

24/09/2025

Evaluation de l'expérimentation Rue d'Alsace Lorraine



Au cœur de
votre quotidien

toulouse
métropole

Sommaire




1. Objectifs, méthodes et état des lieux
2. Le ressenti des usagers, pendant et après expérimentation : enquêtes usagers
3. Les pratiques de déplacement, observation des vidéos
4. Accidentologie
5. Actions au titre du Code de la rue
6. Bilan global de l'évaluation
7. Les scénarios envisagés

1 Objectifs, méthodes et état des lieux

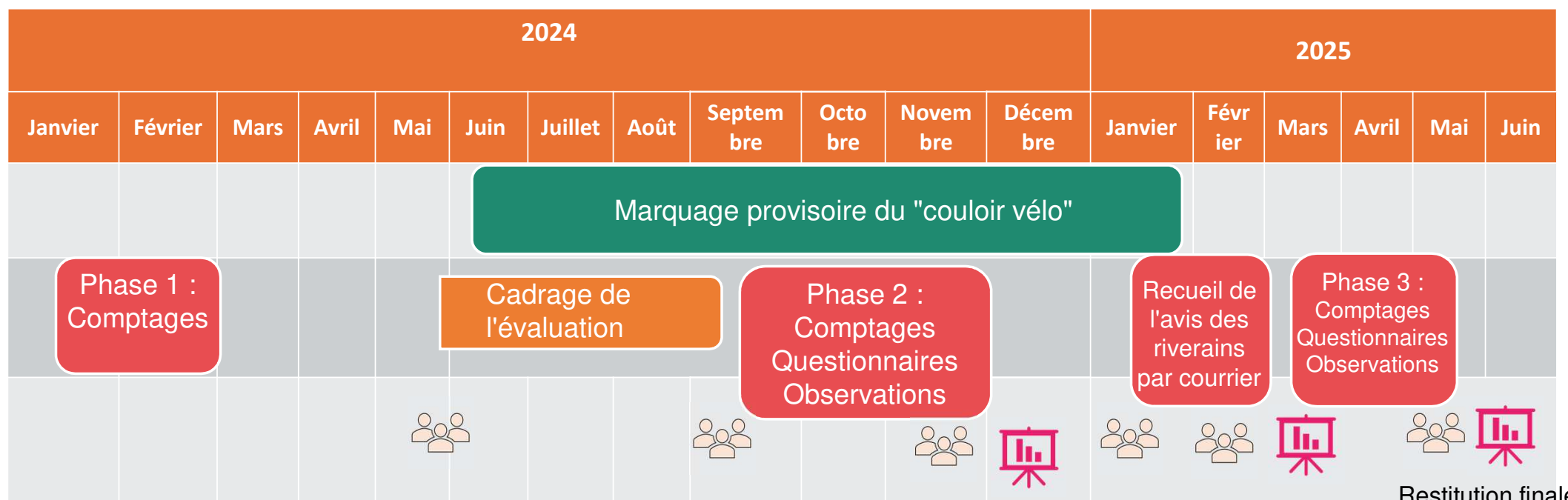
Les objectifs

- Evaluer et suivre sur un temps long les mobilités sur la rue Alsace-Lorraine, selon les différentes phases de l'expérimentation
- Connaitre les flux et la répartition modale, sur 4 points de la rue Alsace Lorraine
- Quantifier et qualifier les interactions entre usagers "avant", "pendant "et "après" le retrait des marquages
- Mesurer le ressenti des usagers sur le partage de l'espace public pendant la période d'expérimentation et après le retrait des marquages.

Une méthodologie innovante

| Outils  | Objectifs  | Temporalité  | Nb de répondants/de créneaux réalisés |
|--|--|---|--|
| Questionnaires administrés en face à face dans la rue | <ul style="list-style-type: none"> Mesurer le ressenti des usagers vis-à-vis du partage de l'espace public et de l'expérimentation | <ul style="list-style-type: none"> Pendant et après le retrait des marquages Les jours enquêtés : même jours que les comptages flux et vitesses | <ul style="list-style-type: none"> 1ere vague : 164 répondants 2e vague : 175 répondants |
| <u>Questionnaire en ligne</u> sur la plateforme <i>je participe</i> | <ul style="list-style-type: none"> Atteindre davantage d'usagers cyclistes Mesurer le ressenti des usagers vis-à-vis du partage de l'espace public et de l'expérimentation | <ul style="list-style-type: none"> Pendant l'expérimentation du 30/09 au 30/11 2024 | <p>448 répondants</p> <ul style="list-style-type: none"> 51% de piétons 49% de cyclistes |
| Comptages des flux et des vitesses | <ul style="list-style-type: none"> Mesurer le volume et la vitesse des déplacements par mode | <ul style="list-style-type: none"> Avant, pendant, et après le retrait des marquages Les jours enquêtés : Mercredi et jeudi (07h-09h, 12h-14h, 16h-18h) et Samedi (12h-18h) | <ul style="list-style-type: none"> 4 points de comptages |
| Observations vidéos de la rue (3 postes vidéos) | <ul style="list-style-type: none"> Objectiver le ressenti des usagers en qualifiant et quantifiant leurs interactions | <ul style="list-style-type: none"> Avant, pendant et après le retrait des marquages Les jours enquêtés : même jours que les comptages flux et vitesses | Analyse de 12 créneaux vidéos par période de l'expérimentation |

Calendrier



Aménagement de la rue Alsace Lorraine



Réunion du groupe projet



Collecte des données



Restitutions aux Elus

2 Le ressenti des usagers pendant et après expérimentation : enquêtes usagers

Méthodologie

Pendant expérimentation

Je participe

448 répondants

Enquête **publiée en ligne sur la plateforme je participe** du 30/09/2024 au 30/11/2024.



Face à Face

164 répondants

Enquête **administrée en face à face** dans la rue d'Alsace Lorraine :

- **3 points de collecte** : Boutique orange, Monoprix, Musée des augustins
- **différents créneaux horaires** : Trajets domicile travail, Mercredi et samedi après-midi et sur la pause méridienne

Après expérimentation

Face à Face

175 répondants

Enquête **administrée en face à face** dans la rue d'Alsace Lorraine du 19/03/2025 au 27/03/2025 :

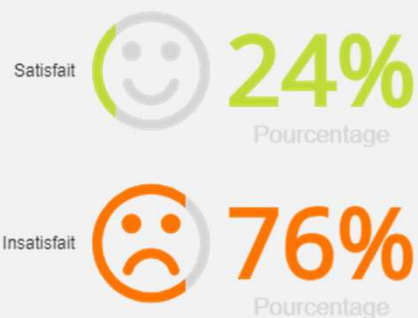
- **3 points de collecte** : Boutique orange, Monoprix, Musée des augustins
- **différents créneaux horaires** : Trajets domicile travail, Mercredi et sur la pause méridienne

Des comparaisons avec l'enquête BVA de 2018 et l'enquête IFOP de mai 2025

Rue d'Alsace Lorraine, un partage de l'espace jugé insatisfaisant par les cyclistes

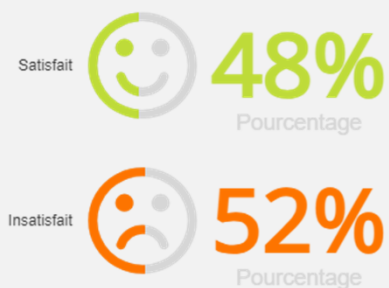
Pendant expérimentation

Je participe



66% cyclistes
85% piétons

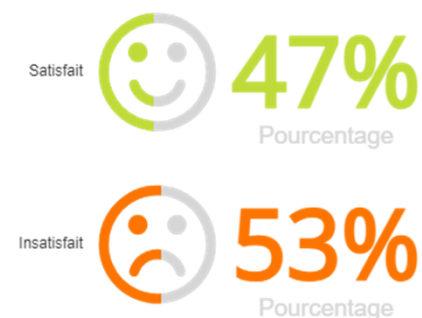
Face à Face



70% cyclistes
45 % piétons

Après expérimentation

Face à Face



74% cyclistes
44 % piétons

Enquête IFOP mai 2025 : 59% de satisfaction sur le partage de l'espace au niveau de Toulouse Métropole

Un sentiment de sécurité dans le déplacement différent entre cyclistes et piétons

Pendant expérimentation

Je participe

Note moyenne rue
d'Alsace Lorraine

4.4

 **3.7** rue d'AL

 **5.2** rue d'AL

Face à Face

Note moyenne rue
d'Alsace Lorraine

6.5

 **6.9** rue d'AL

 **5.4** rue
d'AL

Après expérimentation

Face à Face

Note moyenne rue
d'Alsace Lorraine

6.7

 **7.1** rue d'AL

 **5.6** rue d'AL

Utilité de l'expérimentation : des avis mitigés

Pendant l'expérimentation, **92%** des usagers avaient remarqué les marquages.

Après leur retrait, seul **69%** des personnes ayant fréquenté la rue ont remarqué les marquages.



96% des personnes n'ayant pas remarqué l'expérimentation sont des piétons

Au global sur l'utilité de l'expérimentation, les usagers sont plutôt mitigés.

Des divergences d'opinions notables entre cyclistes et piétons.

Utilité pendant et après expérimentation



● Utiles ● Pas utiles ● Ne se prononce pas



● Utile ● Pas utiles ● Ne se prononce pas

■ Eléments sous-représentés ■ Eléments sur-représentés

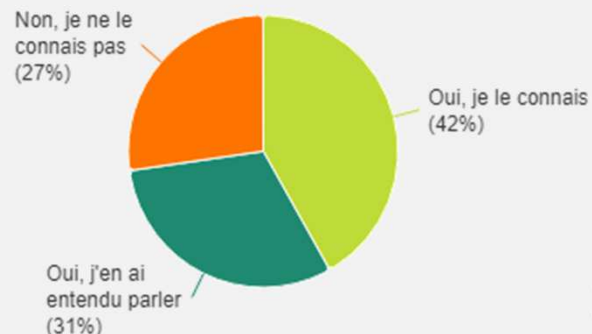
La relation est très significative. $p\text{-value} = < 0,01$; $\chi^2 = 29,1$; $ddl = 2$.

Connaissance des règles de circulation : une meilleure connaissance du code de la rue en face à face

Pendant expérimentation

Je participe

Avez-vous entendu parler du code la rue ?



Face à Face

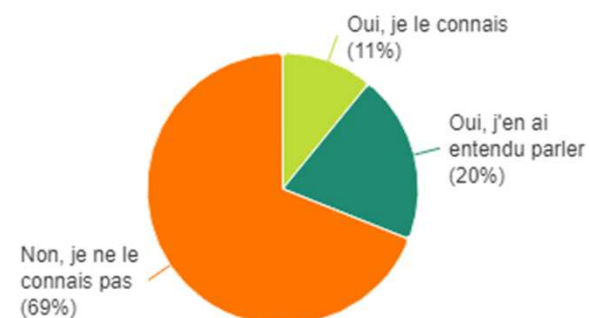
Avez-vous entendu parler du code la rue ?



Après expérimentation

Face à Face

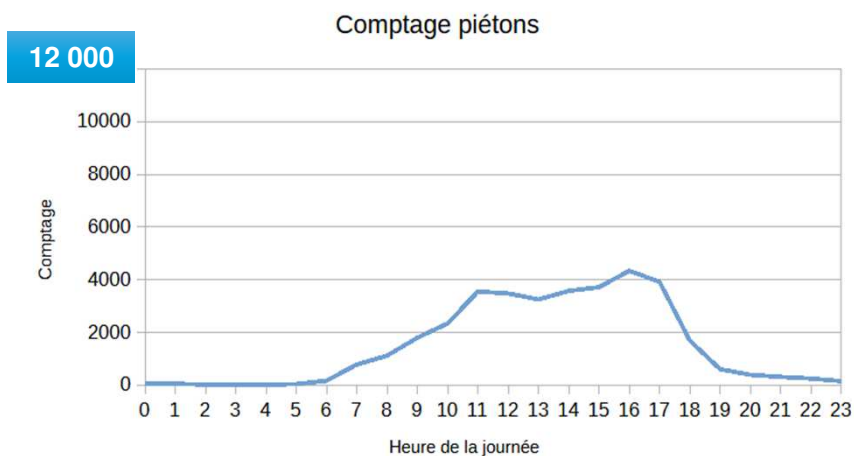
Avez-vous entendu parler du code la rue ?



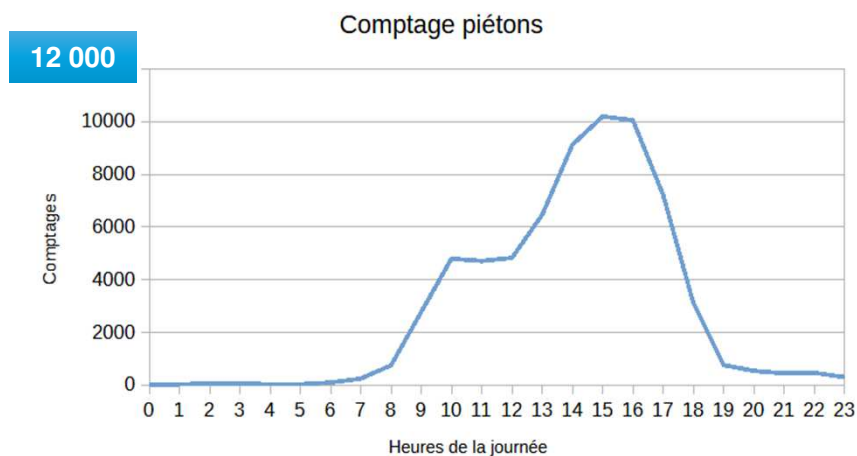
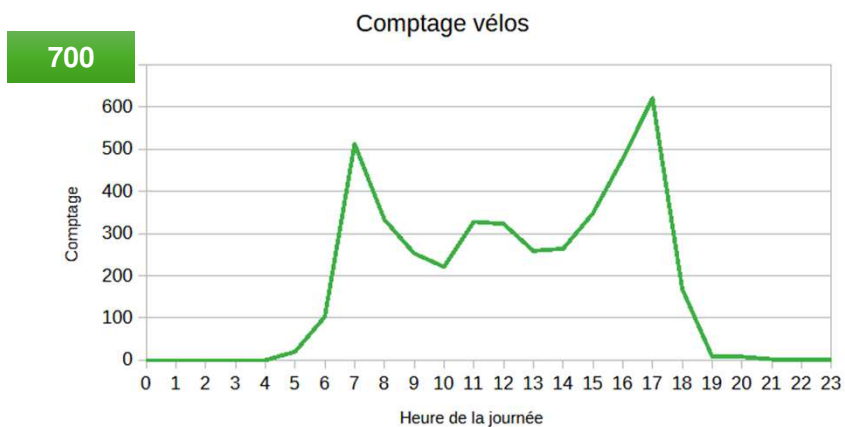
Enquête IFOP mai 2025 : "oui précisément 10%", "oui vaguement 26%", "non" 64%

3 Les pratiques de déplacements, observations des vidéos

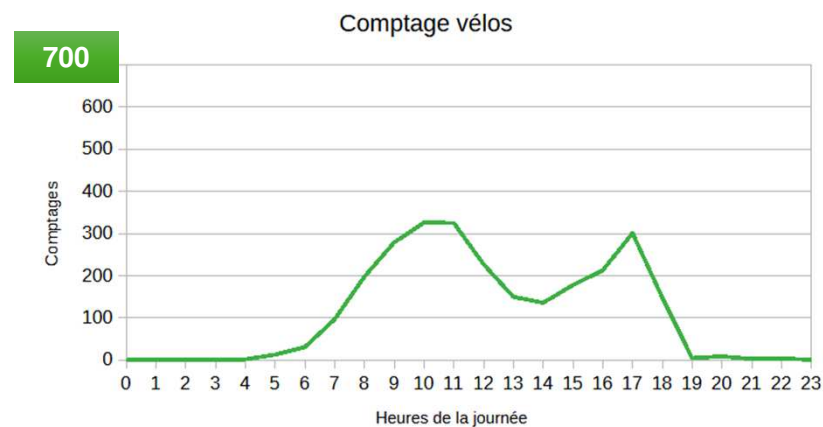
Flux "piétons" et "vélos" observés sur la rue d'Alsace-Lorraine



Jours de semaine



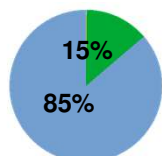
Samedi



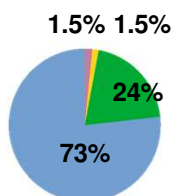
Des pratiques similaires lors des 3 enquêtes : une très large majorité de piétons, plus important le samedi, et une présence des véhicules motorisés essentiellement dans la partie sud

Jours de semaine

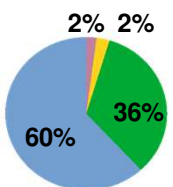
11 100 usagers en moyenne (3 périodes)



13 850 usagers en moyenne (3 périodes)



13 900 usagers en moyenne (3 périodes)

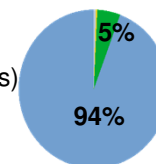


9 700 usagers en moyenne (3 périodes)



Samedi

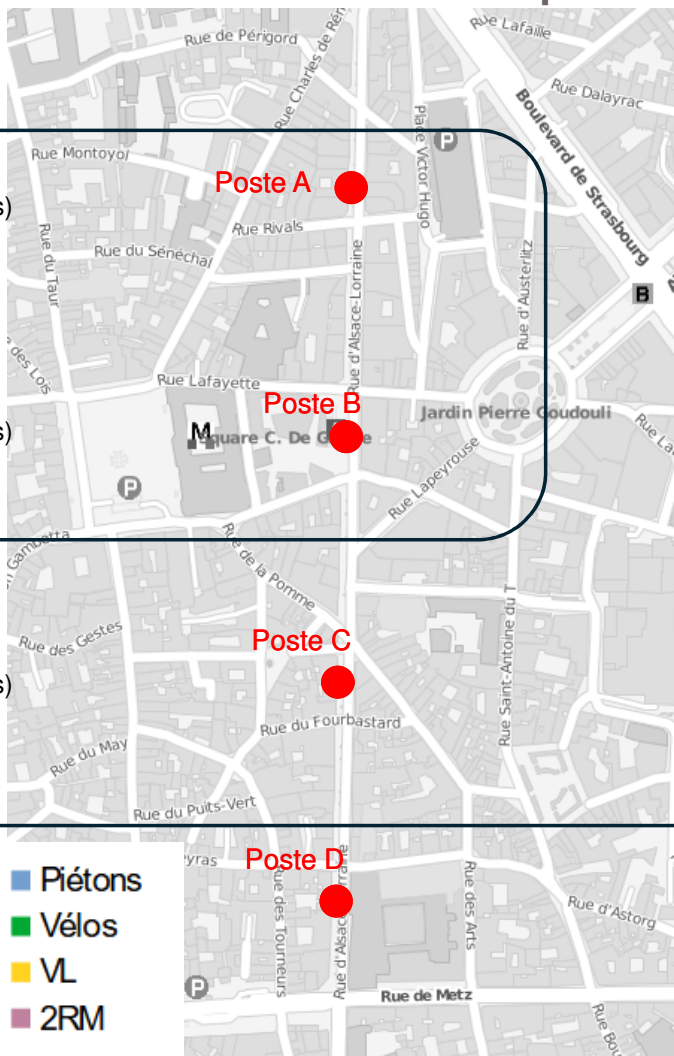
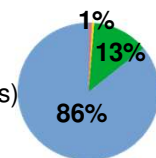
28 400 usagers en moyenne (3 périodes)



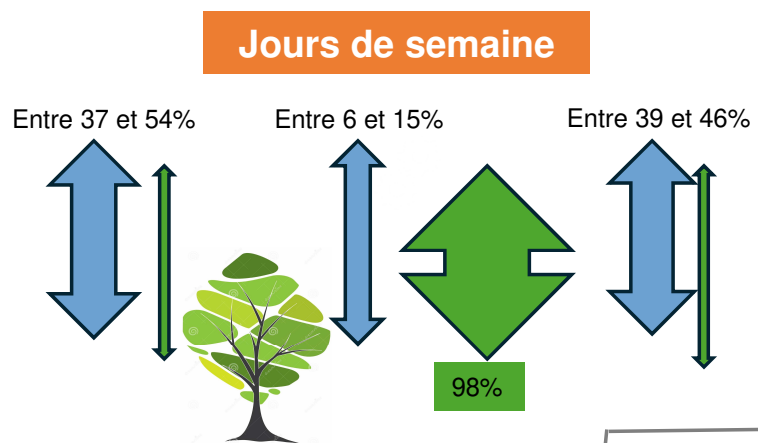
47 550 usagers en moyenne (3 périodes)

37 000 usagers en moyenne (3 périodes)

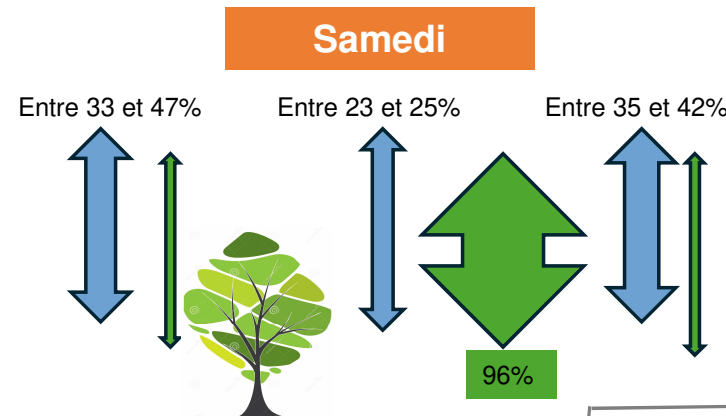
19 300 usagers en moyenne (3 périodes)



Une répartition géographique marquée et inchangée "avant" / "pendant" / "après" l'expérimentation : les vélos circulent quasi-exclusivement sur la partie centrale, les piétons majoritairement sur les cotés



Sur les parties centrales et nord (poste A, B et C) :
Les pratiques sur les deux cotés sont équilibrées



Sur la partie sud (poste D) :
Le coté "est" s'avère très utilisé par du stationnement illicite et des chantiers, notamment au niveau du musée des Augustins

↔ Flux piétons

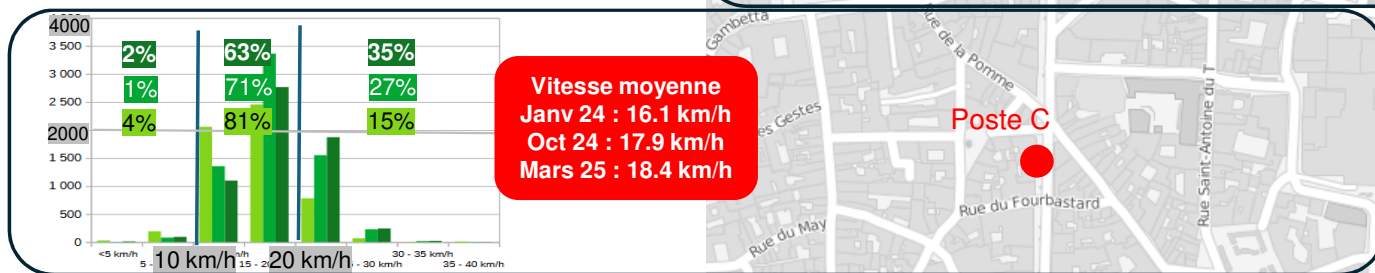
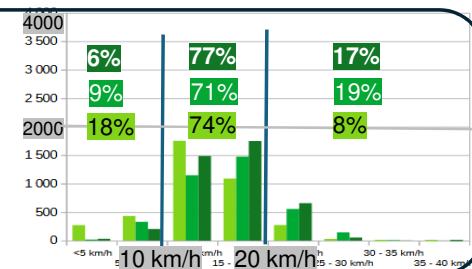
↔ Flux vélos

La vitesse des vélos a augmenté depuis la mise en place du marquage au sol



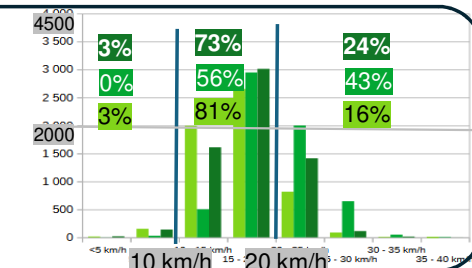
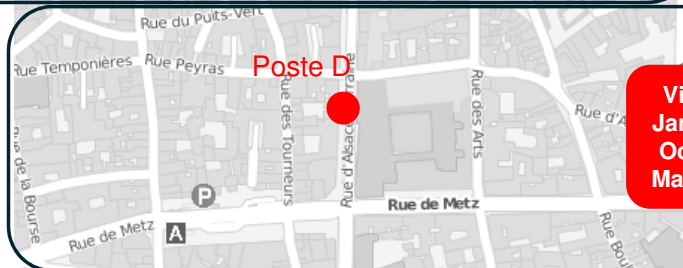
Jours de semaine

Rappel de la réglementation en aire piétonne : vitesse allure du pas soit **6km/h**



Le samedi :

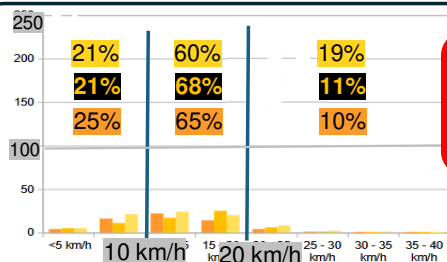
Les vitesses observées sont également en hausse, mais présentent une augmentation moins forte qu'en semaine



■ Vélos janvier 24
 ■ Vélos octobre 24
 ■ Vélos mars 25

En semaine, la vitesse des véhicules motorisés a augmenté lors de la présence du marquage

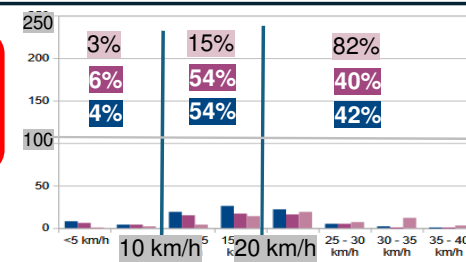
Jours de semaine



Vitesse moyenne
Janv 24 : 13.6 km/h
Oct 24 : 14.5 km/h
Mars 25 : 15.2 km/h

Pendant l'expérimentation,
les vitesses pratiquées au-
delà de 20 km/h se sont
amplifiées

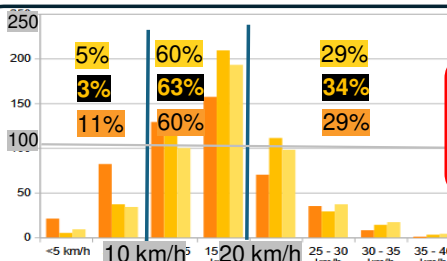
Jours de semaine 2RM



Vitesse moyenne
Janv 24 : 18.8 km/h
Oct 24 : 18.2 km/h
Mars 25 : 29.0 km/h

Rappel de la réglementation en
aire piétonne : vitesse allure du
pas soit **6km/h**

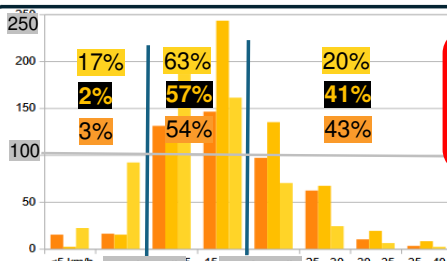
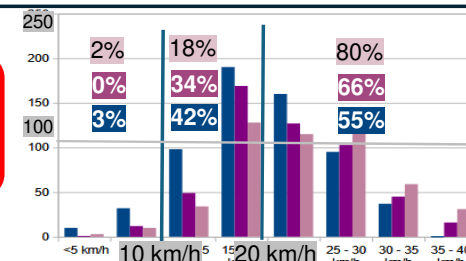
VL janvier 24
VL octobre 24
VL mars 25



Vitesse moyenne
Janv 24 : 17.3 km/h
Oct 24 : 18.5 km/h
Mars 25 : 19.3 km/h

Poste C

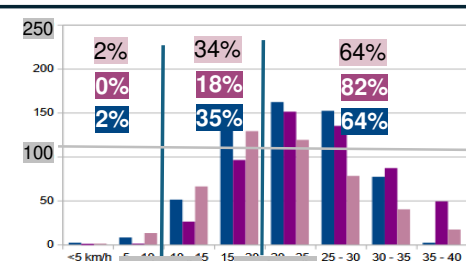
Vitesse moyenne
Janv 24 : 21.1 km/h
Oct 24 : 23.8 km/h
Mars 25 : 26.3 km/h



Vitesse moyenne
Janv 24 : 19.3 km/h
Oct 24 : 19.8 km/h
Mars 25 : 15.9 km/h

Poste D

Vitesse moyenne
Janv 24 : 22.8 km/h
Oct 24 : 26.9 km/h
Mars 25 : 23.4 km/h

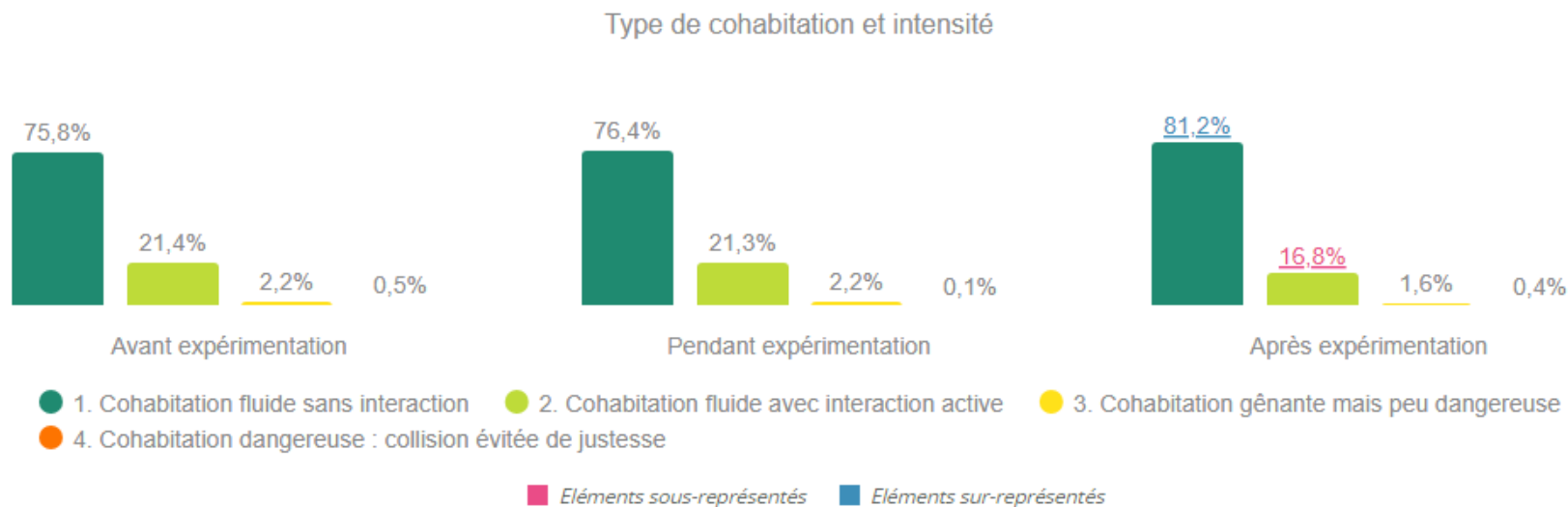


Sur le poste D, il a été observé sur les 6h
d'enquête le jeudi en moyenne plus de
1 véhicule motorisé / minute

Analyse des vidéos : rappel de la typologie des cohabitations

| Type de cohabitation et intensité de l'interaction | |
|--|---|
| 1 | Cohabitation fluide sans interaction : les cyclistes/trottinettistes/2RM/ piétons s'évitent sans avoir besoin de ralentir ou de modifier leur trajectoire |
| 2 | Cohabitation fluide avec interaction active : les usagers agissent/adaptent leur trajectoire, la circulation reste fluide |
| 3 | Cohabitation gênante mais peu dangereuse : les usagers modifient leur trajectoire de façon non fluide (pied à terre, arrêt) |
| 4 | Cohabitation dangereuse : collision évitée |
| 5 | Accident |

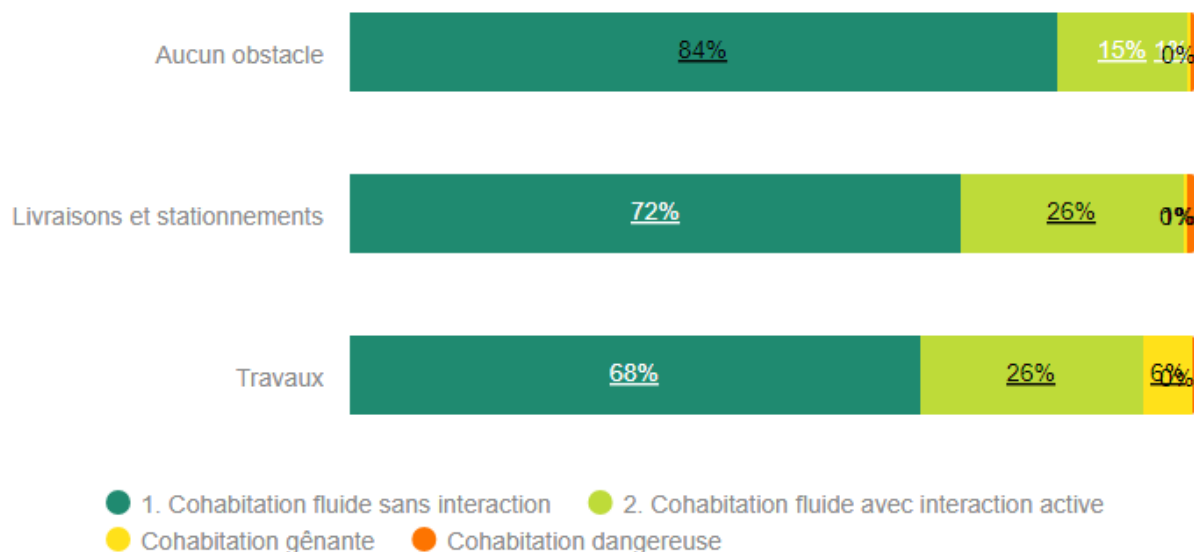
Des cohabitations fluides et une stabilité dans les interactions entre usagers



La relation n'est pas significative. $p\text{-value} = 0,19$; $\text{Khi}^2 = 8,80$; $\text{ddl} = 6$.

- 2008 situations de cohabitation observées sur 36 créneaux d'observation.
- **Interactions** : Toutes périodes confondues, 98% des cohabitations observées sont fluides.
Or, les usagers cyclistes évaluent leur sentiment de sécurité dans le déplacement à 5.3/10 en moyenne.
- Dans 67 % des cohabitations observées, les usagers qui adaptent leur trajectoire sont des cyclistes/trottinestistes/2RM

Des cohabitations entre usagers moins fluides en présence de travaux et de livraisons / stationnements



Eléments sous-représentés ■ Eléments sur-représentés

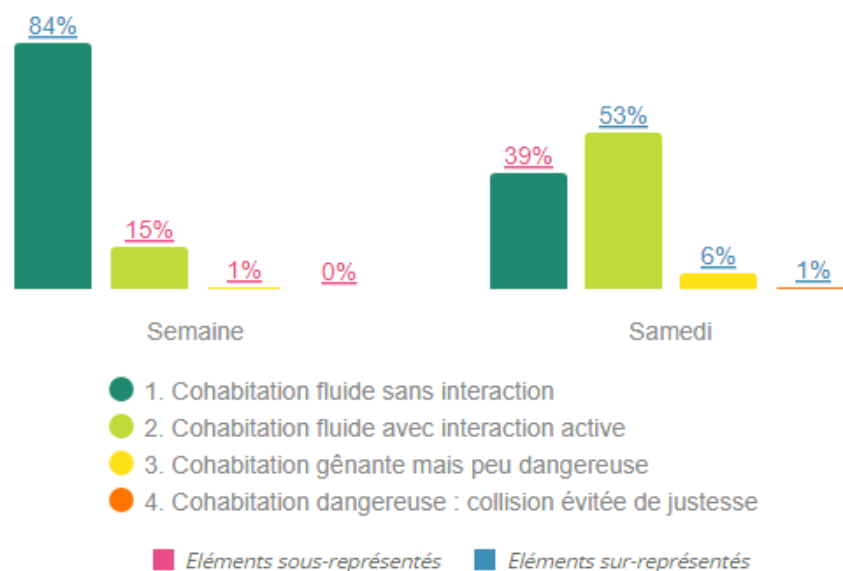
La relation est très significative. $p\text{-value} = < 0,01$; $\text{Khi}^2 = 101,3$; $\text{ddl} = 6$.



Jeudi 12 juin 2025 à 12h06

Des cohabitations entre usagers moins fluides le samedi

Cohabitation en semaine/le samedi



La relation est très significative. $p\text{-value} = < 0,01$; $\text{Khi2} = 259,3$; $\text{ddl} = 3$.

- La cohabitation entre usagers apparaît moins fluide le samedi.
- Le samedi, le nombre d'utilisateurs qui fréquentent la rue est multiplié par 3 par rapport à la semaine.
- La répartition entre modes de déplacement est aussi différente : 94% d'utilisateurs piétons le samedi contre 77% en semaine.

4 Accidentologie

Evaluation de l'expérimentation - rue Alsace Lorraine
11 juillet 2025

toulouse
métropole

Accidents corporels (données du logiciel Traxy de l'ONISR - juin 2025)

Entre le 01/01/2015 et le 31/05/2025 (données provisoires 2025), soit **sur plus de 10 ans** :

4 accidents corporels ont été enregistrés :

- 26/11/2015 - 20:40 – 2RM*/piéton - 2BL* -> responsabilité présumée du cyclomotoriste, **piéton traversant**
- 29/11/2016 - 18:25 - Vélo/vélo - 1BH* -> **intersection rue Lafayette**, pas de responsabilité présumée relevée
- 02/10/2017 - 15:50 – VL*/vélo - 1BL -> **intersection rue Rivals**, responsabilité présumée du cycliste
- 05/05/2025 - 15:21 – EDP-m*/piéton - 1BH -> responsabilité présumée de la personne en trottinette électrique, **collision par le côté**, piétonne de 81 ans

=> Bilan de l'accidentalité sur la rue Alsace Lorraine :

- Avant le marquage : dernier accident corporel enregistré presque 7 ans auparavant
- Pendant le marquage : aucun accident corporel enregistré
- Après le marquage: 1 accident corporel dans les 3 mois qui ont suivi la fin du marquage

*2RM: Deux roues motorisé / BH: Blessé Hospitalisé / BL: Blessé Léger / EDP-m: Engin de Déplacement Personnel motorisé / VL: Véhicule Léger

Accidents matériels et conflits (données de la main courante de la Police Nationale - juin 2025)

Depuis 07/2022, 6 accidents matériels ou interactions avec contact ont été relevés sur ou à l'angle de la rue d'Alsace-Lorraine .

A noter :

- les responsabilités ne peuvent pas être établies car les éléments en notre possession ne sont pas consolidés
- les informations sur les circonstances doivent rester **confidentielles** au sein de la collectivité

| Date | Adresse | Conflit | Circonstances |
|------------|--|---------------|--|
| 17/11/2022 | Rue Genty Magre /angle rue d'Alsace Lorraine | VL*/piéton | Même sens de circulation: le conducteur du VL bouscule le piéton avec son rétroviseur qui chute au sol. |
| 02/05/2023 | Rue Rivals / angle rue d'Alsace Lorraine | Vélo/piéton | Légère collision avec entre le cycliste et le piéton. Ce dernier chute au sol. |
| 16/07/2023 | 22 Rue d'Alsace Lorraine | EDP-m*/piéton | La personne en trottinette électrique longeait le mur du magasin Monoprix et a percuté le piéton qui sortait du magasin. |
| 09/10/2024 | 23 Rue d'Alsace Lorraine 31000 Toulouse | Vélo/vélo | Non connues. |
| 06/01/2025 | Rue d'Alsace Lorraine - Angle place Esquirol | TC*/piéton | Le piéton est un livreur : la transpalette qu'il manœuvre percute le bus Tisseo qui s'engage sur la rue d'Alsace Lorraine depuis Esquirol. |
| 26/02/2025 | Rue d'Alsace Lorraine | VL/vélo | Le cycliste aurait coupé la route au VL. |

=> Bilan: peu d'incidents mais données incomplètes, pas de lieu remarquable, conflits et circonstances variés

*EDP-m: Engin de Déplacement Personnel motorisé / TC: Transport en Commun / VL: Véhicule Léger

5 Actions au titre du Code de la rue

Actions de sensibilisation

Au titre du Code de la rue, une des actions engagées : les **Ambassadeurs du Code de la rue**.

- Objectif : établir la communication avec les différents usagers pour promouvoir le partage de l'espace public et rappeler les bons gestes
- Moyens : convention avec l'association UnisCité et l'emploi de services civiques / Livrets Code de la rue
- Bilan :
 - Toulouse Métropole : **21 semaines** entre avril et octobre 2024 / **261 heures** de présence sur le terrain / **910 échanges "actifs"**
 - Rue d'Alsace-Lorraine : **4 interventions + 2 interventions au Capitole de l'Education**

Actions de contrôles et verbalisations

Le premier bilan des interventions entre le février 2025 et le avril 2025 sur l'axe Alsace-Lorraine:

- 7 missions effectuées > 7% des interventions
- 141 verbalisations > 21% des verbalisations
- On relève que 30% des verbalisations concernent les véhicules motorisés

6 Bilan global de l'évaluation

Bilan global de l'évaluation de l'expérimentation

- Son statut d'aire piétonne est confirmée puisque les **piétons sont largement majoritaires** sur les autres modes de déplacement
- Un écart significatif entre le ressenti des usagers et les interactions observées : **les interactions sont très majoritairement "fluides"**, pour autant certains usagers (piétons, cyclistes) ne se sentent **pas très à l'aise**
- L'expérimentation du "couloir vélo" a provoqué une **augmentation des vitesses des cyclistes, des véhicules légers et des 2 roues motorisés**, n'a pas eu de conséquence sur l'organisation spatiale des déplacements, et son utilité demeure un sujet clivant
- La vitesse des véhicules est étroitement liée à la densité des piétons (plus ou moins forte selon les sections de la rue) et à l'espace disponible (présence de véhicules stationnés, chantier)
- Les seules interactions entre piétons et cyclistes ne peuvent expliquer ce sentiment d'inconfort / d'insécurité : la **forte présence de véhicules motorisés sur l'axe** (pour les actes de livraison, pour rejoindre son domicile, pour transiter) **ne contribue pas à l'apaisement** recherché dans une rue piétonne

7 Les scénarios envisagés

Les actions possibles

1. Fermeture ponctuelle de la rue d'Alsace-Lorraine : à tous les véhicules ? Ou seulement aux cyclistes ?
2. **Renforcer le statut d'aire piétonne en maîtrisant mieux l'accès et l'arrêt des véhicules motorisés** (véhicules particuliers et 2RM)
3. Campagne de sensibilisation et marquages d'animation
4. Etude pour tendre vers une hiérarchisation lisible et cohérente du réseau viaire
5. Créer une alternative cyclable de qualité sur les boulevards
6. Requestionner le profil / le revêtement de la rue d'Alsace-Lorraine ?

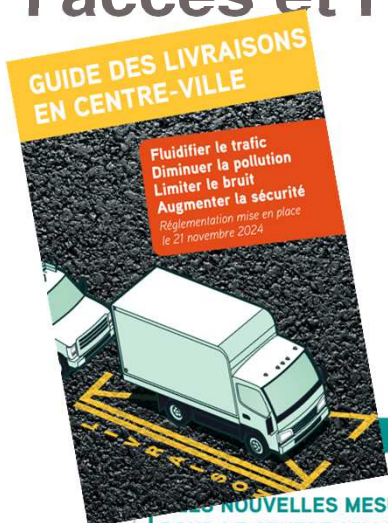
1/ Retours d'expérimentations "pied à terre"

| | Agen | Lille | Tours |
|-----------------------------------|---|--|--|
| Début de l'expérimentation | 01/07/2023 | 01/10/23 | NC |
| Type de zone | Aire piétonne | Aire piétonne | Aire piétonne |
| Nombre d'axes | 10 | 35 | 1 |
| Vélos | interdit aux vélos entre 10h et 20h | interdit de 10h à 22h, exception pour les vélos de la Police et ASVP, vélos de la collectivité, la Poste, PMR, Livraison de pharmacies | Interdit |
| Autres véhicules | autorisés si riverains | interdits sauf véhicules autorisés et livraisons entre 7h et 11h | Interdit à tous les véhicules sauf aux heures de livraison |
| Campagne de verbalisation | oui | NC | NC |
| Retour des associations | Retour négatif des associations locales et nationales | Retour négatif, recours au TA qui a donné raison à la collectivité | NC |

1 / Fermeture ponctuelle de la rue d'Alsace-Lorraine : à tous les véhicules ? Ou seulement aux cyclistes ?

| Fermeture ponctuelle de la rue d'Alsace-Lorraine (hors horaires de livraisons) | Piétons | Vélos / Engins de déplacement motorisés | Véhicules motorisés |
|---|--|---|---|
| Exclusivement aux vélos et engins de déplacement motorisés (--> pied à terre) | Présence identique de véhicules motorisés (circulation, stationnement) | Discriminant vis-à-vis des véhicules motorisés qui peuvent continuer à rouler | Pas de changement |
| A tous les véhicules, motorisés ou non (pied à terre pour les cyclistes et trotteurs) | Les piétons sont seuls | Pied à terre ou détour | Plan de circulation à étudier pour l'accès riverain |

2/ Renforcer le statut d'aire piétonne en maîtrisant mieux l'accès et l'arrêt des véhicules motorisés (VP et 2RM)



LES NOUVELLES MESURES DE 2024 POUR LE CENTRE-VILLE DE TOULOUSE

L'arrêt est limité à 30 minutes au lieu de 20 et le disque de livraison est obligatoire.

Toujours autorisé dans le périmètre



LES VÉHICULES ÉLECTRIQUES



LES VÉHICULES NON-MOTORISÉS



LES VÉHICULES BIO GNV

Toujours interdit dans le périmètre



LES VÉHICULES DE PLUS DE 9 M DE LONG
sauf autorisation spécifique délivrée par la Mairie

Interdit entre 11h30 et 19h



TOUS LES VÉHICULES THERMIQUES DE LIVRAISON (Diesel, essence, y compris les 2 roues motorisées)

Les actions possibles

Assurer le **respect de la Charte Livraison** en termes d'horaires, de motorisation, d'usage du disque de livraison / durée d'arrêt

Améliorer le respect de l'**accès uniquement aux ayants-droits**

Faire de la **pédagogie** pour inciter les cyclistes et les ayants-droits à **rouler au pas** > enjeu moyen humains

Mettre en place une **campagne de verbalisation** des véhicules contrevenants (arrêt abusif, trop long ou gênant, vitesse excessive ou véh. mot. non autorisés)

Des pistes supplémentaires à moyen terme

Revoir les horaires de livraisons pour cibler les périodes où il y a moins de fréquentation

Envisager le déploiement du LAPI pour l'accès aux voies contrôlées par bornes

Travailler sur la gestion du dernier kilomètre en canalisant la livraison sur un site ad-hoc pour une redistribution par des triporteurs adaptés



3/ Campagne de sensibilisation et marquages d'animation



Exemple de Strasbourg

Usages de panneaux pour avertir l'utilisateur des bonnes pratiques

Marquages d'animations indiquant les aires piétonnes, à adapter à la qualité du revêtement de la rue d'Alsace-Lorraine



Exemple du pont Saint-Pierre à Toulouse

Attention : cette solution est plutôt à développer dans les voies plus routières et non dans une aire piétonne

4/ Etude pour tendre vers une hiérarchisation lisible et cohérente du réseau viaire

- Une étude sur la **hiérarchisation du réseau viaire** est programmée à l'échelle de la métropole
- Objectif principal :
 - **Structurer le réseau viaire** selon les fonctionnalités attendues
- Objectifs sous-jacents :
 - **Clarifier les statuts** des voies
 - Améliorer la **lisibilité de la réglementation** pour faciliter l'acceptabilité
 - **Réduire les usages non autorisés**
- Focus spécifique sur l'**hyper-centre** :
 - **Harmoniser les règles** de circulation (aires piétonnes, zones de rencontre, livraison, accès riverains, etc.)
 - **Traiter les problèmes de signalisation** pour réduire la présence inappropriée de véhicules

5/ Créer une alternative cyclable de qualité sur les boulevards



| Axe | Fréquentation journalière moyenne en semaine |
|--|--|
| Rue d'Alsace-Lorraine | 4500 vélos |
| Itinéraires alternatifs primaires | |
| Boulevard de Strasbourg | 3500 vélos |
| Rue de Metz | 6530 vélos |
| Quai de la Daurade | 3435 vélos |
| itinéraires alternatifs secondaires | |
| Rue Saint Antoine du T | 1600 vélos |
| Rue de la Bourse | 1500 vélos |
| Rue des Changes | 800 vélos |

6/ Requestionner le revêtement de la rue d'Alsace-Lorraine ?

Le revêtement au niveau du métro Capitole, **uniforme et tout à plat**, indique clairement une aire piétonne



Les autres sections de la rue induit en erreur l'usager à cause de la **différence de revêtement** et de la présence d'une **bordure** (côté droit sur la photo)



Rappel des préconisations techniques émises en 2017

Renforcer la signalisation "aire piétonne" de la rue Alsace-Lorraine

Mener des actions de sensibilisation :

- Fait en 2017
- Réalisé en 2024- 2025 avec le Code de la rue et les actions de sensibilisation sur le terrain

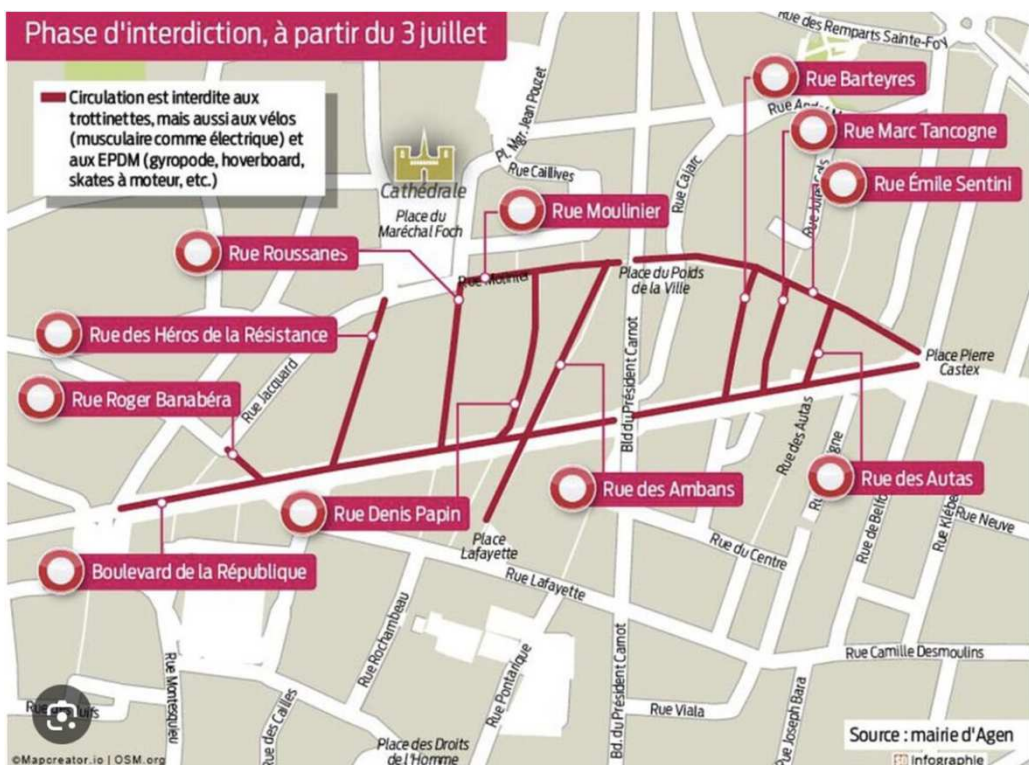
Proposer des itinéraires alternatifs

annexe

Dispositif "pied à terre" : Benchmark & retours d'expériences

Retour d'expérimentation "pied à terre" - Agen

Périmètre de l'expérimentation

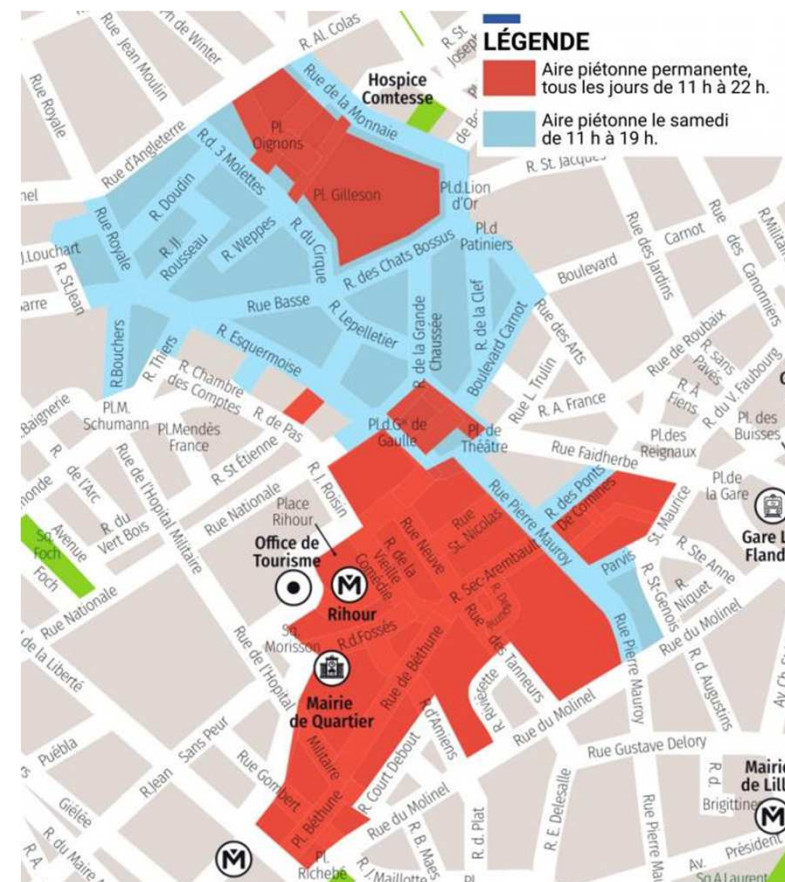


| Avantages | Inconvénients |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • prévenir les conflits d'usage et assurer la sécurité des piétons • Petite zone d'expérimentation, facile à faire respecter | <ul style="list-style-type: none"> • Limite l'accès aux usagers • Peu d'impacts effectif sur le flux d'usagers |

| Bilan |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • 323 verbalisations • 130 points de contrôle • 2 campagnes de comptage ont été réalisées • des concertations avec les conseils de quartiers et les commerçants • rencontres avec la FUB et les associations vélo et piétons. <p>Prolongation du dispositif d'1 an et demi.</p> |

Retour d'expérimentation "pied à terre" - Lille

| Avantages | Inconvénients |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • prévenir les conflits d'usage et assurer la sécurité des piétons • Apaise l'espace public | <ul style="list-style-type: none"> • Limite l'accès aux usagers • Difficile à faire respecter sans sanctions • De trop nombreuses rues à fermer |
| Bilan | |
| <ul style="list-style-type: none"> •Création d'un site web dédié à la pratique du vélo •Rédaction d'un Code de la rue <p>Bilan mitigé pour cette expérimentation.</p> | |



Périmètre de l'expérimentation

Retour d'expérimentation "pied à terre" - Strasbourg

<https://www.francebleu.fr/infos/societe/a-strasbourg-des-panneaux-pour-apaiser-la-relation-entre-cyclistes-et-pietons-au-centre-ville-7755594>

https://actu.fr/grand-est/strasbourg_67482/strasbourg-pourquoi-ces-nouveaux-panneaux-ne-plaisent-pas-a-tout-le-monde_56618107.html

<https://mobiwisy.fr/velo/strasbourg-panneaux-cyclistes-pied-a-terre>

Pas une expérimentation pied à terre mais plutôt "roulez au pas"

Pas de zone clairement définie



Retour d'expérimentation "pied à terre" - Le Mans

| Avantages | Inconvénients |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">• prévenir les conflits d'usage et assurer la sécurité des piétons• Apaise l'espace public | <ul style="list-style-type: none">• Ne fait pas l'unanimité des usagers et surtout auprès des associations de vélo. |

Bilan

- Mis en place le 21 juin 2025

Trop tôt pour dresser un bilan.

