

J'agis
avec

ma ville !



PARTICIPER

PROPOSER

PARTAGER

ATELIER-DEBAT #1

Quelle place pour le vélo à Capbreton ?

Mardi 29 mars 2022

DÉROULÉ DE LA SOIRÉE

1. La concertation mobilités : contexte et enjeux
2. Intervention de Ludovic Chaleroux (ID Cité)
3. Temps d'échange participatif



INTERVENANTS

- Etienne CARRERE, Adjoint au Maire en charge de la démocratie participative, de la citoyenneté et de la proximité
- Jean-Luc ASCHARD, Adjoint au Maire en charge de l'aménagement, de l'urbanisme, des mobilités et du littoral
- Catherine LE FRECHE, cheffe de service Transport-Mobilité MACS
- Ludovic CHALEROUX, Cabinet ID Cité

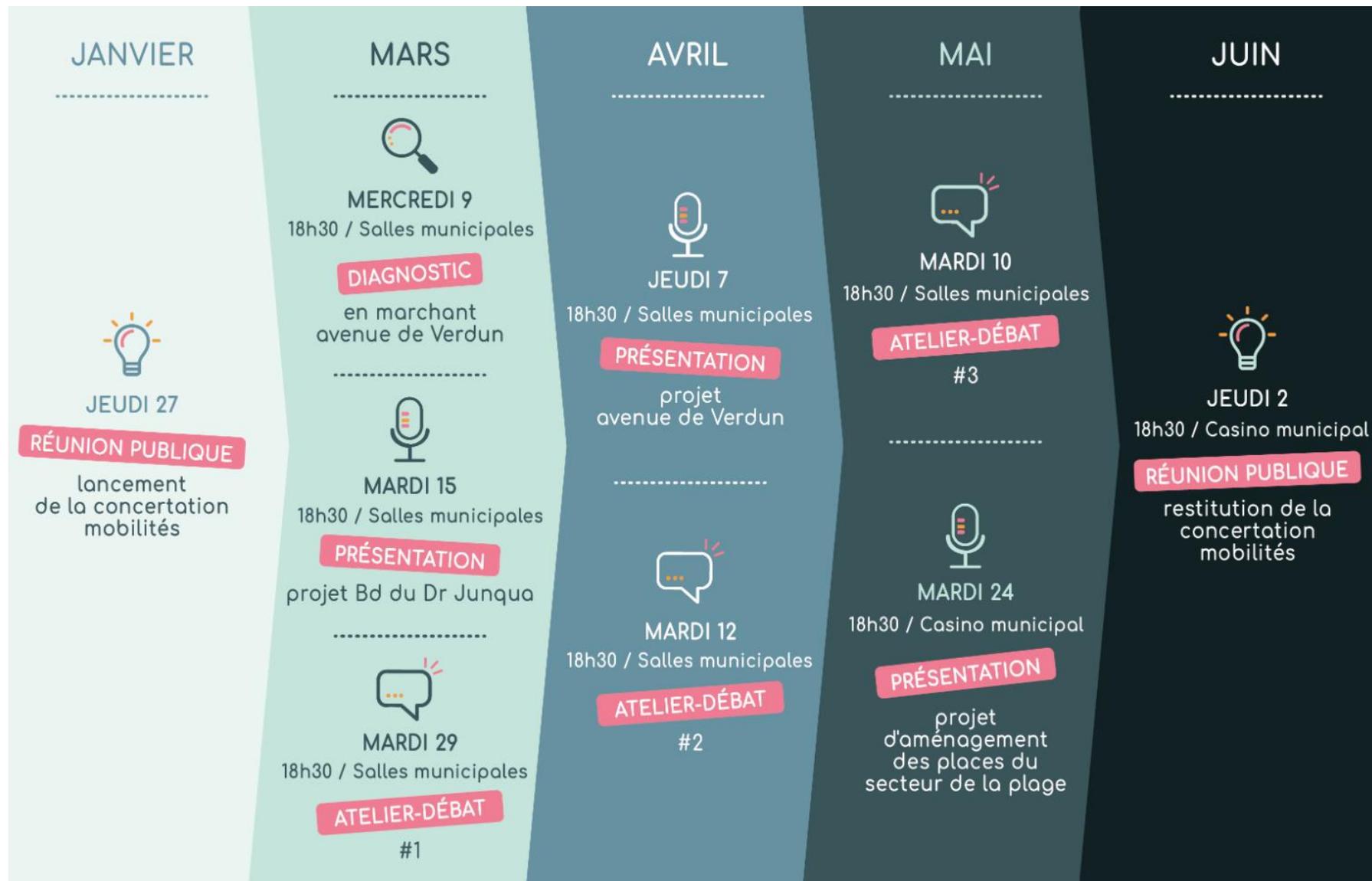




1.

La concertation mobilités : contexte et enjeux

Le calendrier de la concertation sur les mobilités



Le principe des ateliers-débat

- Un premier temps d'information sur la thématique
- Un second temps de « travail » contributif sur plan
 - des échanges qui viendront nourrir notre réflexion collective sur la politique de mobilité, les orientations d'aménagements ...

Concertation

M. Jean-Luc Aschard

Un atelier pour partager :

- les enjeux de la pratique du vélo à Capbreton
- un schéma directeur de pistes cyclables
- des solutions d'aménagements sur l'espace public

Objectif : développer l'usage du vélo entre les quartiers et le centre-ville

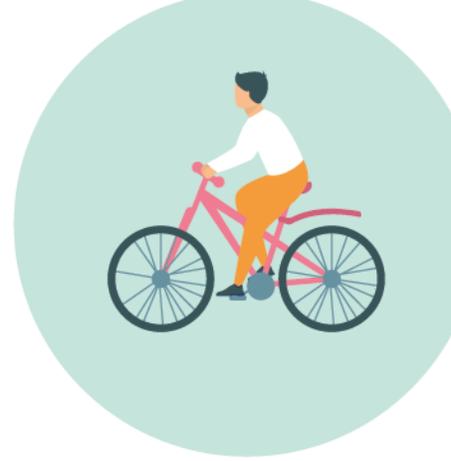
Nos souhaits :

Une pratique du vélo à l'année, pour les déplacements au quotidien et en vélo loisir

Des pistes cyclables sécurisées, continues et connectées entre elles, pour toutes les catégories d'usagers,

Un réseau de pistes cyclables robuste à l'afflux de cyclistes en période estivale

Des aménagements pour un partage équilibré de l'espace public entre voiture vélo et piétons , flexibles et/ou réversibles





Mme Catherine Le Frêche

Les enjeux et objectifs

Schéma 2^e génération PPI 2021 – 2026

- **Un schéma cyclable**
- L'ensemble de la boîte à outil des aménagements cyclables selon le contexte
- Revêtement = enrobé, ou solution alternative adaptée aux cas particuliers
- **Faire augmenter la part modale du vélo au quotidien** (aujourd'hui < 1%)
- **Travailler sur le « système vélo »** : infra + information et jalonnement + animation + services...
- **Traiter les dysfonctionnements, points durs.**
- **Proposer des liaisons en cohérence avec les principaux flux ou pôles générateurs : le réseau armature**
- **Dans chaque commune : accompagner le développement du maillage local**
- Relier les 2 EuroVélos



2.



Intervention de Ludovic Chaleroux

Questions de mobilité?

- Quel mode de déplacement avez-vous utilisé pour venir à l'atelier-débat ?

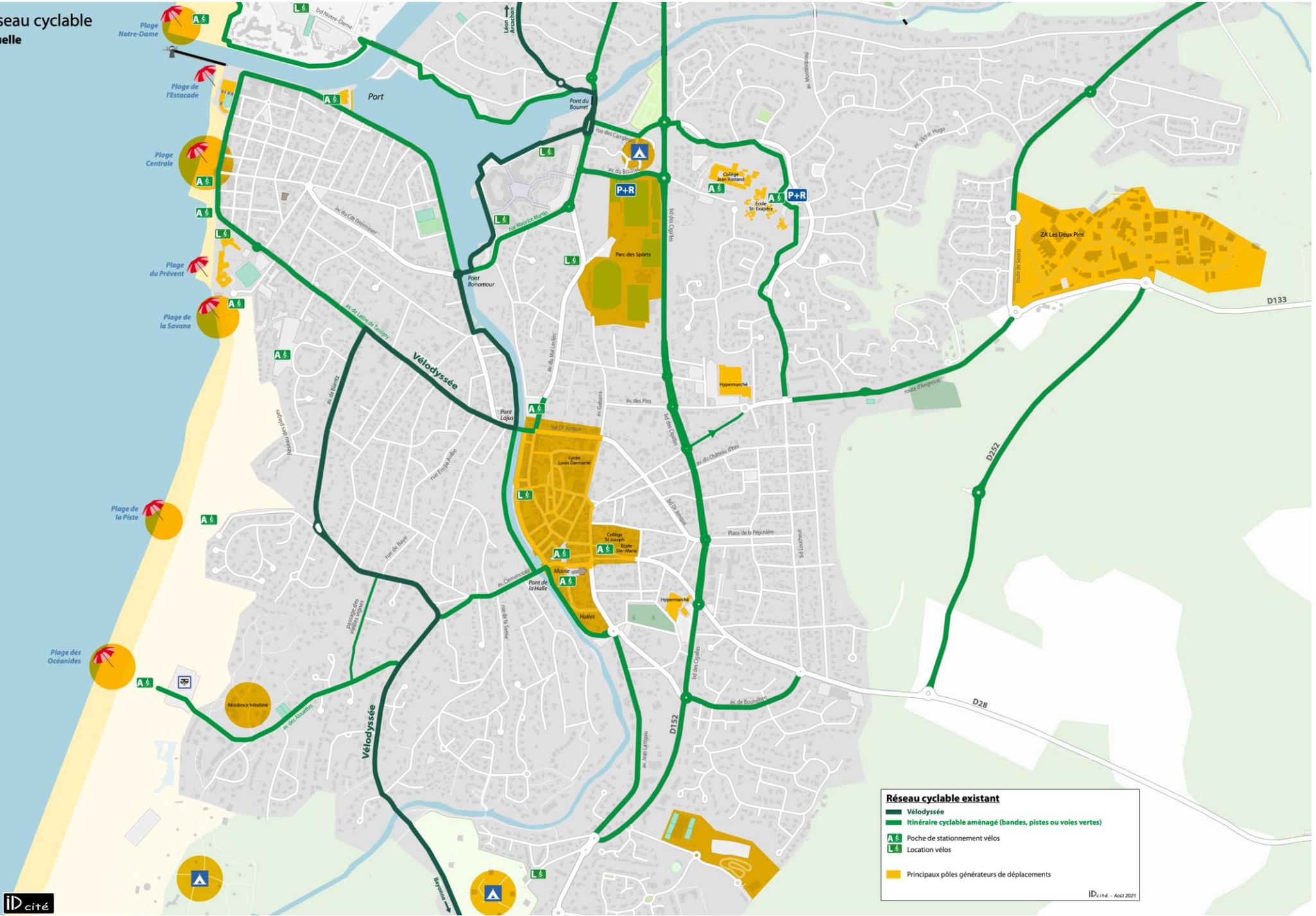


Voiture conducteur
Voiture passager

- Pourquoi ce mode de déplacement ?

Plan du réseau cyclable

Situation actuelle



Réseau cyclable existant

- Vélodyssée
- Itinéraire cyclable aménagé (bandes, pistes ou voies vertes)
- Poche de stationnement vélos
- Location vélos
- Principaux pôles générateurs de déplacements

Plan d'actions



Axe 1

Plan de modération des vitesses

Le plan de modération des vitesses crée un cadre réglementaire propice à apaiser la circulation.

Il s'accompagne d'une simplification des dispositifs de limitation des vitesses existants et d'une campagne de sensibilisation des usagers.



Axe 2

Artères cyclables

Les artères cyclables sont des liaisons confortables, lisibles et directes vers les pôles générateurs de déplacements de la ville et de l'agglomération.

Elles sont jalonnées et clairement identifiables.

Elles sont en capacité de supporter des flux vélo de la haute saison.

A terme, les artères cyclables sont équipées d'aménagements spécifiques adaptés au besoin des cyclistes et limitant les risques de conflits d'usage.



Axe 3

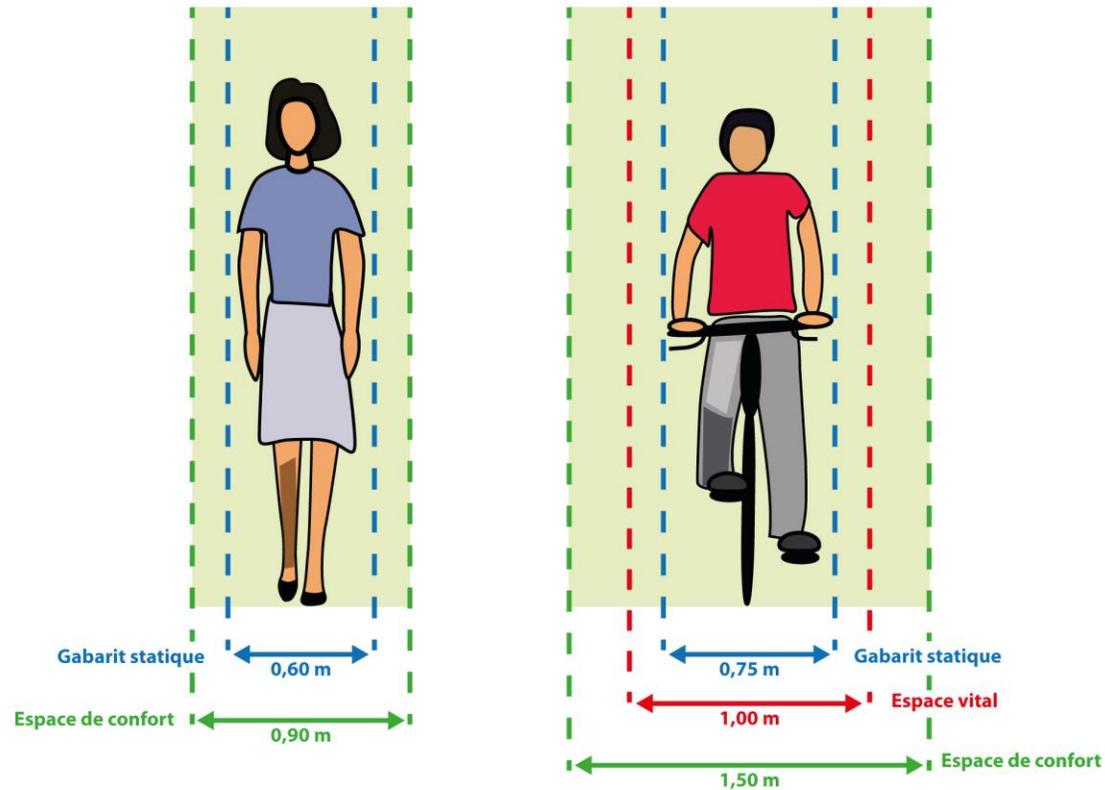
Développement d'une offre de service de proximité

Il s'agit de développer une offre de service de proximité autour du vélo et de sa promotion (stationnement, casiers, station de gonflage et d'entretien, ...).

L'offre de stationnement est renforcée et adaptée aux pratiques à venir (en hausse + explosion du VAE).



Dimensionner les aménagements pour garantir sécurité et confort des piétons et cyclistes



Cohabitation piétons/cycliste : exemple de campagne de sensibilisation



Aménagements cyclables : critères de choix et tableau d'aide à la décision

 V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	 TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR) 		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			
RÉGIME DE PRIORITÉ		À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant

- 1- Trafic motorisé
- 2- Vitesses pratiquées
- 3- Flux vélos attendus
- 4- Emprises disponibles
- 5- Besoins locaux (stationnement - accès riverains ...)

Aménagements cyclables : largeurs type recommandées par le Cerema

- Bande cyclable : 1,50 m
- Bande cyclable avec stationnement : 1,50 m + espace tampon 0,50 m
- Piste cyclable unidirectionnelle : 2,00 à 2,50 m
- Piste cyclable bidirectionnelle : 2,50 à 3,00 m
- Voie verte : 3,00 à 5,00 m
- Chaussée à voie centrale banalisée : 1,50 m (par rive)
- Double sens cyclable : pas de largeur minimale de chaussée



La cyclabilité de la ville, ce n'est pas uniquement des aménagements cyclables

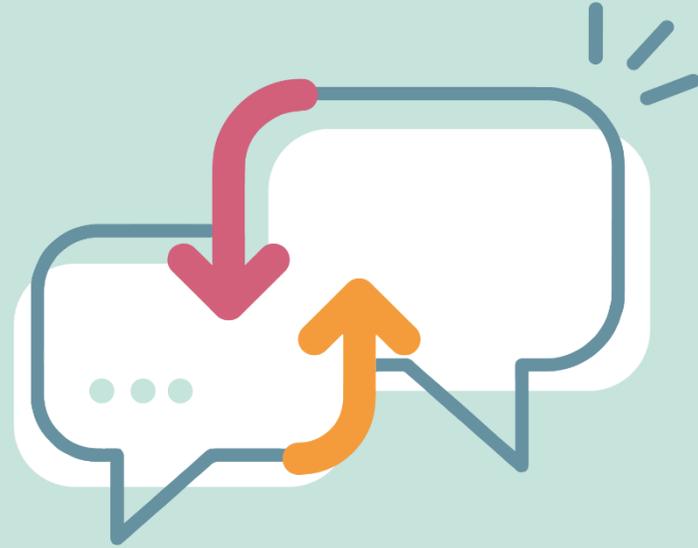


Créer les conditions pour :

- ➡ (Ré)apprendre aux cyclistes à SE SENTIR LEGITIME dans la circulation
- ➡ Savoir PRENDRE SA PLACE sur la chaussée
rouler à un mètre du bord droit pour éviter les dépassements dangereux et l'ouverture d'une portière

La sécurité par le nombre joue un rôle important.

*On observe que plus il y a de cyclistes sur un itinéraire, plus le risque d'accident diminue.
Les automobilistes sont alors plus attentifs.*



Avez-vous des questions ?

3.



Temps de travail participatif

Les règles du jeu



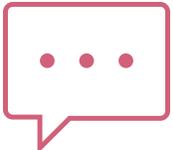
35' en deux temps :

- Un temps contributif (30')
- Restitution par table (5')

Supports de contribution :

- 1 carte par groupe
- 1 feuille légende

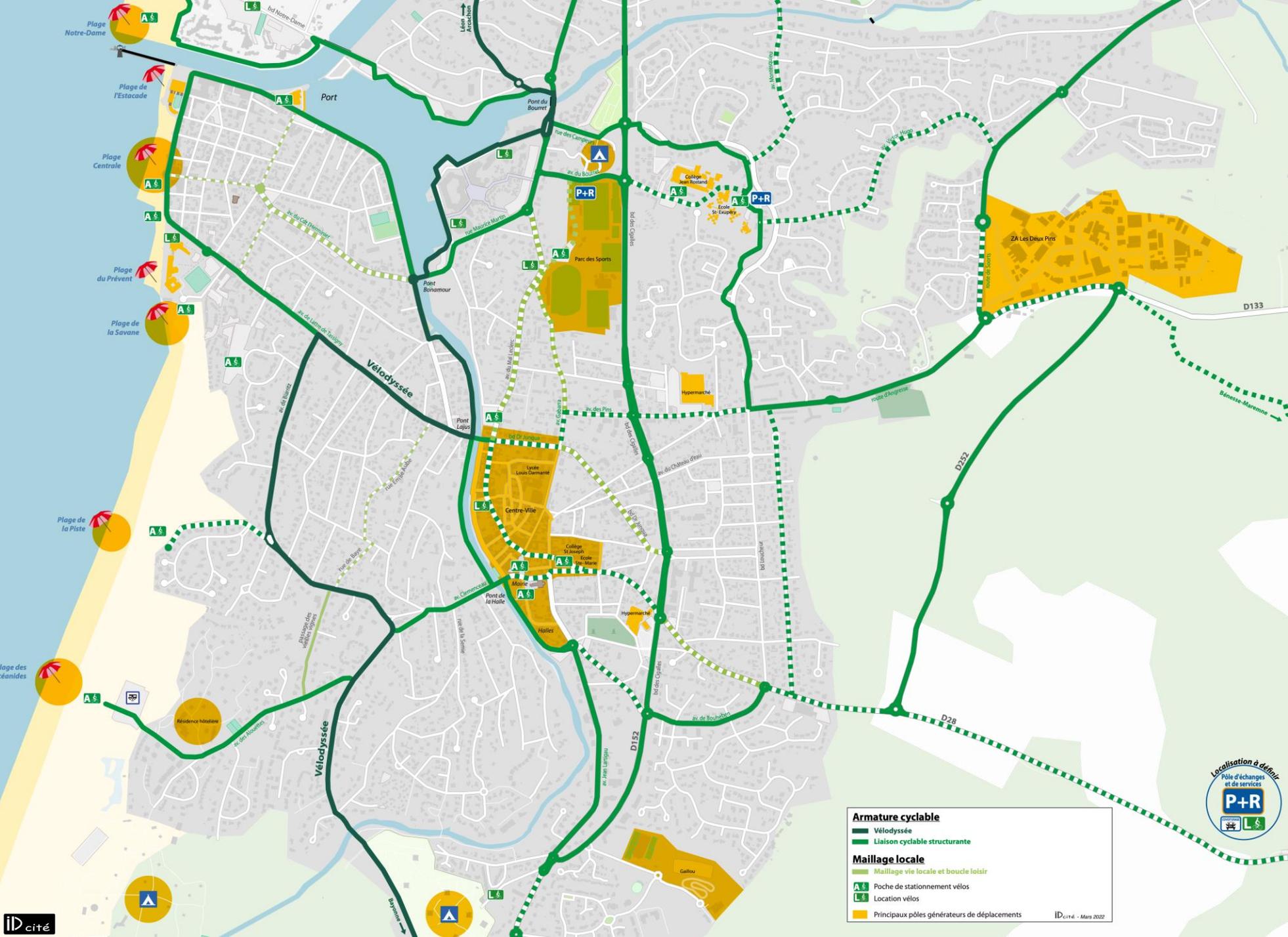
Travail en sous-groupes



4 thématiques de travail :

- **Les points forts du réseau cyclable actuel**
- **Les axes à améliorer / à sécuriser**
- **Les axes principaux / secondaires**
- **Les aménagements à développer (zones de réparation, stationnement...)**

Réseau cyclable
Schéma d'intention



Armature cyclable

- Vélocysée
- Liaison cyclable structurante

Maillage locale

- Maillage vie locale et boucle loisir

Localisation à définir

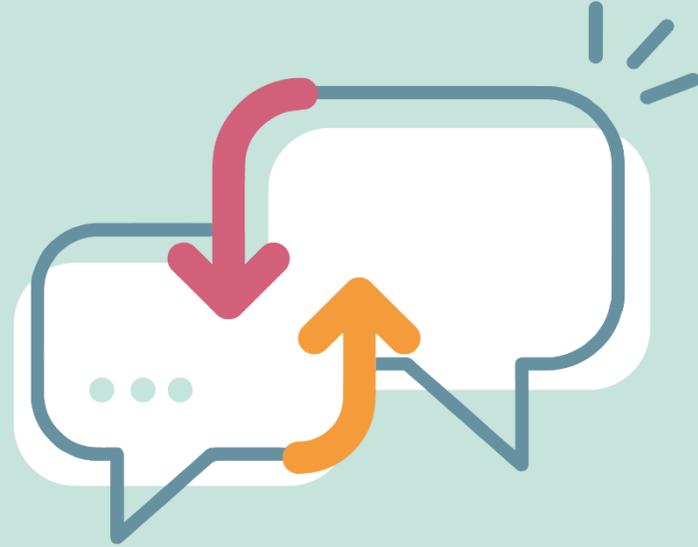
- Poche de stationnement vélos
- Location vélos
- Principaux pôles générateurs de déplacements

Localisation à définir

Pôle d'échanges et de services

P+R

L



Restitution des échanges

MERCI !

Rendez-vous le mardi 12 avril
pour l'atelier-débat #2 :
« *Quelles mesures pour faciliter
la mobilité piétonne ?* »

