

RÉUNION PUBLIQUE

Application du schéma
des mobilités douces
création d'une zone 30 km/h

IBOS

Mercredi 6 décembre à 18h00
Salle de la Bascule (Mairie d'Ibos)



À l'ordre du jour :

- L'intérêt d'une zone 30 km/h
- Le périmètre de la zone
- Les aménagements prévus
- La voie verte (liaison Ibos/Tarbes et le Pouey)



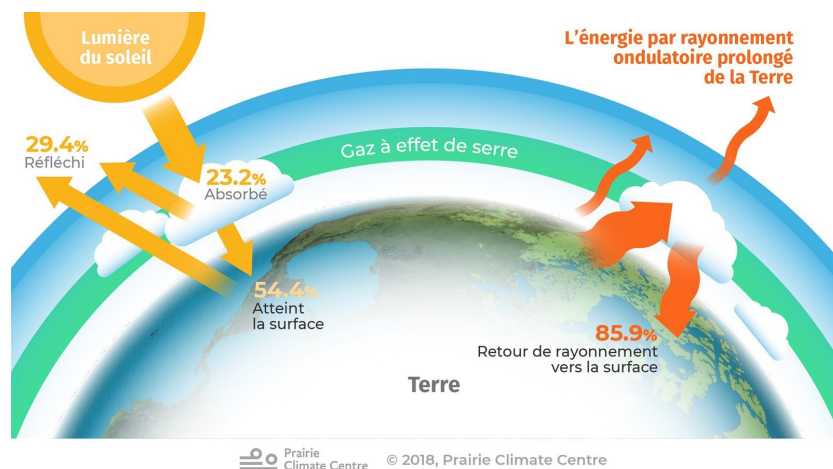
Estelle JOURDAN,

Direction Départementale des Territoires
des Hautes-Pyrénées

Bureau de la Transition Ecologique et
Accompagnement des Territoires

Chargée de mission mobilité durable
Estelle.jourdan@hautes-pyrenees.gouv.fr
06.43.16.44.17

Nos mobilités d'aujourd'hui : un enjeu environnemental pour demain

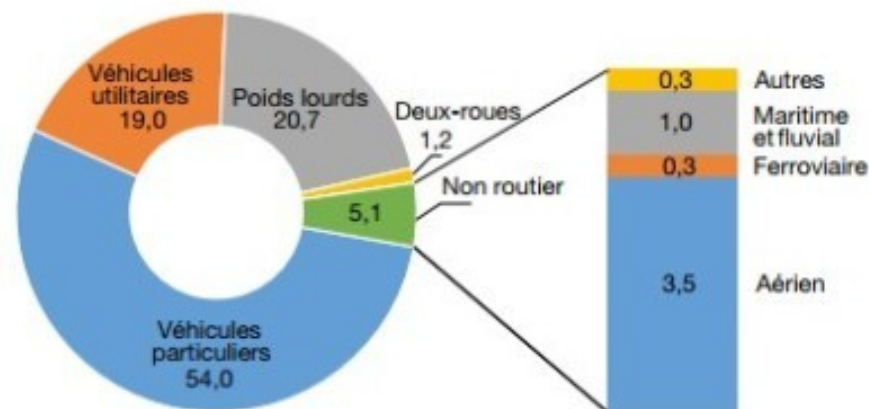


Un enjeu mondial :
le changement climatique

Un enjeu national :

Le transport en France
représente **30 %** de nos
émissions de Gaz à Effet de
Serre (GES)

ÉMISSIONS DE GES DES TRANSPORTS EN FRANCE
En %



Source : AEE, 2018

La mobilité durable

La mobilité durable c'est la capacité de repenser nos déplacements pour limiter le recours systématique à la «voiture solo», l'autosolisme.





Gare de Bagnères-de-Bigorre



Col d'Aspin



Arreau



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DES
HAUTES-PYRÉNÉES

Étude relative aux mobilités durables dans les Hautes-Pyrénées

Étude pilotée par la DDT des Hautes-Pyrénées



Coteaux de Val d'Arros



adour madiran



Pays de Trie et du Magnoac



HAUTES PYRÉNÉES
LE DÉPARTEMENT



Parc national des Pyrénées



PYRÉNÉES VALLÉES DES GAVES
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES



Vallées Aure & Louron
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES



NESTE BAROUSSE
Communauté de Communes



COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE LA HAUTE-BIGORRE



Communauté de Communes Plateau de Lannemezan
NESTE BARONNIES GAVES

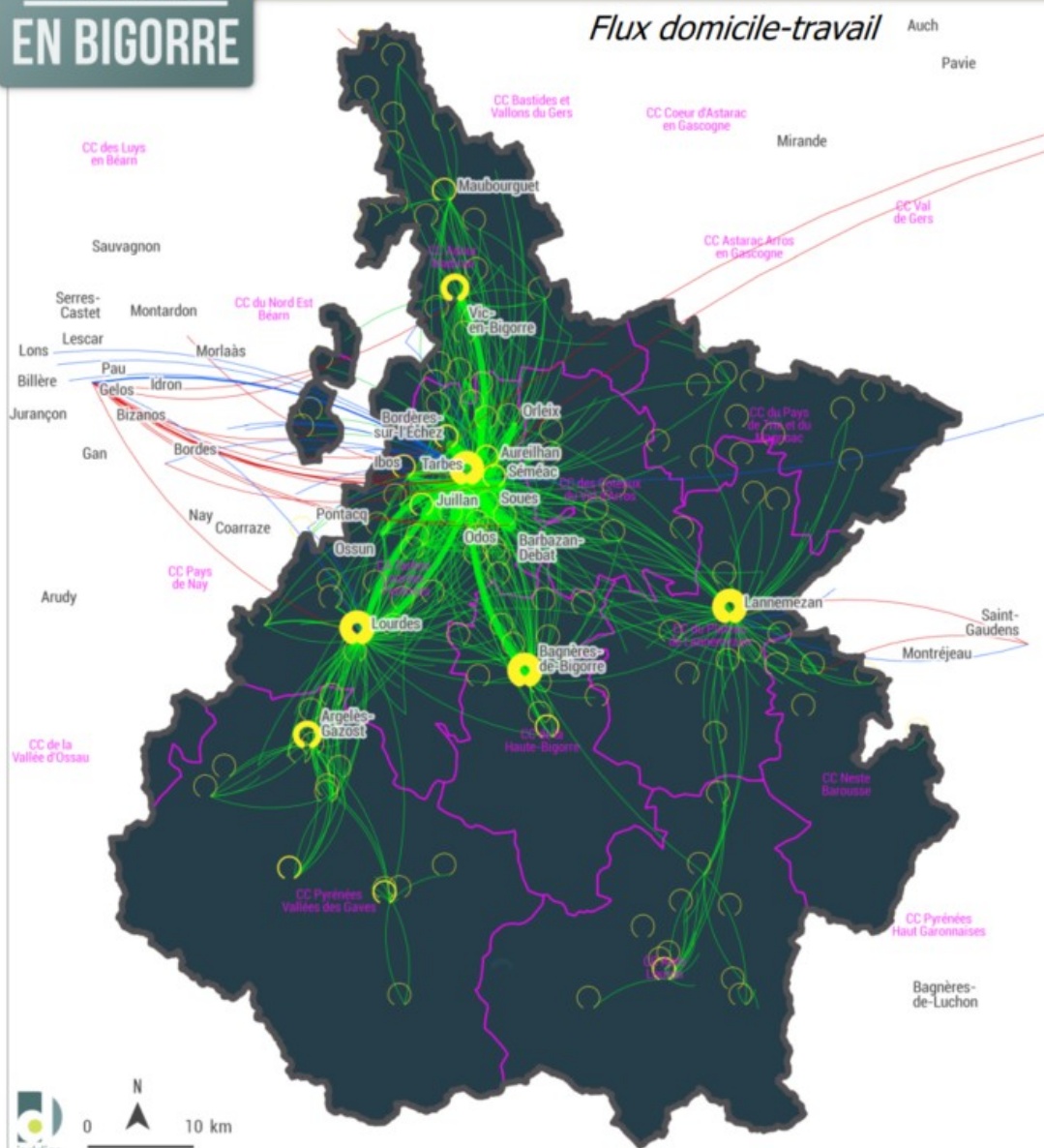


tarbes lourdes pyrénées
Communauté d'agglomération



DEPUIS 1986
inddigo

[c] Les mobilités quotidiennes domicile/travail: une forte cohérence territoriale



FLUX DOMICILE-TRAVAIL	Nombre	%
Flux internes aux communes	30335	21%
Flux entre communes du Département	96006	67%
<i>Dont flux entre les EPCI</i>	32090	22%
<i>Dont flux internes aux EPCI</i>	64120	45%
Flux sortant du Département	8085	6%
Flux entrant dans le Département	8203	6%
TOTAL	142629	100%

88%

12%

- **Une forte cohérence territoriale** : 9 déplacements pendulaires sur 10 sont **internes au Département**, vers les principaux pôles (Tarbes, Lourdes, Lannemezan, Bagnères, Vic, Argelès)
- **32.000** déplacements quotidiens **entre les EPCI**
- **Forte polarisation de Tarbes**, qui attire 30.000 actifs
- Près d'1 déplacement sur 2 se fait **au sein du même EPCI**
- 1/5 des déplacements se font **dans la commune**

- ➔ **Développer les modes actifs utilitaires** pour aller travailler à pied ou à vélo dans sa commune ou dans les communes proches
- ➔ **Renforcer les solutions de mobilité** pour les **déplacements internes au territoire** : voitures partagées, transports collectifs, information sur l'offre existante

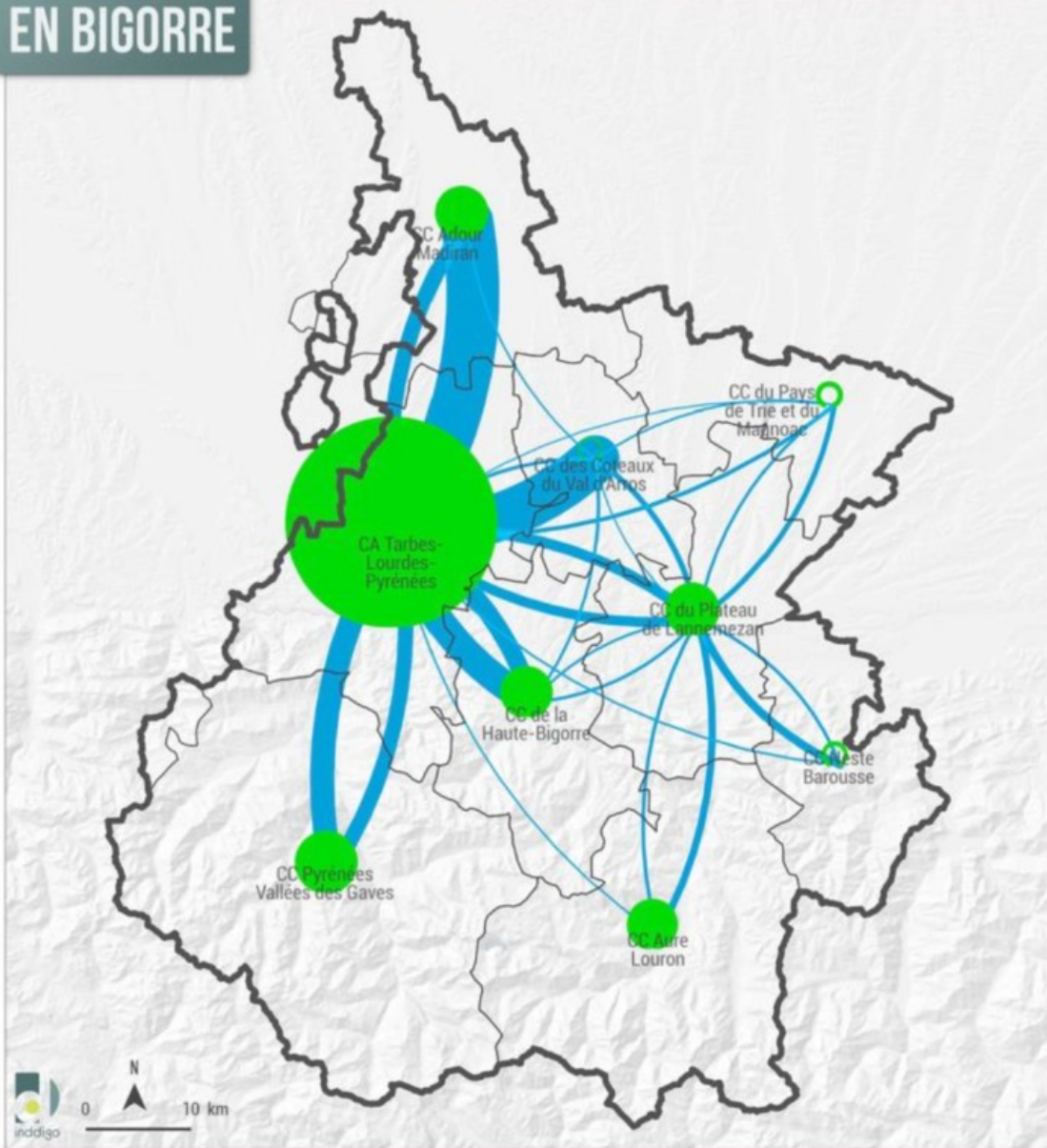
Type de flux	Nb de trajets journaliers
Internes au département	30 - 250
Intra-communal	250 - 500
Entrants	500 - 1000
Sortants	1000+

28

Les données sont issues de la base détaillée des flux domicile-travail de l'INSEE

Sources : DDT65, INSEE, 2014. Réalisation : Inddigo - 2019

[C] 32.000 échanges quotidiens entre les EPCI (domicile-travail)



- Une forte pertinence du territoire au vu des flux observés : **près d'1 déplacement pendulaire sur 2 est interne à l'EPCI**
- **Une forte polarisation de la CA Tarbes – Lourdes – Pyrénées** (concentration d'emplois, de services et d'équipements)
- **Des polarités secondaires**, générant **des mobilités plus locales** (vers Bagnères, Argelès, Lannemezan, Vic notamment)

- ➔ Un **fort potentiel de report modal** vers les TC ou le covoiturage entre les pôles du territoire, au vu des flux domicile-travail
- ➔ Proposer des **alternatives à la voiture individuelle** sur ces axes bien identifiés

Flux DT sup à 150 personnes

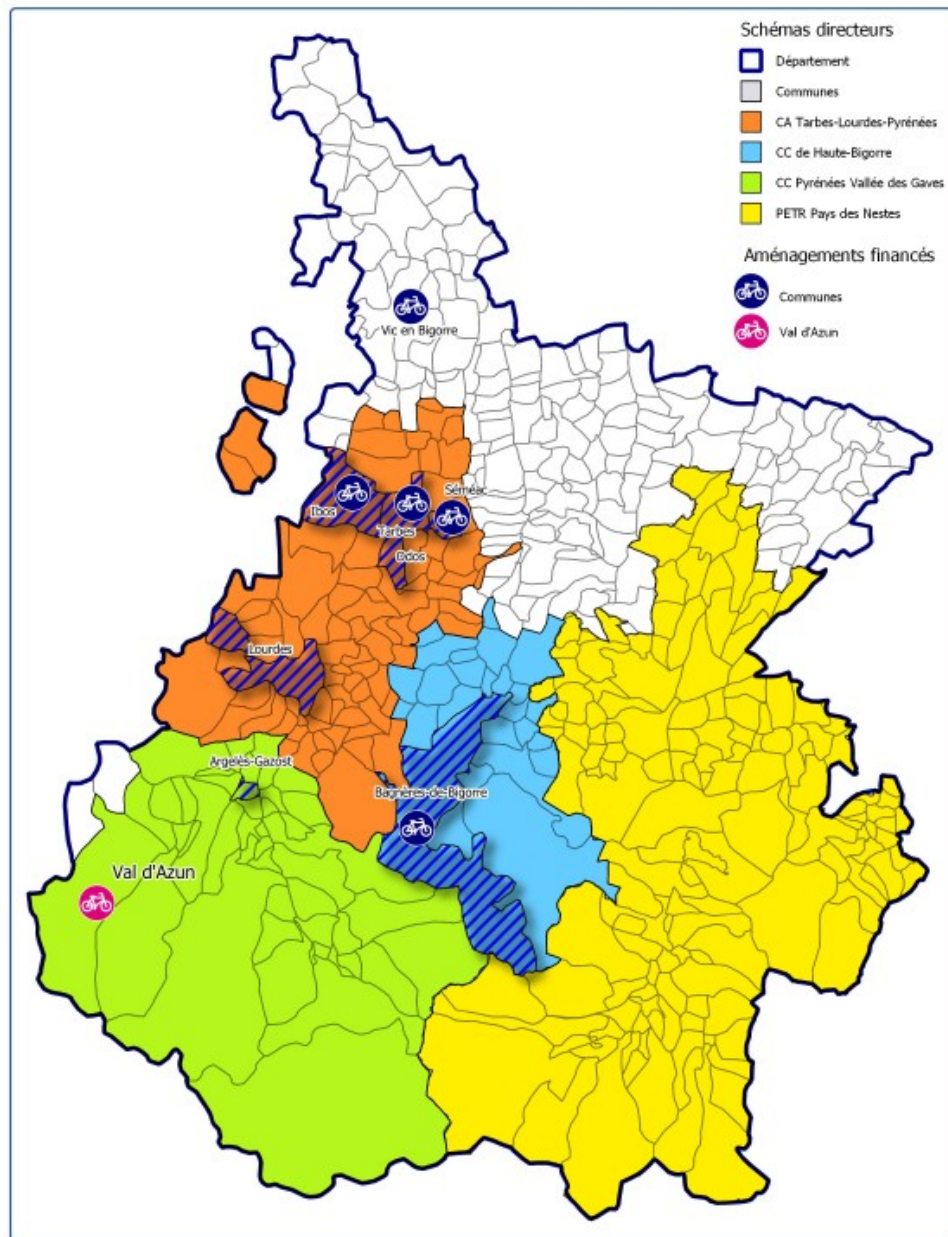
- Flux DT entre les EPCI du département
- Flux DT internes aux EPCI

Volume des flux

- 150 - 200
- 200 - 500
- 500 - 1 000
- 1 000 - 1 500
- sup 1 500

Dynamique vélo dans les Hautes-Pyrénées

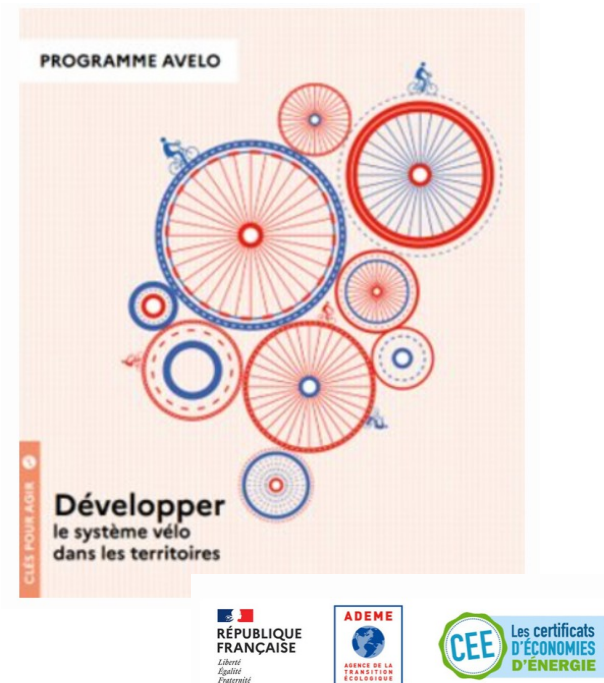
Schémas directeurs et aménagements financés



Sources des données : DDT65
Référentiels : © IGN-BD TOPO® – protocole Ministères – IGN – 2013 – version 2
Date : Octobre 2022
Echelle : 1:450 000

Direction départementale
des territoires des Hautes-Pyrénées
Pôle connaissance des territoires
Service transition écologique, connaissance et accompagnement des territoires

Financement stratégie cyclable



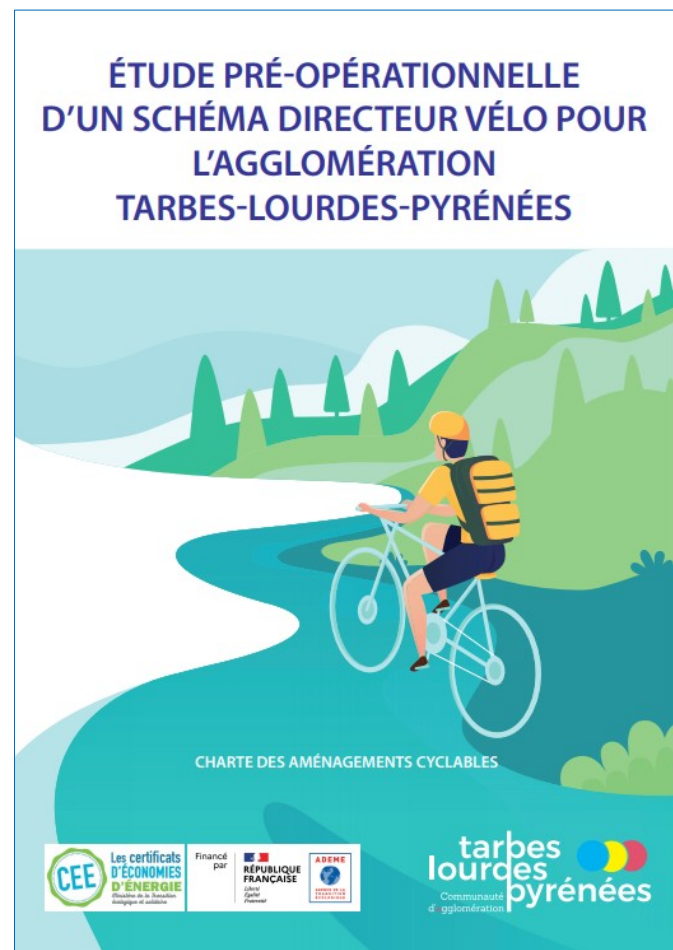
Financement infrastructure vélo

Fond Mobilité Active

Financement écomobilité scolaire

MOBY

L'enjeu vélo à l'échelle la CATLP: PCAET et Schéma Directeur des Mobilités Actives





Afin de rendre attractive la pratique du vélo pour le plus grand nombre, il est fondamental de constituer un **réseau cohérent, continu et hiérarchisé couvrant la totalité du territoire**.

En effet, des aménagements isolés ne suffisent pas à rendre le **vélo attractif, sûr, efficace et concurrentiel face aux autres modes de déplacement**.

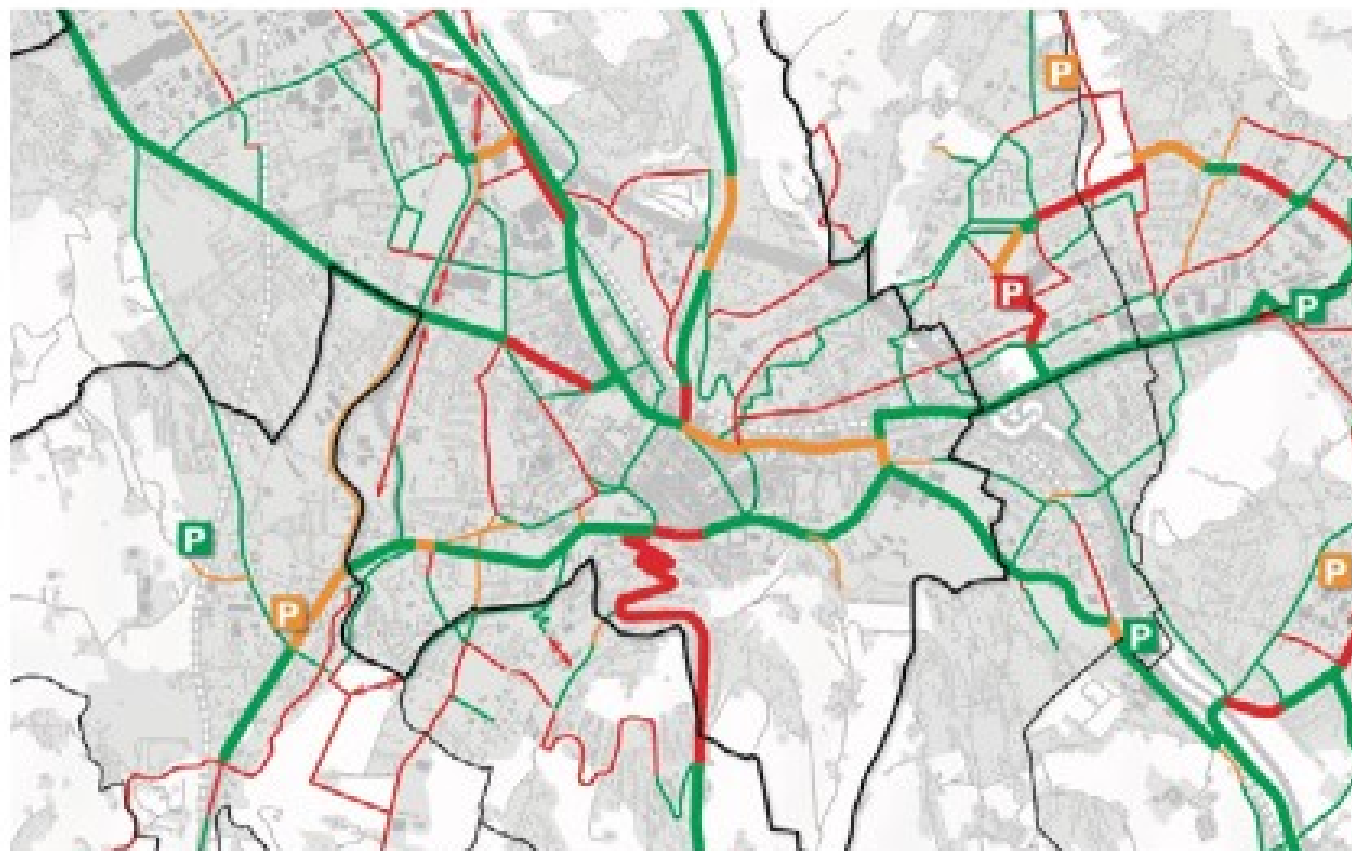
Schéma cyclable



Le **schéma directeur cyclable** : outil de planification de référence pour assurer ce **maillage** et l'indispensable **continuité des itinéraires**.

- hiérarchisation du réseau, révision des plans de circulations des véhicules motorisés
- plan pluriannuel d'investissements qui conditionne la réalisation effective des aménagements projetés et permet d'aller lever des financements Etat/ Région/ Département pour réaliser les infrastructures.

Schéma cyclable



RÉSEAU CYCLABLE
SELON SCHÉMA DIRECTEUR
DES MODES ACTIFS

Liaison structurante :

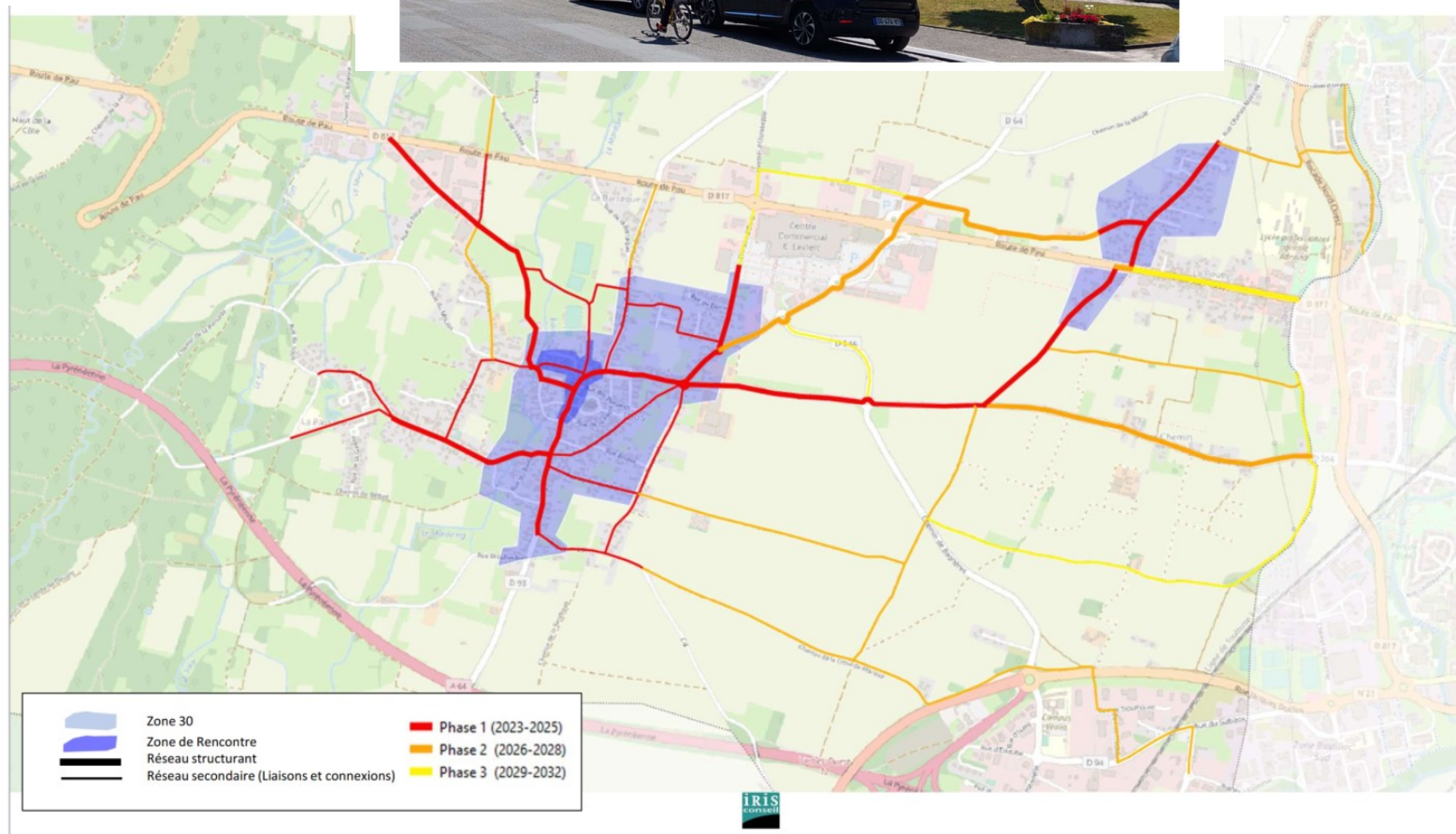
- existante
- à améliorer
- à créer

Liaison secondaire :

- existante
- à améliorer
- à créer
- ↔ liaison difficile, faisabilité ou tracé à approfondir

extrait du schéma directeur de Chambéry

Schéma Directeur des Mobilités Douces IBOS



La Zone 30

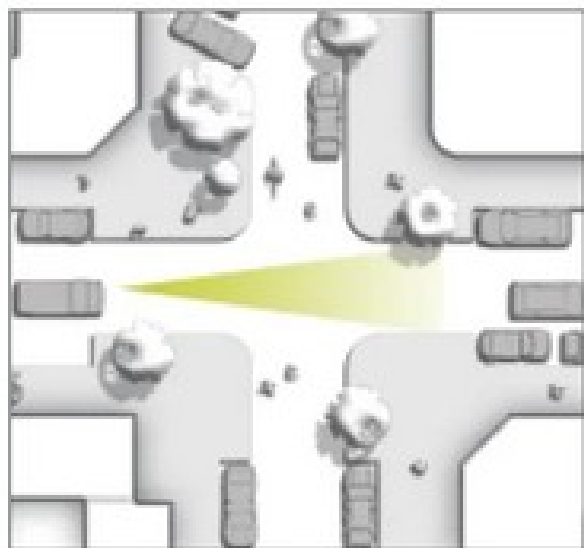
Article R110-2 du Code de la route, la **définition d'une zone 30** est :

“Section ... de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à **30 km/ h.**”

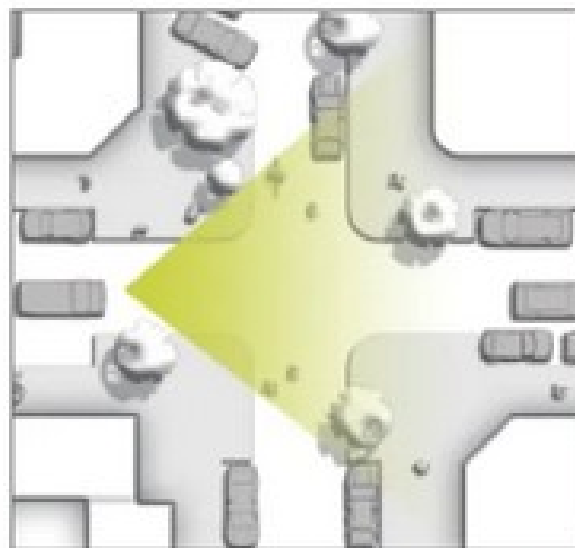
Toutes les chaussées sont à **double sens pour les cyclistes...**

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.”

La Zone 30 : pourquoi ?



Le champ de vision à 50 km/h

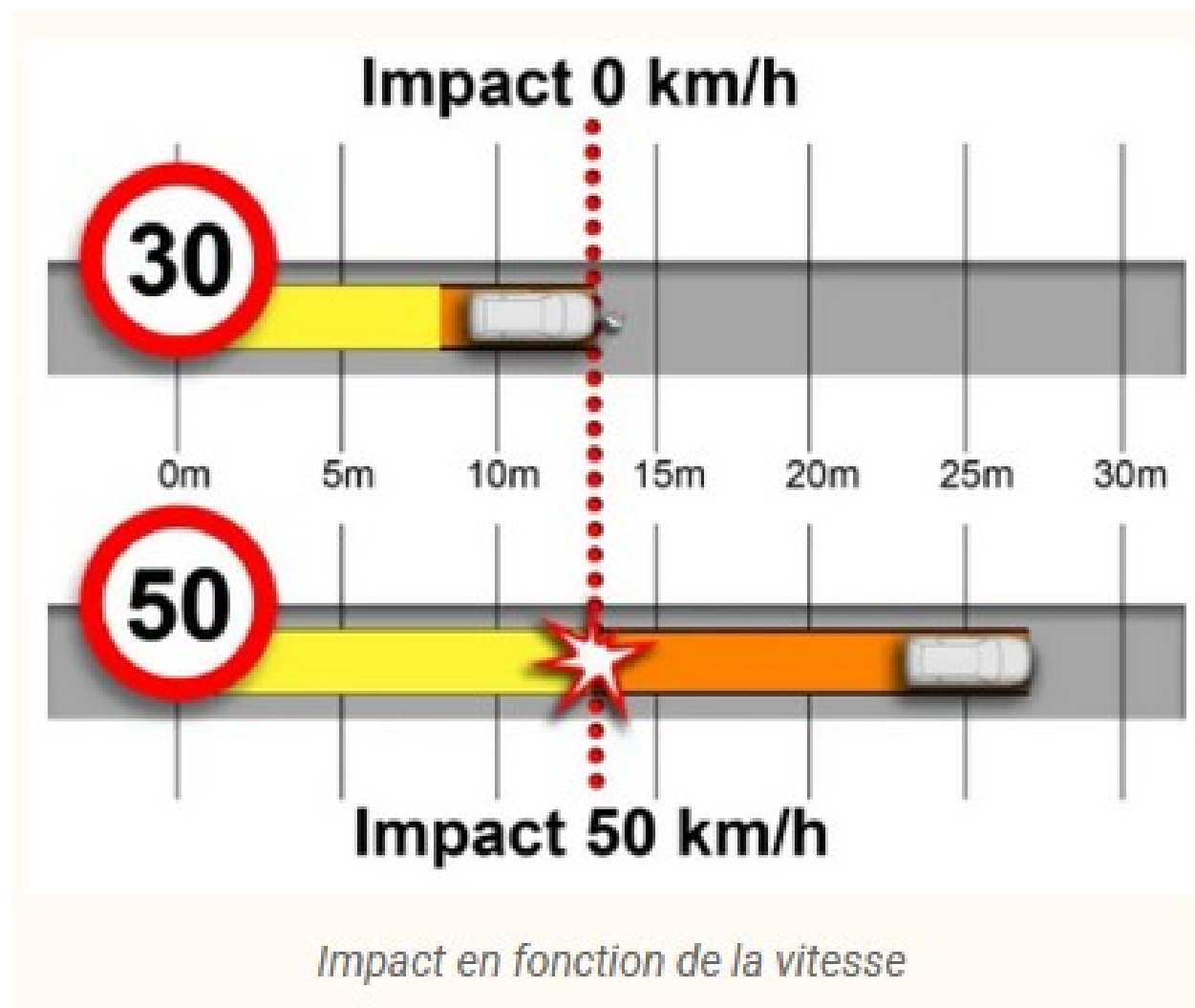


Le champ de vision à 30 km/h

Le champ de vision se rétrécit au fur et à mesure que la vitesse augmente. A vitesse réduite on a le temps de percevoir les événements et ainsi d'éviter les collisions par des arrêts courts.

Champ de vision en fonction de la vitesse d'un véhicule

La Zone 30 : pourquoi ?



La Zone 30 : pourquoi ?

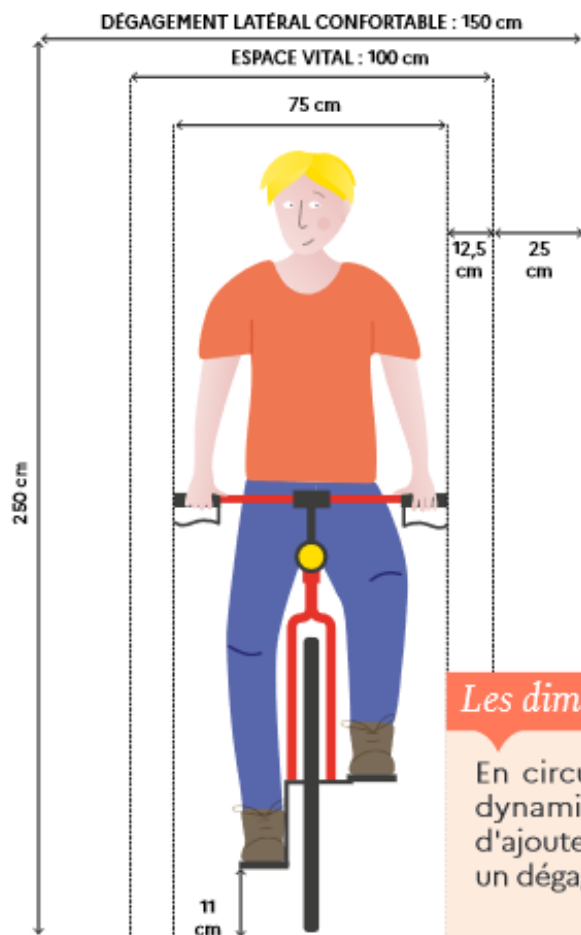
- Une diminution du bruit associé à la réduction de vitesse a été mesurée, à savoir entre -2,4 et -4,5 décibels. Or, une baisse du niveau de bruit de 3 dB donne l'impression que le nombre de véhicules en circulation a été divisé par deux !
- Un village plus agréable : en changeant de paradigme, la ville devient un lieu de vie et pas seulement un lieu de passage pour les véhicules. En effet, la réduction de la vitesse en ville permet d'améliorer la qualité de vie en général, et la qualité de l'air en particulier dans l'espace public.

La Zone 30 : pourquoi ?

- Un meilleur partage de l'espace public sans pénaliser la circulation des automobilistes ...

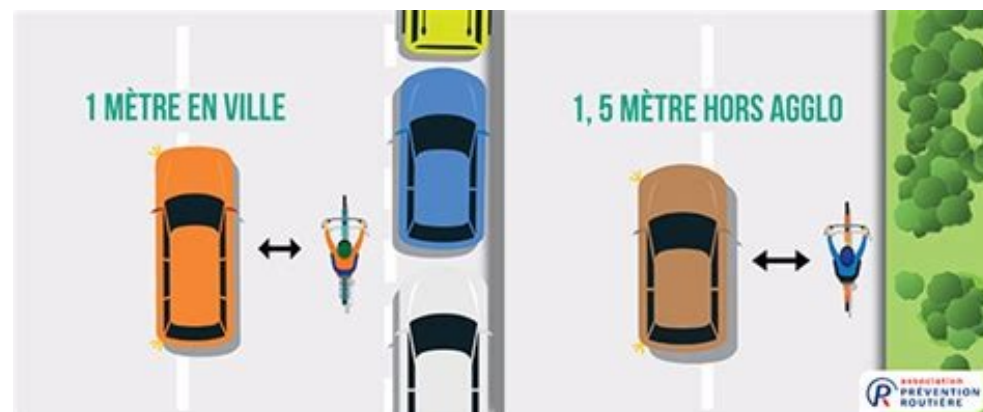
Contrairement aux idées reçues, la limitation de vitesse n'impacte que très peu la vitesse moyenne des automobilistes. A Paris, la vitesse moyenne (hors embouteillage) est passée de 24,6 km/h à 22,8 km/h, soit 2 min de plus pour un trajet de 5km (74 % des trajets en Ile-de-France font moins de 5km).

Le code de la route



Les dimensions du cycliste en mouvement

En circulation, le cycliste occupe un gabarit dynamique d'environ 1 m, auquel il convient d'ajouter 25 cm de part et d'autre pour garantir un dégagement latéral confortable.



La Chaussée à Voie Centrale Banalisée



Source : Cerema

Principe de fonctionnement d'une CVCB

La Chaussée à Voie Centrale Banalisée



Utilisée généralement en milieu rural ou périurbain, la CVCB peut également être mise en œuvre en ville, à l'image de Saint-Omer et Dieppe.



La mise en place d'une CVCB améliore le sentiment de sécurité des cyclistes empruntant ce trajet.

Merci pour votre attention

