



Présentation du plan vélo et mobilités actives à Cahors

Première étape : sécuriser et assurer la continuité des
itinéraires cyclables

Conférence de presse

Mercredi 1er juillet à 14 h 00
Salle Henri-Martin



Contact Presse :

Ville de Cahors : Claudine Brazier - Tél. 05 65 20 89 41 - cbrazier@grandcahors.fr

Plan vélo et mobilités actives à Cahors

sommaire

Communiqué de presse **p 3-4**

Des aménagements cyclables légers en partage de chaussée, avec mixité **p 5**
des usages sur voirie / Consolider les itinéraires vélo existants en déployant le réseau cyclable

Les différents types d'aménagements prévus à Cahors **p 6 à 9**
Exemples d'aménagements qui pourront être réalisés

COMMUNIQUE

Garantir la sécurité et la continuité des itinéraires cyclables : Apaiser la circulation par la cohabitation des usages

La transition écologique est au cœur du projet de mandat.

La crise sanitaire de ces dernières semaines a renforcé la prise de conscience de l'urgence écologique et la nécessité d'amorcer plus que jamais un virage allant vers l'intégration des enjeux environnementaux dans la gestion des politiques publiques. C'est dans ce contexte de transition écologique que la Ville de Cahors met en œuvre une de ses premières actions du projet de mandat en favorisant le déploiement des mobilités douces visant à encourager l'usage du vélo et limiter celui de la voiture en ville. Après la gratuité des transports publics mise en place en novembre 2019, et dans la continuité des aménagements en faveur du vélo déjà réalisés par la Ville et le Grand Cahors (garages à vélo, bandes et pistes cyclables), la Ville engage son projet de « plan vélo et mobilités actives ».

A court terme des aménagements cyclables "légers" vont être déployés par la Ville. Ils auront vocation à renforcer l'existant par la matérialisation d'aménagements définitifs et à expérimenter quelques nouveaux tracés devant notamment faciliter la connexion entre parcs-relais et centre-ville (aménagements provisoires). Ceux-ci s'inscrivent dans une vision globale autour du développement de la pratique du vélo à l'échelle de l'Agglomération.

L'objectif consiste à sécuriser la pratique du 2 roues par l'amélioration de la continuité des itinéraires cyclables et de la cohabitation des usages, d'ici à ce que soit aménagée la voie verte reliant l'Aveyron au Lot-et-Garonne, voie verte qui traversera Cahors.

Des services pour faciliter l'usage du vélo et inciter autant que possible à cette pratique compléteront les aménagements. **La semaine nationale de la mobilité** (du 16 au 22 septembre) pourrait déjà y consacrer une large part et devrait donner le ton de cette nouvelle dynamique en faveur du vélo.

Ces premiers travaux correspondent au lancement d'un plan vélo qui reste à co-construire avec la CAGC et les communes qui la composent mais aussi avec les habitants et partenaires.

- **Co-construire avec les habitants : une première réunion participative de présentation du projet « plan vélo et mobilités actives » à Cahors**

Le 26 juin, le Maire, Jean Marc Vayssouze-Faure, entouré de Johann Vacandare, (adjoint à la transition écologique et à la participation citoyenne), Abel Rachi, (conseiller municipal délégué aux mobilités douces) et Denis Pacaud, (conseiller municipal délégué à la démocratie participative) ont réuni en mairie une quarantaine d'usagers représentant divers maillons institutionnels et les interlocuteurs de la société civile ayant un intérêt pour le sujet*. L'objectif était de présenter les premières orientations du « plan vélo et mobilités actives » à Cahors, d'échanger avec le public, et de poser ainsi les premières fondations d'une démarche de co-construction plus large avec les habitants.

**DDT, Département, Région, collectif citoyen « Essaimons demain », la FUB (fédération des usagers de la bicyclette), associations de Prévention routière, Cahors cyclisme, Cahors cyclotourisme, Bégoux environnement, le Piéton de Cahors, l'office de tourisme, les commerces cadurciens proposant le service de livraison à vélo, les abonnés des garages à vélos, les personnes représentantes de la société civile ayant un intérêt pour la thématique.*

- **Un plan vélo à co-construire : communication, sensibilisation, pédagogie et animation**

1—les aménagements cyclables légers : la première étape consistera à proposer des **aménagements légers** réalisables à **court terme** (prévus cet été) : renforcement de la signalisation verticale et horizontale sur les liaisons Est-Ouest de Cahors sur des chaussées où la mixité des usages est favorisée au regard de la configuration des voies. Un retour d'expériences des usagers à l'automne dans le cadre d'une démarche participative permettra de déployer un plan vélo adapté aux usages et aux caractéristiques du territoire.

2— Des dispositifs facilitant la pratique du vélo à déployer progressivement

Dispositif d'incitation via une aide à l'achat de vélo, nouveaux points de stationnement sécurisés, vélopartage, maison du vélo...ces idées tracent une première esquisse de ce que la Ville et le Grand Cahors pourraient mettre en œuvre pour déployer l'usage du vélo.

3— Des Aménagements cyclables « plus lourds », en site propre et/ou en lien avec une évolution du plan de circulation

Quelques idées soulevées, à mûrir avec les habitants et les pouvoirs publics : franchissements facilités, réalisation et connexion au projet majeur de voie verte départementale, mise en sens unique « voitures » de certaines rues , programme de jalonnement/signalisation incitatif...

Des aménagements cyclables légers en partage de chaussée, avec mixité des usages sur voirie

Consolider les itinéraires vélos existants en déployant le réseau cyclable

Une première phase d'aménagements provisoires et définitifs sera effective à partir de cet été avec la **réalisation d'itinéraires vélo qui permettront de renforcer l'axe Est-Ouest et d'améliorer le lien entre les parcs-relais et le centre-ville.**

Les itinéraires cyclables existants seront matérialisés par des marquages blancs définitifs. Les nouveaux aménagements cyclables à titre expérimental seront matérialisés par des marquages jaunes provisoires.

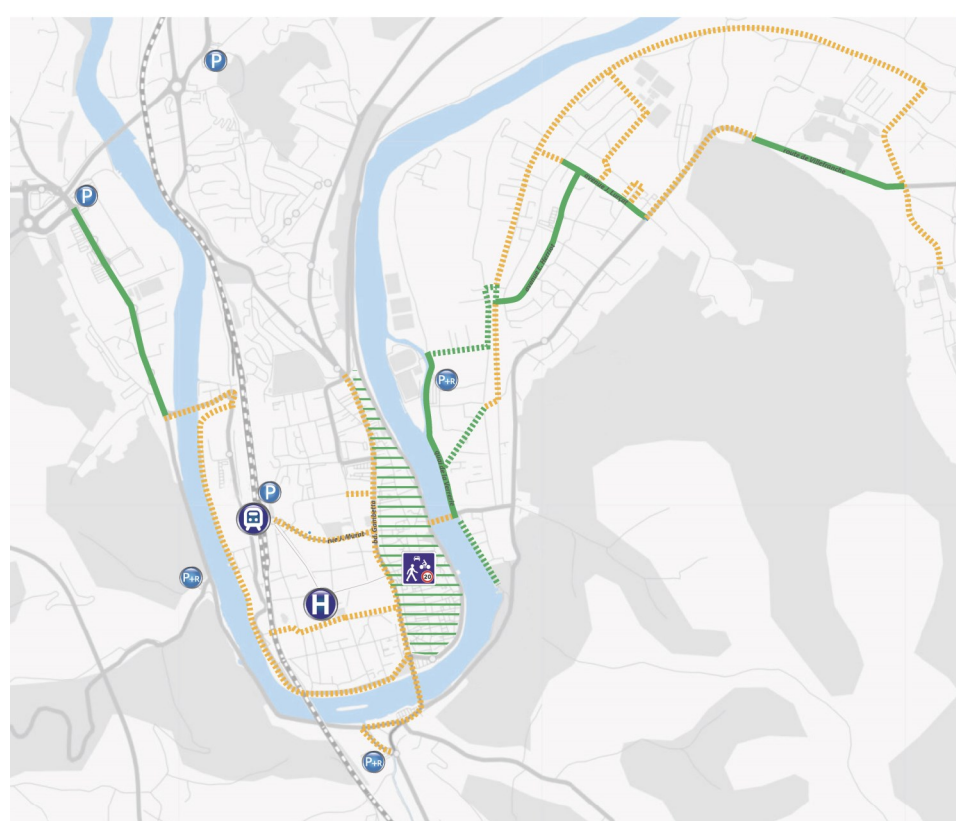
Les différentes phases :

⇒ **Phase 1** : axe Est Ouest + connexion Parkings-relais—centre-ville : réalisation de l'été à l'automne 2020.

Pont des Remparts—Terre-Rouge / - Labéraudie—pont des Remparts / Terre-Rouge—Bégoux.

Co-construction : retour d'expériences des usagers à la mi-octobre 2020 dans le cadre d'une démarche participative renforcée

⇒ **Phase 2** : liaisons vers les autres quartiers (Saint-Georges et route de Lalbenque, Sainte-Valérie et Bellevue) + apaisement généralisé de la circulation en centre-ville—cœur de boucle



RÉSEAU CYCLABLE À L'AUTOMNE 2020

SÉCURISER ET ASSURER LA CONTINUITÉ
DES ITINÉRAIRES CYCLABLES

VOIRIE AVEC AMÉNAGEMENTS CYCLABLES SÉPARÉS DE LA CIRCULATION AUTOMOBILE

— AMÉNAGEMENTS DÉFINITIFS
(déjà existants ou bientôt réalisés)

VOIRIE PARTAGÉE

■ ■ ■ ■ AMÉNAGEMENTS DÉFINITIFS
(déjà existants ou bientôt réalisés)

■ ■ ■ ■ AMÉNAGEMENTS EXPÉRIMENTAUX

Les différents types d'aménagements prévus à Cahors

Le **marquage au sol constitue une première réponse très utile** aux besoins des usagers du vélo, dans les nombreux endroits où la **mixité des usages est de mise**. Les aménagements réalisés en signalisation horizontale ou verticale confortent le sentiment de sécurité pour les cyclistes et appellent à une plus grande vigilance des automobilistes, sans remettre en cause le statut de la voie ou du plan de circulation, favorisant ainsi la présence du vélo sur la voirie et la cohabitation entre types de véhicules.

Les propositions tiennent compte de la réglementation actuelle et des recommandations du CEREMA (centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement).

Les aménagements séparatifs de type « bandes cyclables » n'étant pas toujours possibles ni souhaitables, les propositions établies reposent sur le principe du « marquage des trajectoires » du vélo, pour en faciliter le positionnement et la visibilité par les autres usagers de la route.

Exemples d'aménagements qui pourront être réalisés



⇒ **Marquages au sol sur les ponts**
Ex : Pont de Cabessut, pont Louis-Philippe, pont Stéphane-Hessel



⇒ **Vélorue (marquage central, priorité au vélo) :**
Ex : Chemin du Bartassec, chemin de la Chartreuse, autour du stade Pierre-Ilbert (rues Claudel, Schumann...)



⇒ **Sas vélo :**

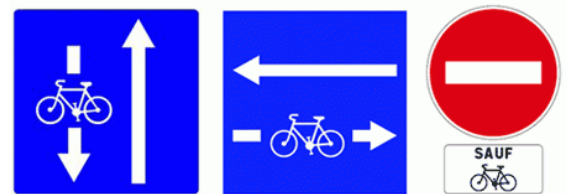
Ex : Bvd Gambetta

A l'approche des feux tricolores, un sas est créé afin d'offrir aux vélos la possibilité de faciliter la réintroduction dans le trafic.



⇒ **Traitement des ronds-points :**

Ex : Ronds-points du pont Louis-Philippe, Cabessut, avenue Herriot...



⇒ **Double-sens cyclable en rues étroites :**

Ex : Rues Joachim-Murat, Pablo-Picasso, de la Croix...



⇒ **Bande cyclable :**
Ici avenue Edouard-Herriot



⇒ **Voie verte** (mise à jour de la signalisation pour préciser la mixité piétons-vélos)

Ex : Quai Ludo-Rollès, promenade Louis-Sauvé...



⇒ **Zone de rencontre**

Ex : renforcement de la signalisation verticale et horizontale de rencontre dans le site patrimonial remarquable (ex secteur sauvegardé)

ANNEXE : définitions

- ⇒ **Bandes cyclables** : 1,5 m de large recommandé, non circulaire par les voitures, intégrable sur chaussée de 8 m de large ou plus (exemple à Cahors : Avenue Herriot – Terre Rouge, (photo ci-dessous) ;
- ⇒ **Zone de rencontre** : limitée à 20 km/h, priorité piétons puis vélos, puis voiture, double-sens cyclable généralisé, partage de chaussée sans obligation d'aménagement spécifique
- ⇒ **Double-sens cyclable** : sens unique voiture mais double-sens vélos / obligatoire dans toutes les rues à 30 km/h ou moins
- ⇒ **Voie verte** : voie ouverte et dédiée aux piétons et vélos, interdite aux véhicules à moteur, de 3 à 5 m de large, en milieu urbain ou non-urbain ;
- ⇒ **Marquage de trajectoires vélo** : Ce principe est utilisé pour les carrefours, les traversées, les ronds-points, mais peut aussi l'être en section courante pour légitimer et rendre visible le positionnement du cycle sur la chaussée à usage mixte ;
- ⇒ **Vélorue** : marquage d'un logo centré sur la chaussée légitimant le positionnement central du cycle pour sa sécurité, limitant ainsi les capacités de dépassement d'un autre véhicule (adapté aux rues à faible trafic automobile) ;
- ⇒ **Chaussée à voie centrale banalisée** : Chaussée étroite sans marquage axial / chaussée centrale bidirectionnelle pour les voitures / « lignes de rive » utilisables par les cycles mais aussi roulables par les véhicules légers pour se croiser si absence de cyclistes (contrairement aux bandes cyclables).