IMMERGIS

Réunion publique du 12 avril 2024

Réalisation d'un circuit cyclable à Bandol

Ville de Bandol

CONTACT

Immergis :
Vincent LECAMUS
vlecamus@immergis.fr
+33 (0)4 34 11 65 51

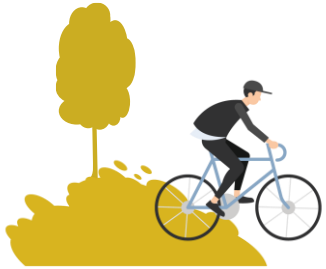
Qu'est-ce qu'un schéma directeur des mobilités actives ?

Le schéma des mobilités actives est un outil de **PROGRAMMATION et de PLANIFICATION** qui permet de **définir les ACTIONS à mettre en place** à court, moyen et long terme pour améliorer et encourager les **PRATIQUES CYCLABLE ET PIETONNE**. Il permet la **programmation des INVESTISSEMENTS dans un plan pluriannuel.**

Pourquoi ?

1. **Réduction** des gaz à effet de serre
2. **Plan vélo** de l'Etat
3. **Amélioration des conditions** de circulation
4. **Pratique sportive** bénéfique pour la santé
5. **Gain économique** pour les usagers

Un schéma répond à des besoins



SOMMAIRE

01 Synthèse du diagnostic

02 Le potentiel cyclable et proposition d'aménagement

IMMERGIS

01

Synthèse du diagnostic

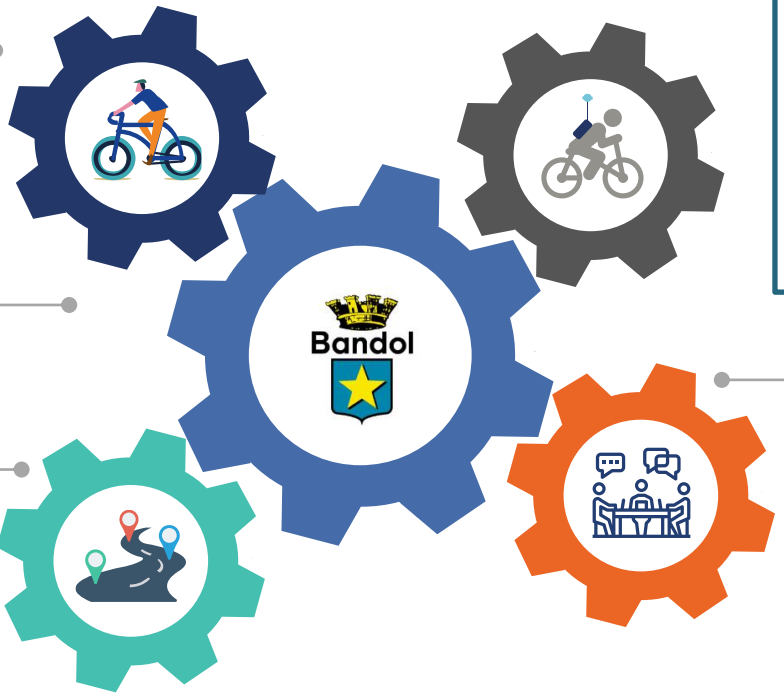
Bandol

Rappel des objectifs de l'étude

Etat des lieux
Reconnaissance du terrain du schéma cyclable

Identifier des itinéraires à aménager pour compléter le maillage

***Projeter la réalisation des aménagements** de manière sécurisée et continue pour tout types d'usagers (sports, tourismes, familles, piétons)*



***Développer l'offre des itinéraires cyclables identifiés** : ils devront être adaptés aux différentes offres et aux besoins des usagers*

L'enjeu de l'étude est d'enclencher la **mise en œuvre du schéma directeur cyclable** à court terme en commençant par les aménagements les plus simples à réaliser (plan de jalonnement). Sur le long terme, l'objectif est d'identifier les aménagements les plus conséquents sur les grands axes (*Départementale, Boulevard de Marseille, Avenue du 11 Novembre*).

Historique des études de mobilité :
✓ Transmobilités (Schéma directeur des circulations - 2022)

1.2 Itinéraire cyclable en projet

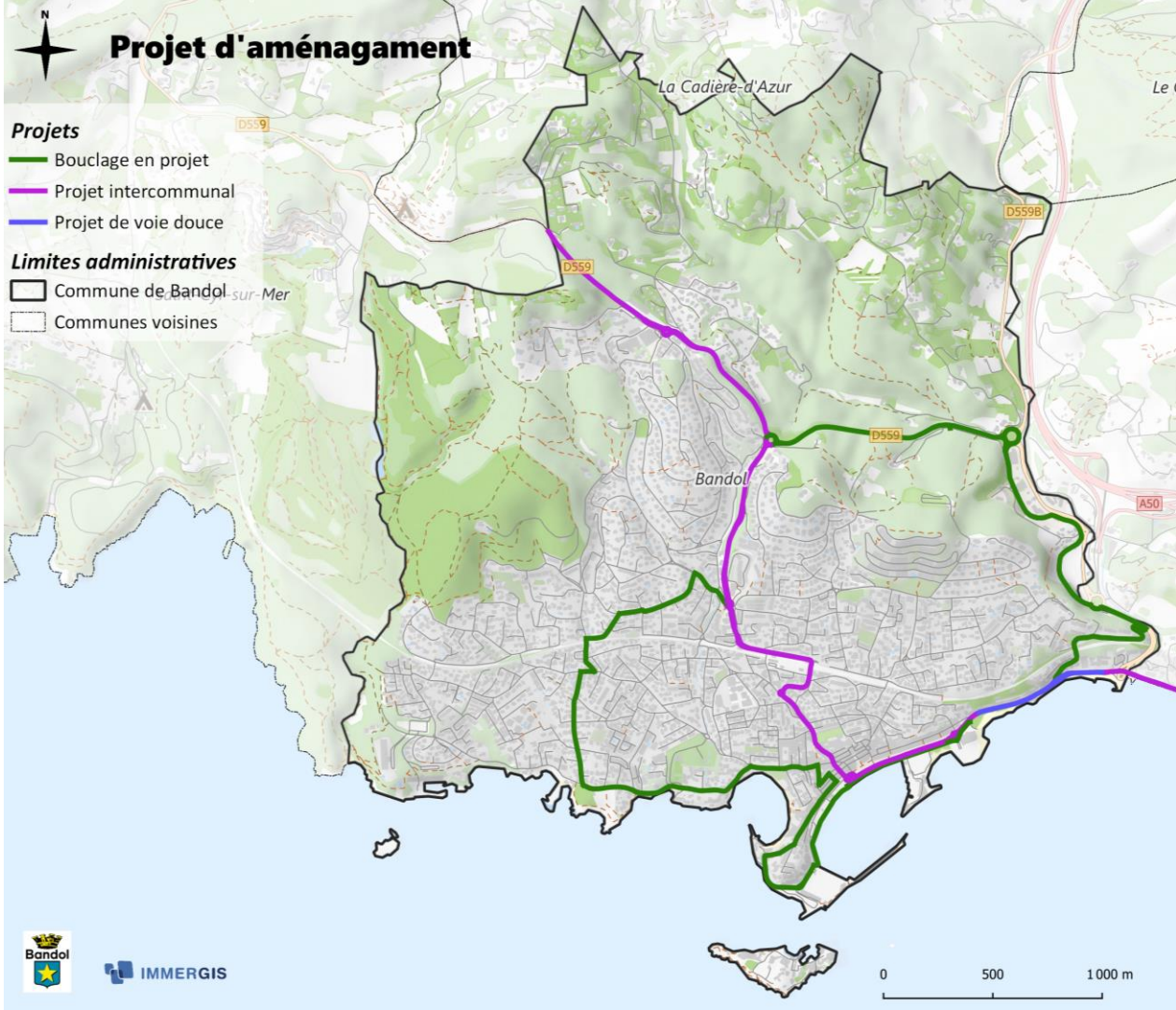
- *Un **réseau de cyclotourisme** qui se développe avec le projet de Boucles cyclables externes, et l'itinéraire intercommunal*

Le territoire possède plusieurs itinéraires cyclables en projet :

- V65 : De Nice à la Camargue / Parcours cyclable du littoral (988)
- Projet d'une voie verte sur le bord de mer

Proche du territoire :

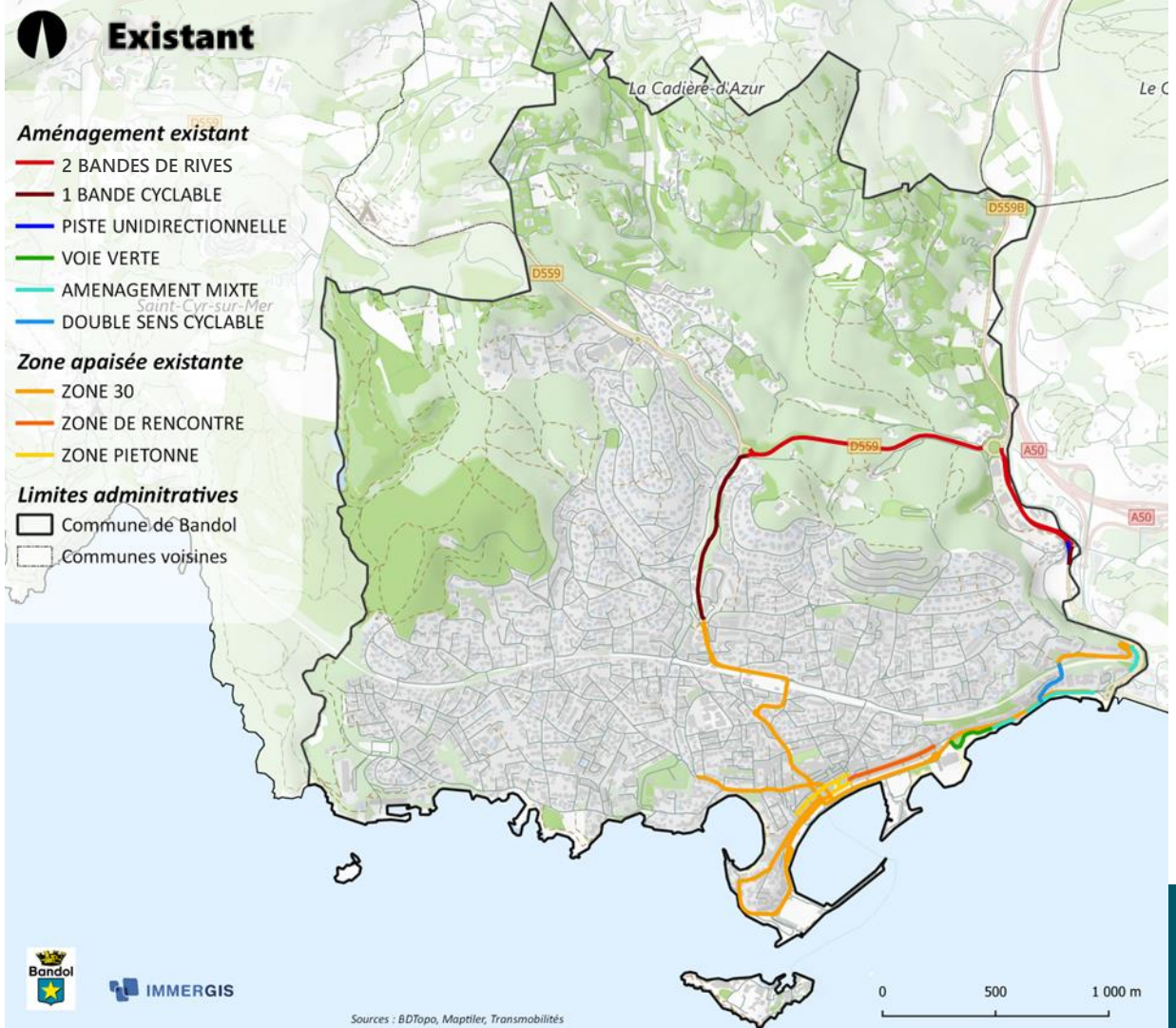
- V65 : De La Ciotat à Toulon / Parcours cyclable du littoral (986)
- Voie douce de La Ciotat (1093)
- Piste cyclable de Saint Cyr sur mer



1.3 Aménagements existants

Un espace très urbanisé avec la présence **de zones apaisées. Elles sont l'aménagement majoritaire sur le territoire.** A cela, s'ajoute quelques sites propres et aménagements en voie partagée **:**

- Les bandes cyclables sur la *D559 et le Boulevard de Marseille*
- La voie verte qui longe le *Square Bir-Hakeim*
- Un double sens cyclable sans marquage au sol dans la *Montée voisin*
- Des aménagements potentiellement mixtes (*Avenue de la Libération et Route du Beausset*)



1.4 Stationnement vélo - *Un service à améliorer*

Le territoire fait état d'une **faible couverture en stationnement vélo**. L'implantation de stationnement est un volet essentiel d'une politique vélo efficace : il est aussi important pour l'usager de pouvoir sécuriser son vélo à son point d'arrivée que de pouvoir s'y rendre de manière sécurisée et efficace.

Quelques pistes pour **améliorer l'offre de stationnement vélo** :

- **Équiper les sites démunis de stationnement cyclable** : aires de loisirs, zones d'activité, aires de covoiturage…
- Privilégier les **arceaux** aux râteliers de sorte à ce que le cadre des vélos puisse être attaché
- Mettre en place des équipements adaptés au **stationnement moyenne et longue durée** (box vélo, abris vélo) sur les sites pertinents.

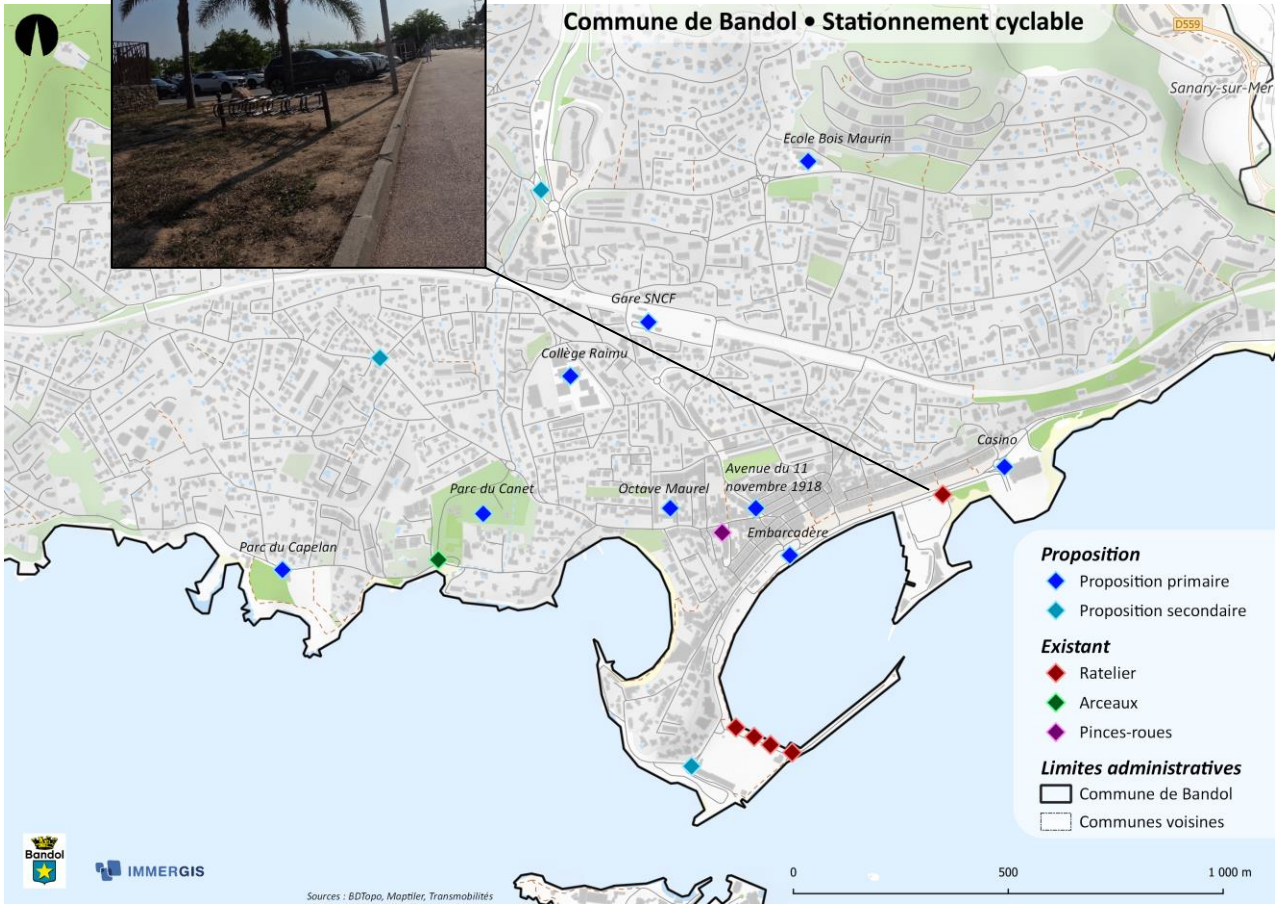
1.5 Stationnement cyclable

Le **recensement** nous montre peu de stationnement :

- 5 râteliers d'une capacité de 6 places (*30 places au total*)
- 2 pinces-roues
- 6 arceaux (*12 places*)

L'offre de stationnement est actuellement limitée, il paraît nécessaire de prévoir un plan de stationnement plus poussé, et augmenter de manière significative les emplacements de stationnement.

Les râteliers peuvent être remplacés par des arceaux plus sécurisés, qui répondent aux recommandations en vigueur.



1.6 Pôles majeurs à desservir

Etablissements scolaires: enjeux majeurs
- Ecoles primaires
- Collège

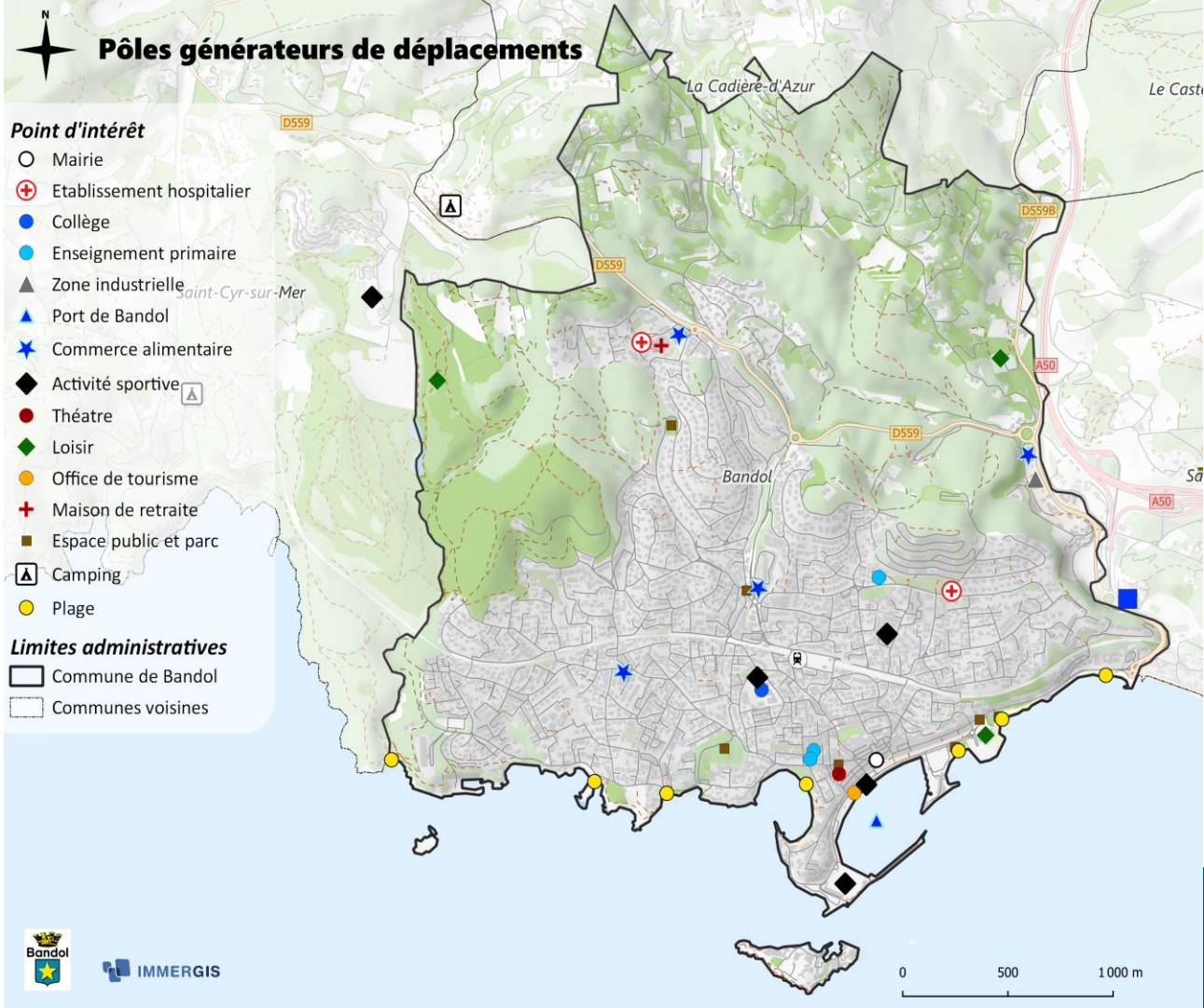
Services de santé
- Foyer d'accueil médicalisé Maurice du Jardin
- Les Lauriers Roses

Lieu de travail et de services
- Hôtel de ville
- Espace Paul Ricard
- Les services techniques

Principaux sites de loisirs
- Stade André Deferrari
- Gymnase Raimu
- Théâtre Jules Verne
- Casino
- Parc du Canet,

Zone commerciale et industrielle
- Zone d'activité du Val d'Aran
- Carrefour, Casino, Utile, Super U

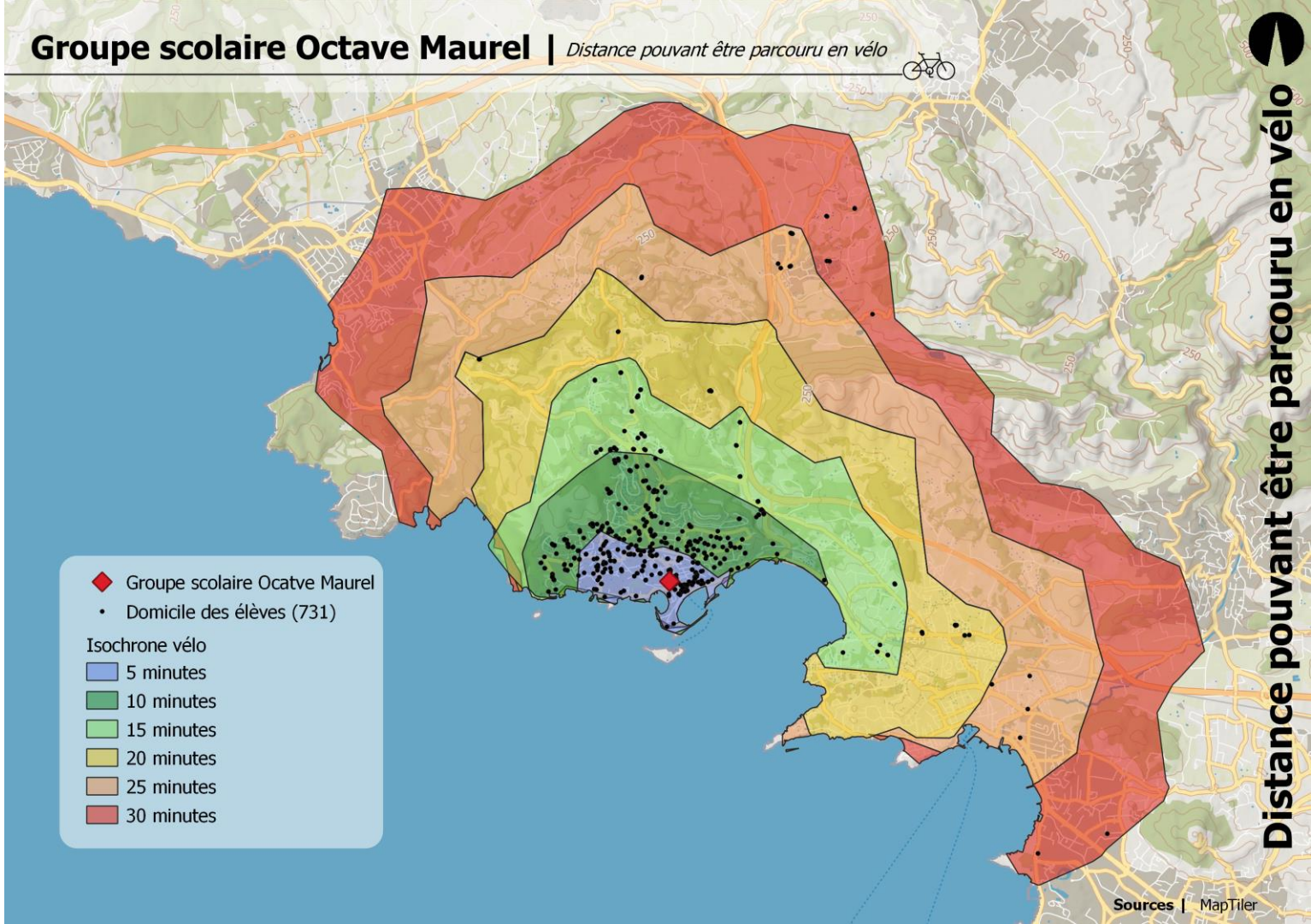
Plages
- Des Engraviers
- Du Capelan
- Du Casino,…



1.7 exemple

Les adresses du Groupe scolaire Octave Maurel montrent que 86% des élèves peuvent se rendre à l'école en moins de 10 min à vélo.

La **mobilité vers les écoles** est également un enjeu clé : imposer la **cyclabilité comme une option viable** lors d'une période de prise d'indépendance est primordial pour ancrer des habitudes sur le territoire.



1.8 Points forts et points faibles

Atouts

- Des **déplacements de proximité** captables (*flux et isochrones*)
- Un potentiel important d'intermodalité (gare dans le centre)
- La plupart des pôles générateurs de déplacement situés en centre
- Un **réseau de cyclotourisme** qui se développe avec les projets d'itinéraires (*itinéraire cyclable existant*)

Opportunités

- Une **part très importante de la voiture** mais un **véritable potentiel de report modal sur les modes actifs**
- Une gare et une **aire de covoiturage** accessibles à vélo ou VAE (Vélo à Assistance Electrique) (*intermodalité*)

Menaces

- Un **centre-ville très dense** rendant difficile la création d'itinéraires
- Un **relief** vallonné parfois défavorable à l'usage du vélo (*évaluation des contraintes naturelles*)

Faiblesses

- Une offre de stationnement inadaptée sur la commune (*recensement du stationnement*)
- Aucun itinéraire jalonné (*recensement du jalonnement*)

1.9 Enjeux et orientations prioritaires

Enjeux :

- Effectuer les aménagements légers à court terme : **jalonner les itinéraires en projet**
- Desservir les points d'intérêt pour une signalisation (gare, zones commerciales, stade, enseignement, équipements culturels ou touristiques)
- Un plan de circulation obligeant la mise en place de **double sens cyclable**
- **Etendre l'apaisement du centre-ville**
- **Renforcer la sécurité des bandes cyclables sur RD** ou trouver des itinéraires alternatifs
- Optimiser le stationnement voiture pour libérer potentiellement de l'espace public
- Se connecter aux **communes voisines**

- **Déployer le service vélo sur la commune (borne de recharge et points de réparation)**

Actions proposées :

- Un maillage hiérarchisé
- Des Plans d'actions et renforcement des services vélo
- Des propositions de scénarios d'aménagements

IMMERGIS

02

Le potentiel cyclable et proposition d'aménagement

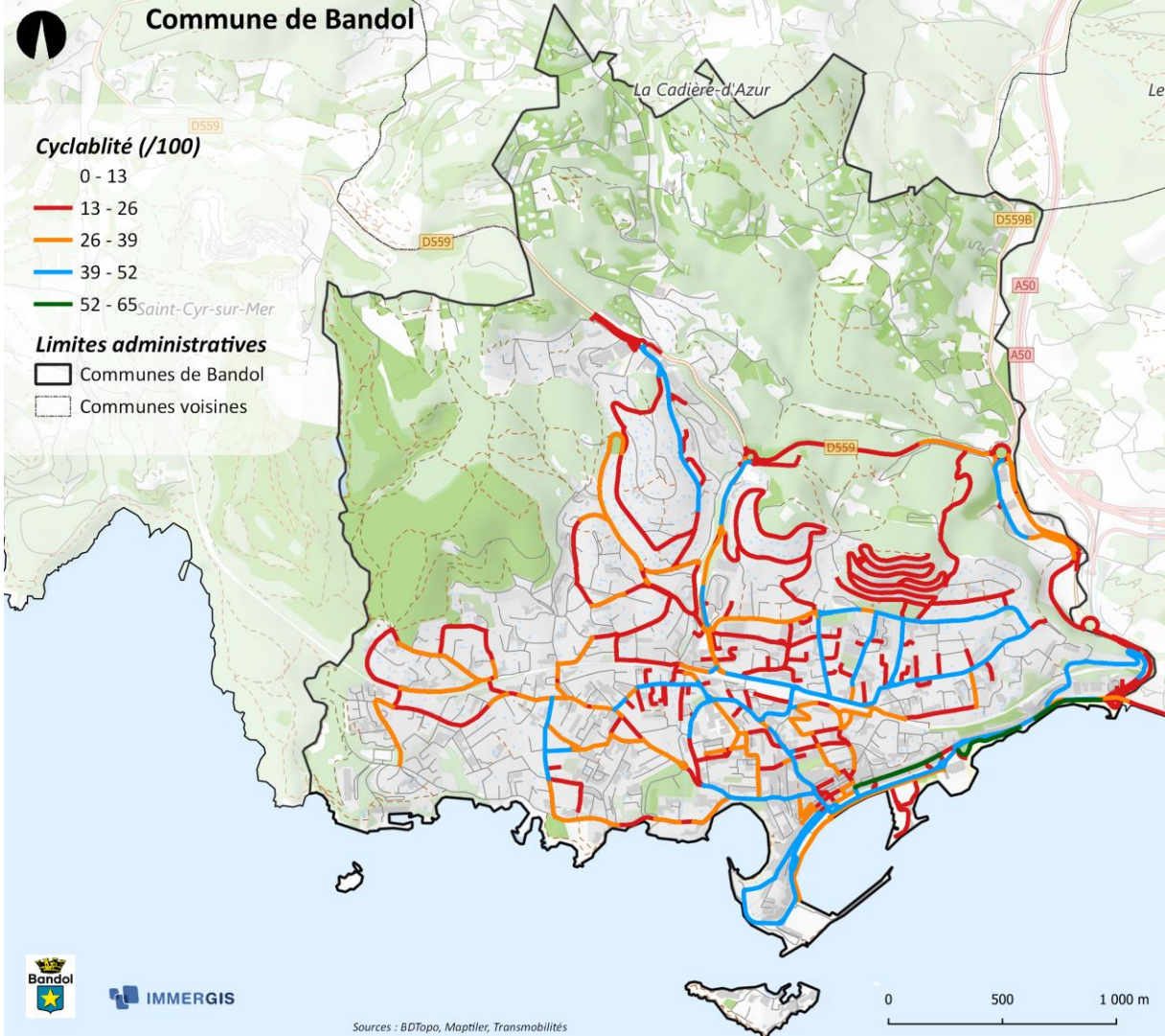
Bandol

3.5 Cyclabilité* de Bandol

Un potentiel en dessous de la voie ferrée, en bord de mer et dans le centre également avec meilleure prise en compte du vélo dans les zones apaisées.

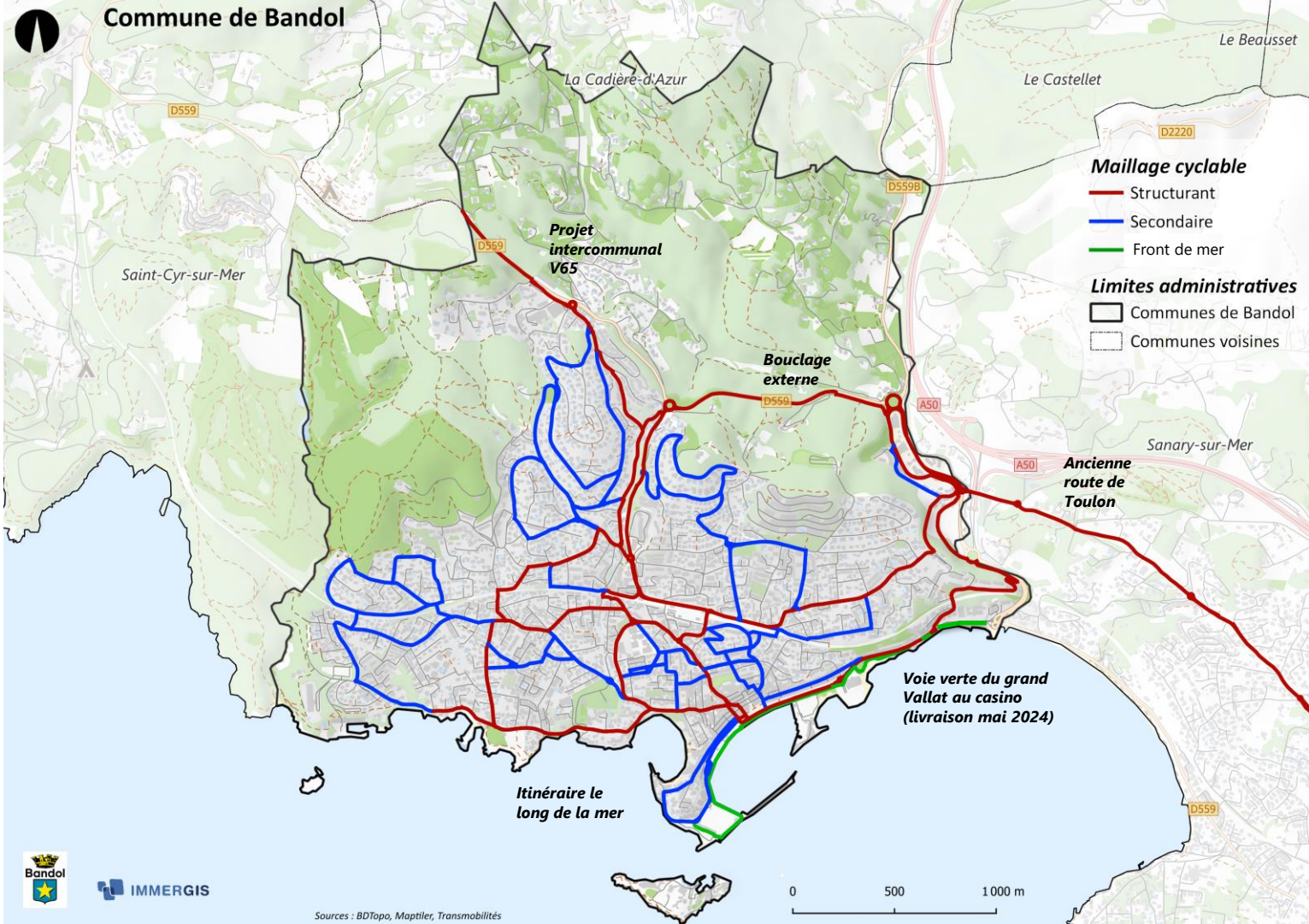
Au dessus de la voie ferrée, un potentiel plus limité sans aménagement lourd.

*: *La cyclabilité prend en compte, la pente, la vitesse moyenne constatée et les caractéristiques de la voie.*

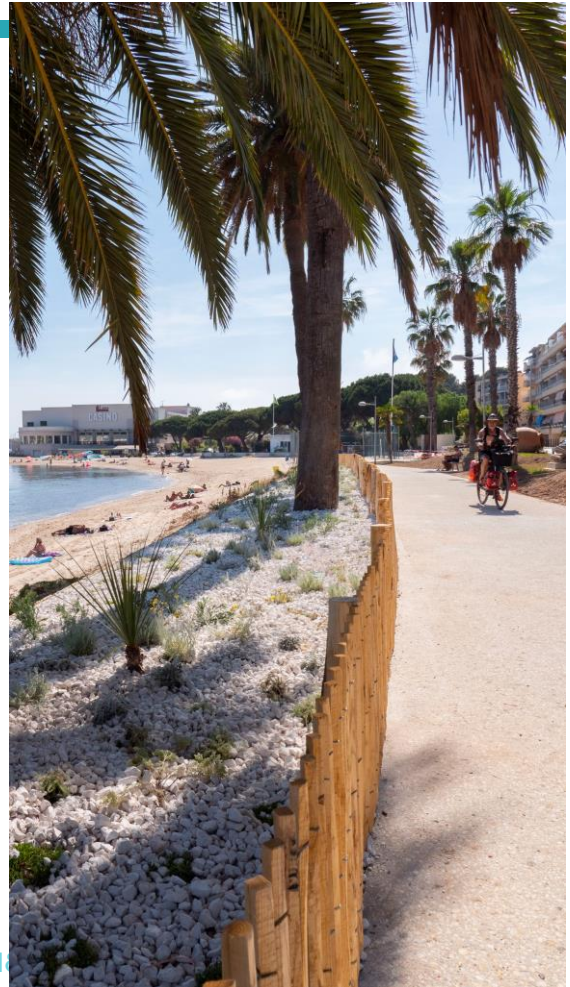


Maillage projeté

Le projet intercommunal (*V65 : De La Ciotat à Toulon / Parcours cyclable du littoral (988)*) sera un bon itinéraire également pour le réseau structurant. Le réseau secondaire permet la jonction entre différents axes du réseau structurant et dessert les enjeux d'importance intercommunale.



4 - Exemples de réalisations - Sites propres



Voie Verte *(200 premiers mètres linéaires livrés en 2022 le long de la plage du Casino à Bandol)*

Piste cyclable

4 - Exemples de réalisations - Voie partagée avec aménagement

Bande cyclable

Double sens cyclable

4 - Exemples de réalisations - CVCB et Régime particulier

Chaucidou

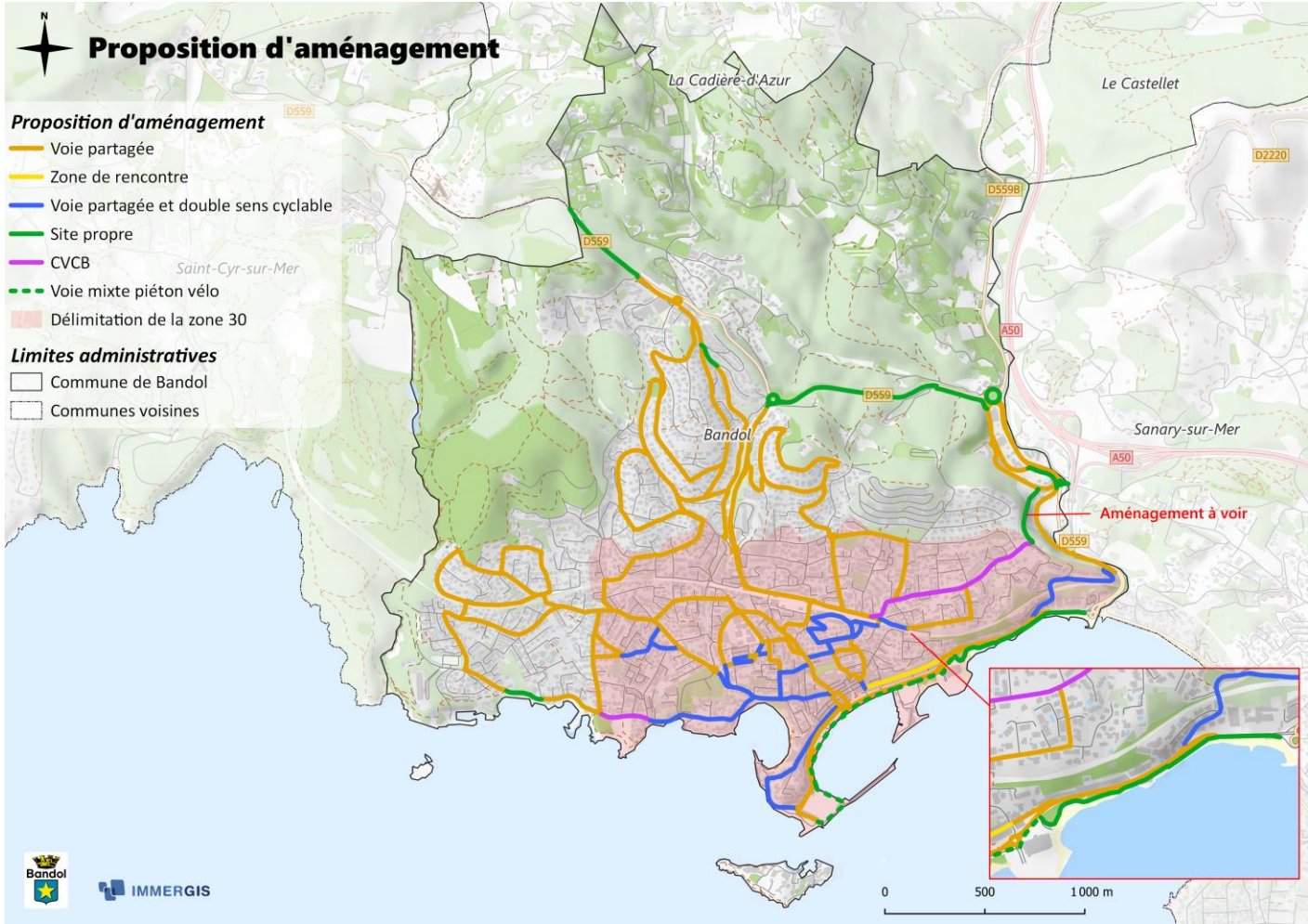
Zone 30

Propositions d'aménagements

Le projet donne une visibilité sur les aménagements projetés qui seront réalisés en deux temps.

Les **aménagements légers** seront traités dans un premier temps. Cette phase commencera dès **2024** avec la réalisation de la signalétique verticale et horizontale ainsi que la mise en place du stationnement. Elle représente l'aménagement de **31km** de voie.

Ensuite les **aménagements plus lourds** seront réalisés sur un laps de temps plus long. Ces aménagements nécessitent la participation de multiples acteurs du territoire. Cette phase représente **3,5km** d'aménagement (dont 400m déjà réalisés) et sera réalisé sur un à deux mandats.

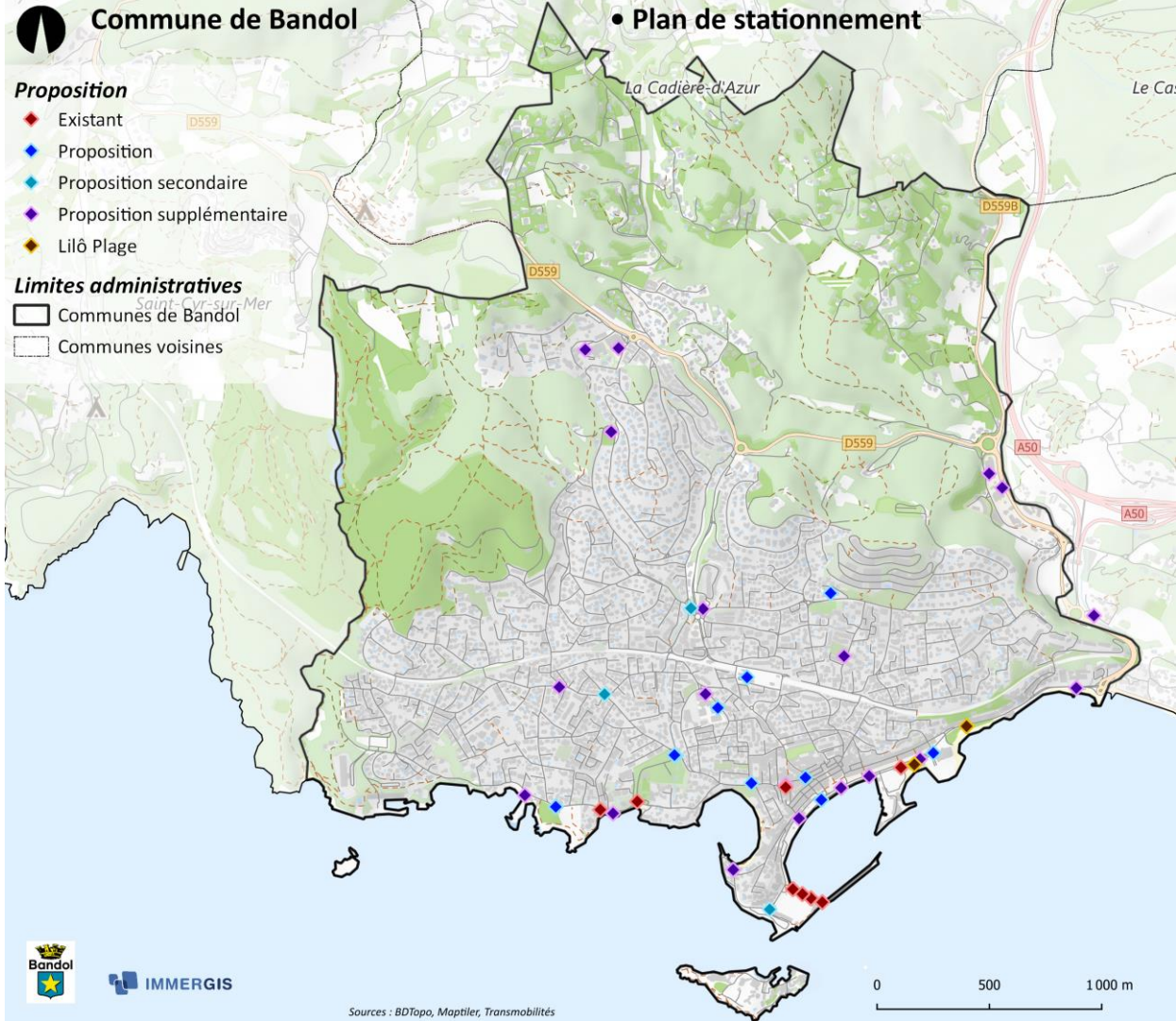


Plan de stationnement

Un plan d'implantation des stationnements a été élaboré, définissant précisément les besoins.

Arceaux

- Stationnement courte durée : commerces, centre, stades
- Peu coûteux et peu encombrant.
- Le vélo est stable et sécurisé (3 points d'accroche possible).



Zooms

Exemple de fiche pré-opérationnelle :

- Le cas de la Chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) sur le boulevard de l'Escourche

Boulevard de l'Escourche 3_2 [Numéro du Tronçon : 128]

Bandol IMMERGIS

INFORMATIONS GENERALES

Boulevard de l'Escourche 3_2

Commune
Bandol

Longueur de l'axe étudié
267 m

PROPOSITION 1

Coût global - 20 186 €

Détail

Pictogrammes vélos	: 1	u	- 18	€
Panneau B2a	: 1	u	- 400	€
Pictogramme vélo tous les 15m	: 2	ml	- 2	€
Ligne discontinue T2 3u	: 532	ml	- 420	€
Pictogramme vélo tous les 5m	: 6	ml	- 22	€
Panneau pédagogique CVCB	: 1	u	- 400	€
Rabotage de terre-plein	: 8	m²	- 50	€
Picto chevrons tous les 15m	: 532	ml	- 638	€
Suppression de marquage au sol surfacique	: 64	m²	- 320	€
ECF coloré	: 661	m²	- 17 186	€

Zooms

Exemple de fiche pré-opérationnelle :

- Le cas de l'aménagement du rond point du Bois Maurin en bande cyclable

Rond Point Boulevard du Bois Maurin [Numéro du Tronçon : 108]

Bandol IMMERGIS

INFORMATIONS GENERALES

Rond Point Boulevard du Bois Maurin

Commune
Bandol

Longueur de l'axe étudié
138.6 m

PROPOSITION 1

Coût global - 303 €

Détail

Pictogramme vélo tous les 15m	: 121	ml	- 145	€
Ligne discontinue T3 5u	: 115	ml	- 138	€
Panneau à déposer	: 1	u	- 20	€

A votre écoute!