.

- Avenue Leclerc/Avenue de la république
- Avenue Leclerc/Avenue Clémenceau
- Avenue Clémenceau/Rue Jean Nayrou
- Avenue de Cadirac
- Avenue Leclerc/Rue des Bruilhols

3-3-3 Les stationnements cyclables

Il faut distinguer plusieurs types de stationnement cyclable. Les stationnements de courte et moyenne durée se font principalement sur voirie, et sont donc sous la responsabilité directe de la commune.

L'offre en stationnements de courte durée (« attache-vélo ») est satisfaisante dans le centre-ville, mais presque inexistante dans les autres quartiers de la ville. Même si une tolérance est exercée envers les usagers qui attachent leur vélo sur du mobilier urbain (barrières...) ceux-ci ne sont pas prévus à cet effet. En y accrochant leur vélo (faute de mieux) les cyclistes peuvent empêcher le passage de PMR.

Il faut donc implanter des stationnements cyclables dans les différents quartiers, à la fois pour répondre au besoin mais aussi pour l'image du vélo et de l'action de la mairie en sa faveur (cf Figure 26) :

- Avenue de Ferrières, résidence la Condamine : (épicerie)
- Cité Pierre Faur : sandwicherie, boulodrome
- plaine des sports
- Rue Victor Hugo : Caf, URSSAF, Pôle Emploi
- Cours Irénée Cros
- Avenue du Général Leclerc à hauteur des commerces autour du n° 37-39 : boulangerie, pizzeria, assurances et du n° 59 : boulangerie, pharmacie, épicerie bio
- Avenue de Barcelone à hauteur de Bouychères
- Entrée du Capitany
- Base de loisirs de Labarre
- Hameau de Labarre
- Boulodrome et aire de jeux du Capitany
- petits commerces de la cité du Capitany
- Le Cardié : Centre médical, commerces
- Hameau de Cadirac
- Chemin de la Plaine de Cadirac

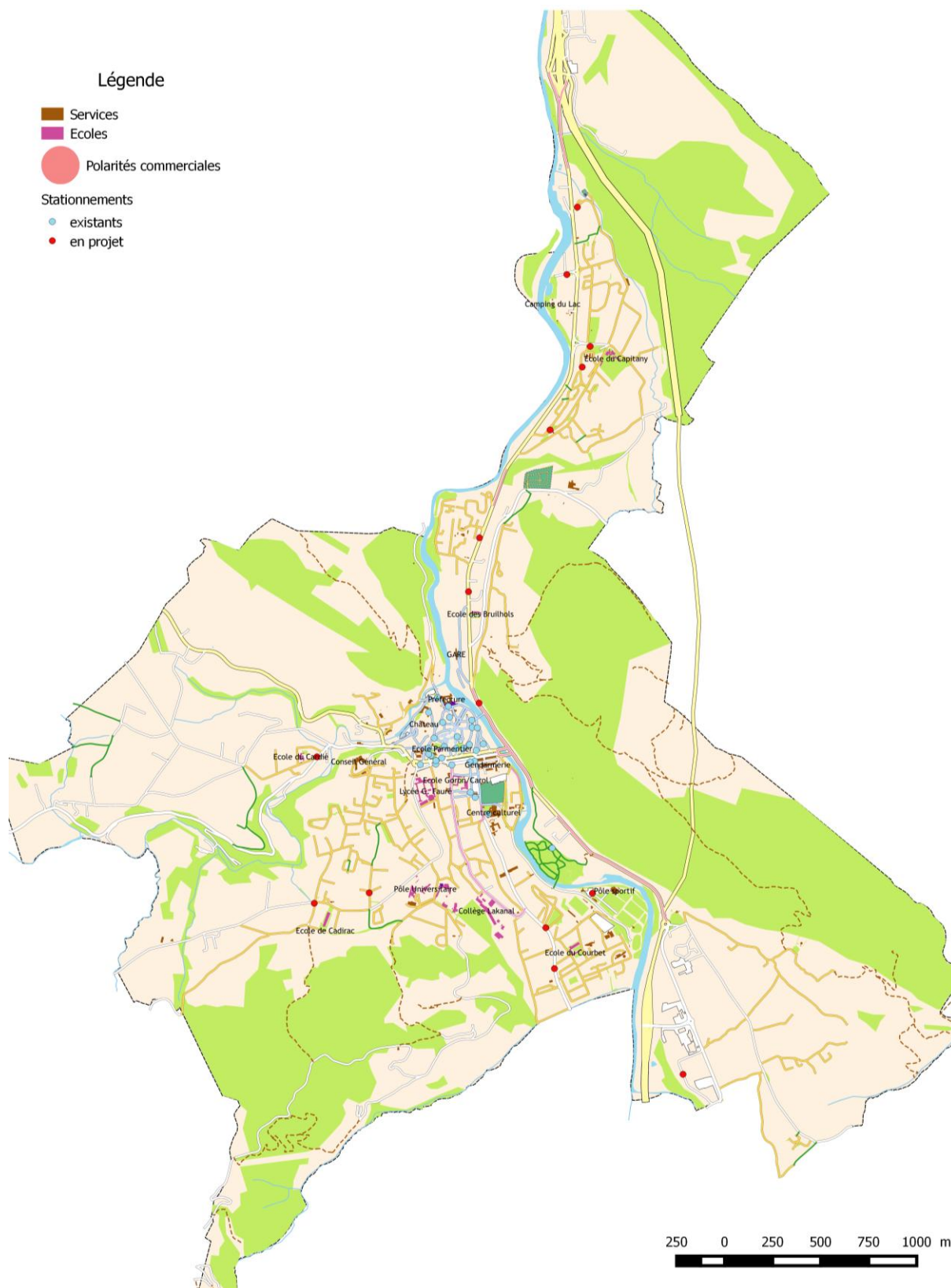


Figure 26 : Stationnements cyclables (projet) (conception et réalisation : R. Puchaczewski)

Toutefois dans le cas du stationnement à la journée (lieu de travail, établissements scolaires) ou longue durée (gare), il faut privilégier des

stationnements abrités et de qualité (éviter les « râteliers » qui abîment les rayons des roues et empêchent d'attacher par le cadre).

La mairie n'est pas toujours directement responsable ici mais une bonne offre de stationnement est un des piliers d'une politique cyclable, aussi elle doit inciter à agir les différents établissements de la ville :

- pôle universitaire
- préfecture
- Conseil Départemental
- CPAM
- ONF
- Etablissements scolaires du secondaire

Elle doit également implanter des stationnements cyclables dans les écoles puisque leur gestion lui appartient.

3-3-4 Communication

Une autre clé du succès de cette politique est la communication envers les habitants. Il y a d'abord l'acceptation de la zone de rencontre, des zones 30, des éventuelles mises en sens unique et réductions de vitesse. Il faudra insister sur plusieurs points :

- La réduction des vitesses est régulièrement demandée par les habitants lors des réunions de quartiers.
- une sécurité accrue pour tous les usagers (automobilistes compris) mais surtout les plus vulnérables : cyclistes, enfants, personnes âgées.
- une circulation plus fluide.
- moins de nuisances : bruit, pollution.
- des quartiers apaisés où il fait bon vivre.

- le double-sens cyclable est sans danger car il force les automobilistes comme les cyclistes à être attentifs (circulation en vis-à-vis).
- un point sur la signalisation : panneaux « zone 30 », « zone de rencontre » et la différence entre les deux.

La deuxième étape est de promouvoir les aménagements faits en faveur du vélo, pour les rendre visibles par les cyclistes potentiels (habitants, écoliers, visiteurs de passage, touristes). Un cycliste doit pouvoir être guidé d'un point A à un point B sans effort.

- signalisation spécifique des itinéraires cyclables au moyen de panneaux Dv21a (semblables à ceux qui ont été mis en place au raccourci du parc Bouychères).
- édition d'un plan-guide « Se déplacer à vélo à Foix » qui répertorie les pistes, bandes et cheminements, les « rues apaisées », les stationnements, et les itinéraires conseillés. Ce plan doit être disponible à la gare, à la mairie, au camping, à l'office du tourisme...
- articles de presse et journal de la commune, présenter les aménagements effectués mais surtout la logique de réseau, d'itinéraires, et l'importance de la sécurité dans le choix des aménagements.

3-3-5 Aide à l'achat d'un vélo à assistance électrique

Une des spécificités de Foix est son relief qui rend difficile l'accès à certains quartiers (même si on a vu qu'une grande partie de la ville est relativement plane). Une solution intéressante et qui a fait ses preuves dans d'autres villes de France est le vélo à assistance électrique (VAE). Le VAE représente 20% des vélos vendus en 2013 aux Pays-Bas.

À titre d'exemple de ce que pourrait être une aide à l'achat de VAE par la commune de Foix, ce dispositif a déjà été implanté dans une trentaine de villes françaises. Le Grand Toulouse finance 25% de l'achat d'un VAE avec un maximum de 250€ par achat. La commune de Rodez aide chaque achat de VAE à hauteur de 200€, avec un plafond de 10000€ par an. La commune de Besançon subventionne

10%, avec un maximum de 150€. La commune de Mende (12000 habitants), elle, aide à hauteur de 40%, avec un maximum de 400€ par vélo, et a permis l'achat de 60 vélos entre 2010 et 2013.

D'autres villes comme Poitiers ont mis en place un service de location (à la journée ou à plus long-terme) de VAE, mais l'agglomération étant plus peuplée il n'est pas sûr que cela soit possible à Foix.

On le voit, un tel dispositif représenterait un appui de taille à une politique cyclable, en fournissant en plus des aménagements le matériel nécessaire aux habitants qui hésiteraient à franchir le pas. Modulable selon la capacité financière et la volonté de la commune, il représente un signe politique fort en faveur du vélo.

3-3-6 Vélo et intermodalité

Les modes actifs ne doivent pas être pensés de façon isolée, c'est pourquoi les préconisations formulées permettent l'intermodalité, notamment avec le train. Grâce à un itinéraire sécurisé piétons/cycles entre le centre-ville et la gare puis à un stationnement cyclable amélioré, l'intermodalité vélo-train sera facilitée pour les cyclistes possédant un vélo.

Néanmoins qu'en est-il de la location de vélos ? Si cette éventualité peut paraître prématurée à l'heure actuelle, elle deviendra beaucoup plus envisageable quand la voie verte sera reliée directement à la gare, et permettra une pratique du vélo plus occasionnelle. À ce moment, un service de location de vélo à proximité immédiate de la gare pourra être expérimenté.

Enfin, quelle intermodalité entre les modes doux et la navette urbaine de Foix et Montgailhard ? L'intermodalité avec le vélo semble relativement limitée : les deux modes permettent des trajets similaires, et la navette desservant tous les quartiers, la distance aux arrêts est rarement assez élevée pour que le vélo soit vraiment intéressant. Par contre, l'accès piéton aux arrêts de navette est important.

Conclusion

Quel bilan faire de ce stage ? J'espère, par ce plan vélo, avoir répondu aux deux problématiques posées dans les deux premières parties de ce mémoire.

En premier lieu, les actions du plan s'inscrivent dans le contexte spécifique de la ville de Foix. Le but est de permettre un réel développement du vélo tout en restant réaliste, des actions trop ambitieuses n'étant pas toujours envisageables pour des raisons financières, techniques ou politiques.

Les éléments semblent réunis pour que ce plan d'actions soit appliqué et permette un développement du vélo, avec notamment une association de cyclistes impliquée et une volonté politique nouvelle. Toutefois sa mise en place doit s'échelonner sur plusieurs années et les obstacles peuvent encore survenir.

Mais, à travers cette réponse à la situation fuxéenne, se dégagent des pistes pour l'ensemble des villes petites et moyennes, des aménagements ou actions en faveur du vélo à la portée de celles-ci.

Par exemple, certaines mesures telles que les zones de rencontre, zones 30, sas vélo, tourne à droite, sont très peu coûteuses et ne nécessitent pas d'aménagements lourds. Elles ont pourtant prouvé leur efficacité pour réduire les vitesses et donner plus de confort et de visibilité au vélo.

De plus, beaucoup de gens pensent automatiquement « piste cyclable » dès qu'on parle d'aménagements pour le vélo. Ces aménagements sont perçus comme trop coûteux par rapport aux bienfaits apportés (d'autant qu'on ne prend souvent en compte que la satisfaction des cyclistes existants). Or le graphique du CERTU (figure 8) nous montre bien que, si les pistes cyclables sont nécessaires et incontournables sur les axes les plus dangereux, elles sont loin de l'être dans toutes les rues ; le plus souvent, une bande cyclable ou une réduction des vitesses suffit à assurer la sécurité du cycliste.

Enfin, la communication est également essentielle pour améliorer l'image du vélo et valoriser les mesures prises en sa faveur, et peut être extrêmement novatrice ou efficace sans pour autant être trop chère à mettre en œuvre.

Il ne faudrait pas croire qu'une politique vélo ne coûte rien, ce serait se leurrer. Certains problèmes sur des points névralgiques (prenons à Foix l'exemple de la liaison gare-centre-ville) ne peuvent être réglés sans un investissement important. Cependant, de façon globale, il est possible de faire beaucoup pour le vélo sans engager des sommes colossales, une chance donc pour les villes petites et moyennes.

Table des matières

Remerciements.....	3
Sommaire.....	4
Introduction.....	5
<i>I - Le vélo à Foix, une pratique peu développée</i>	<i>9</i>
1-1 Le territoire	9
1-1-1 Foix : une ville moyenne ?.....	9
1-1-2 profil sociodémographique de la population.....	10
1-1-3 Les polarités urbaines	11
1-2 Les aménagements et la pratique	14
1-2-1 Les équipements existants.....	14
1-2-2 Les usages	19
1-2-3 Les acteurs	21
1-3 Obstacles et opportunités	22
1-3-1 Les obstacles à la pratique du vélo.....	22
1-3-2 Les opportunités pour la pratique du vélo à Foix.....	26
<i>II – Le vélo dans les villes petites et moyennes : un potentiel sous-exploité ?</i>	<i>27</i>
2-1 De l'intérêt du vélo en ville moyenne	27
2-1-1 Pourquoi développer le vélo ?.....	27
2-1-2 La ville des courtes distances ?	27
2-2 Les contraintes spécifiques aux villes moyennes.....	28
2-2-1 Les contraintes directement liées à la taille.....	28
2-2-2 Une question de moyens	30
2-2-3 Une question de compétences ?	30
2-2-4 L'exemple des vélos en libre-service	31
2-3 Des conclusions à relativiser	32
2-3-1 Les villes petites et moyennes aux politiques vélo dynamiques	32
2-3-2 Comparaisons européennes.....	33
<i>III - L'exemple de Foix : des politiques en faveur du vélo à portée d'une ville de 10 000 habitants.....</i>	<i>35</i>
3-1 La logique du plan vélo	35
3-1-1 Séparation ou partage entre les différents flux ?	35
3-1-2 Les itinéraires de déplacement.....	37

3-2 Les aménagements par quartier	41
3-2-1 Centre-ville/L’Espinete.....	41
3-2-2 Gare/Les Bruilhols/Flassa	49
3-2-3 Labarre/Le Capitany/Permilhac	55
3-2-4 Bouychères/Le Terrefort/Peysales/Le Vignoble	59
3-2-5 Champ de Mars/Lauquié.....	61
3-2-6 Le Courbet	64
3-2-7 Cap de la ville/Montgauzy/Cadirac.....	66
3-2-8 Cardié/Le Cussol.....	68
3-3 Les mesures globales.....	69
3-3-1 Préconisations d’aménagement des voiries.....	69
3-3-2 Les sas vélos	70
3-3-3 Les stationnements cyclables	71
3-3-4 Communication.....	74
3-3-5 Aide à l’achat d’un vélo à assistance électrique.....	75
3-3-6 Vélo et intermodalité.....	76
Conclusion.....	77
Table des matières	79
Table des figures.....	81
Bibliographie	82
Annexe : Liste des entretiens effectués.....	88

Table des figures

Figure 1 : Classement 2015 des villes les plus "velo-friendly"	5
Figure 2 : Situation de Foix	9
Figure 3 : Polarités de la commune	13
Figure 4 : Diagnostic des aménagements existants : zoom	17
Figure 5 : Diagnostic des Aménagements existants : commune entière	18
Figure 6 : Taux de motorisation par IRIS	20
Figure 7 : Polarités et coupures	25
Figure 8 : Aménagements préconisés en fonction de la vitesse et du nombre de véhicules motorisés	37
Figure 9 : Itinéraires du plan vélo	40
Figure 10 : Plan vélo - centre-ville	42
Figure 11 : Périmètre de la zone de rencontre	45
Figure 12 : Proposition de bande cyclable rue Delcassé	46
Figure 13 : Continuités cyclables sur les allées de Villote	47
Figure 14 : Plan vélo - Gare/Les Bruilhols/Flassa	50
Figure 15 : Traitement du cours Irénée Cros	51
Figure 16 : Traitement du cours Irénée Cros (zoom	52
Figure 17 : Plan Vélo - Labarre/Capitany/Permilhac	55
Figure 18 : Coupe de l'avenue Leclerc à hauteur de Labarre ; différentes solutions envisagées de requalification de l'axe	57
Figure 19 : Plan Vélo - Le Terrefort/Peysales/Le Vignoble	59
Figure 20 : Plan Vélo - Champ de Mars/Lauquié	61
Figure 21 : Zone de rencontre sur le Champ de Mars	63
Figure 22 : Plan Vélo - Le Courbet	64
Figure 23 : Plan Vélo - Cap de la Ville/Cadirac/Montgauzy	66
Figure 24 : Plan Vélo - Cardié/Le Cussol	68
Figure 25 : Exemple de sas vélo	71
Figure 26 : Stationnements cyclables	73

Bibliographie

Ouvrages

CAILLY L., VANIER M. (dir.), 2010, *La France. Une géographie urbaine*, Paris, A. Colin, 368 p.

VINCENT-GESLIN S., 2010, *Altermobilités, mode d'emploi : déterminants et usages de mobilités alternatives au tout voiture*, CERTU, 172 p.

Mémoires

ALONZO B., 2012, *Auch ville cyclable, diagnostic et avant-projet d'une politique anticipatrice des déplacements de demain*, Mémoire de licence professionnelle : Entreprises et développement local. Toulouse 2, 62 p.

CHANUT A., 2007, *L'intermodalité entre train et vélo : Quelles pratiques et quelles attentes de la part des Midi-Pyrénéens ?*, Mémoire de Master 1 Aménagement et Développement Territorial. Toulouse 2, 90 p.

CHARRIER C., 2011, *Mise en place d'un réseau de déplacements doux à l'échelle communale : L'exemple de Saint-Gaudens, ville-centre en milieu rural*, Mémoire de Master 1 Aménagement et Développement Territorial. Toulouse 2, 131 p.

CHARRIER C., 2012, *Le stationnement cyclable sur voirie : l'exemple de la Communauté Urbaine du Grand Toulouse*, Mémoire de Master 2 Aménagement et Développement Territorial. Toulouse 2, 123 p.

DELON S., 2009, *Quelle intégration du vélo dans les villes moyennes françaises ? : L'exemple de Charleville-Mézières*, Mémoire de Master 1 Aménagement et Développement Territorial. Toulouse 2, 112 p.

SEVESSAND O., 2001, *Travail d'étude et diagnostic pour la mise en place éventuelle d'un schéma directeur et d'une politique cyclable en Ariège*, Mémoire DESS :

Aménagement et Développement Transfrontaliers de la Montagne. Toulouse 2, 99 p.

VIDAL A., 2011, *Poursuivre la création de vélo-routes et de voies vertes en Ariège en vue d'une inscription au schéma régional*, Mémoire de licence professionnelle : Entreprises et développement local. Toulouse 2, 65 p.

Articles de Revues

CASSAIGNE B., 2010, *Villes moyennes*, Revue Projets, disponible en ligne : <http://www.revue-projet.com/articles/villes-moyennes/>

DEMAZIERE et al., 2012, « Les villes petites et moyennes et leurs acteurs : regards de chercheurs », in *Norois* n° 223, pp. 7-10

DEMAZIERE C., 2014, *Pourquoi et comment analyser les villes moyennes ?*, Métropolitiques, disponible en ligne : <http://www.metropolitiques.eu/Pourquoi-et-comment-analyser-les.html>

FUBICY, 2007, « Solutions vélo pour villes moyennes », in *Vélocités*, n° 89

FUBICY, Club des Villes Cyclables, 2008, « La France du vélo, l'enquête », in *Vélocités*, n° 94

FUBICY, 2015, *Alès, la petite agglo qui grandit avec le vélo*, disponible en ligne : http://www.fubicy.org/IMG/pdf/VC_129_ALES.pdf

GIRAUD H., 2010, Le vélo représente 2,7% des déplacements en semaine, FUBICY, disponible en ligne : http://www.fubicy.org/IMG/pdf/VC105_ENQUETE_TRANSPORTS_DEPLACEMENT.pdf

HIRON B., 2010, « Mobilité et aménagement urbain, la ville en toute sécurité », in *Techni.Cités* n° 191, pp. 31-37

- MANTEI C. (dir.), 2009, « Spécial Economie du vélo », *Grand Angle Hors Série* n° 6, 34 p.
- NUYTTENS N., 2008, « La sécurité des aménagements cyclables », in *Techni.Cités*, n° 155
- NUYTTENS N., 2008, « Zones 30 et zones de rencontre : la généralisation des double-sens cyclables », in *Techni.Cités*, n° 160
- NUYTTENS N., 2009, « Le stationnement des vélos », in *Techni.Cités*, n° 175
- PAPON F., DE SOLÈRE R., 2010, Les modes actifs : marche et vélo de retour dans la ville, La Revue, disponible en ligne : http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/fileadmin/documents/_shared/pdf/4_RevueCGDD-ENTD-article_4_les_modes_actifs-08_12_10_cle09f561.pdf
- RAZEMON O., 2013, *80 000 cyclistes allemands distinguent leur capitale du vélo*, Le Monde, disponible en ligne : <http://transports.blog.lemonde.fr/2013/03/17/80-000-cyclistes-allemands-distinguent-leurs-capitales-du-velo/>
- RAZEMON O., 2015, *8 choses à savoir avant d'acheter un vélo à assistance électrique*, Le Monde, disponible en ligne : <http://transports.blog.lemonde.fr/2015/03/12/8-choses-a-savoir-avant-dacheter-un-velo-a-assistance-electrique/>
- SANTAMARIA F., « Les villes moyennes françaises et leur rôle en matière d'aménagement du territoire : vers de nouvelles perspectives ? », in *Noroi* n° 223, pp. 13-30
- WOLFF J.-P., « Pratiques et politiques du vélo à Angers », in *Noroi* n° 182, pp. 319-329

Publications et Brochures

ASSOCIATION DES DÉPARTEMENTS CYCLABLES, 2011, *Propositions méthodologiques pour l'élaboration d'une politique vélo*, Territorial, 109 p.

CEREMA, 2014, *Développer la marche et le vélo : l'expérience de 4 liaisons intercommunales*, CEREMA, 16 p.

CERTU, 2008, *Recommandations pour les aménagements cyclables*, CERTU, 108 p.

CERTU, 2012, *La mise à double-sens cyclable*, CERTU, 64 p.

CERTU, 2013, *Le point sur l'usage du vélo en milieu urbain*, CERTU, 16 p.

CETE DE L'EST, 2008, *Généralisation des doubles sens cyclables pour les voiries de type zone 30, le cas de Illkirch-Graffenstaden*, CERTU, 22 p.

COMMISSION EUROPEENNE, 1999, *Villes cyclables, villes d'avenir*, Office des publications officielles des communautés européennes, 62 p.

DIRECTION GÉNÉRALE DES COLLECTIVITÉS LOCALES, *Les chiffres clés des collectivités locales 2015*, 113 p.

FUB, 2011, *Vélo : des clefs pour réussir la transition*, 16 p.

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER, 2008, *La démarche « code de la rue » en France - Premiers résultats*, 10 p.

MINISTÈRE DÉLÉGUÉ AUX TRANSPORTS, A LA MER ET A LA PÊCHE, 2014, *Plan d'actions pour les mobilités actives - La marche et le vélo*, dossier de presse, 32 p.

MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT, 2009, *Le vélo aux Pays-Bas*, disponible en ligne : <http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Leveloauxpaysbas2009.pdf>

PUCA, 2001, *Le stationnement des résidents en centre-ville*, CERTU, 135 p.

SERVICE DE L'OBSERVATION ET DES STATISTIQUES, 2010, *Enquête Nationale Transports et Déplacements 2008*, disponible en ligne : <http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/transports/trv/deplacement-mobilite/mobilite-reguliere-locale.html>

VILLE DE RENNES, 1993, *Le vélo dans la ville*, colloque, Ville de Rennes, 40 p.

Publications techniques locales

GRAMMONT P., COUDERC J.L., 2000, *Etude de transports collectifs du val d'Ariège entre Foix et Pamiers*, CG09/DDE09, 114 p.

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER, 2010, *Le schéma régional Véloroutes et Voies Vertes en Midi-Pyrénées (Ariège)*, 58 p.

VEL09, 2014, *Commune de Foix - Déplacements dans les aires piétonnes et les rues adjacentes*, Vel09, 30 p.

VILLE DE PARIS, 2015, *Paris à vélo*, disponible en ligne : <http://www.paris.fr/accueil/deplacements/paris-se-dote-d-un-nouveau-plan-velo/>

Fiches CERTU

Recueil de fiches vélo, 2009, Dossier CERTU :

Recueil de fiches 1 : Sécurité routière et mise en place d'une politique locale, 2009, Dossier CERTU

Recueil de fiches 2 : Sécurité routière et mise en place d'une politique locale, 2009, Dossier CERTU

Recueil de fiches 3 : Sécurité routière et mise en œuvre des aménagements en section courante et carrefours, 2009, Dossier CERTU

Recueil de fiches 2 : Sécurité routière et prise en compte des usagers, 2009, Dossier CERTU

Recueil de fiches 3 : Sécurité routière et prise en compte des usagers, 2009, Dossier CERTU

Recueil de fiches Modes doux, 2011, Dossier CERTU

Le stationnement des vélos sur les espaces privés, 2006, Fiche CERTU

Les zones de circulation particulières en milieu urbain, 2008, Dossier CERTU

Généralisation des zones 30 : L'exemple de Lorient, la ville des « quartiers tranquilles », 2008, Fiche CERTU

Mise en conformité des aires piétonnes et zones 30 existantes, 2009, Fiche CERTU

Aire piétonne, zone de rencontre, zone 30 : quels domaines d'emploi ?, 2009, Fiche CERTU

Modérer la vitesse des véhicules en ville, pourquoi ?, 2010, Fiche CERTU

Encombrement des trottoirs : Stationnement, 2010, Fiche CERTU

La piétonnisation d'une petite ville littorale : l'exemple de Piriac s/Mer, 2010, Fiche CERTU

Cédez-le-passage cycliste au feu rouge, 2012, Fiche CERTU

Sitographie (sites consultés entre avril et juin 2015)

Congrès Velo City 2015 : <http://www.velo-city2015.com/>

COPENHAGENIZE, 2015, *The 2015 Copenhagenize index, bicycle-friendly cities*, disponible en ligne : copenhagenize.eu/index/

Annexe : Liste des entretiens effectués

- Alain BUGE, Vel09 : association des cyclistes de Foix et environs
- Rémy DOUMENQ, Foix Cyclo : association de cyclotourisme de la ville
- Parents d'élèves de l'école Lucien Goron/Marie Carol
- Thomas MADELEINE, Directeur de l'école Paul Bert (Capitany)
- Véronique TATRY, Chargée de mission Air-Mobilité à l'ADEME
- François COURTIN, Chargé de mission énergie-climat & mobilité durable à la DDT de l'Ariège
- Jean-Pierre CASSAGNAUD, Responsable Accessibilité à la DDT de l'Ariège
- Assaf URIELLI, Parent d'élève membre du collectif pour la desserte en transports scolaires des quartiers de Foix

Une réunion d'information ouverte aux intéressés a également été mise en place le 18 Juin 2015 au cours de laquelle les dispositions du plan vélo ont été présentées et discutées.

Résumé :

Le vélo connaît aujourd'hui un renouveau certain dans les grandes villes françaises, mais peine à se faire sa place dans le reste du territoire. Ce mémoire propose de s'intéresser à la question des villes petites et moyennes : quelles y sont les opportunités pour le vélo, pourquoi ne s'y développe-t-il pas, quelles sont les pistes d'actions ? La réflexion se repose pour ce faire sur l'expérience d'un stage sur l'élaboration d'un plan de déplacements vélo à la mairie de Foix.

Mots clés :

Vélo, villes petites et moyennes, politiques, Foix