

#NousSommes La Teste de Buch

à Monsieur le Président

Association VéloBassin

VéloBassin <contact@velobassin.org>

La Teste de Buch le 19 février 2026,

Monsieur le Président,

Vous trouverez ci-joints les éléments de réponse au questionnaire que vous nous avez fait parvenir.

Introduction : L'attractivité du pourtour du bassin d'Arcachon est liée bien évidemment à sa richesse environnementale et surtout à la richesse de son réseau cyclable exceptionnel mais complexe. Il est nécessaire de l'adapter sans cesse en raison du fort développement de notre région et plus particulièrement de La Teste de Buch. Mon équipe et moi-même en sommes pleinement conscients.

Afin que les trois moyens principaux de déplacements (voitures, vélos, piétons) puissent être complémentaires et non opposables, la priorité est bien sûr la sécurité qui nécessite une réponse adaptée non seulement aux besoins des usagers quotidiens mais également aux besoins touristiques temporaires.

(Cette distinction est importante car le comportement des usagers au quotidien et celui des usagers touristiques est bien différent.)

Constat actuel : peu d'anticipation et beaucoup de réactions au coup par coup. Les études approfondies en fonction des besoins précités ne sont pas réellement faites ni comprises : la municipalité sortante a toujours adopté cette méthode très aléatoire. Un état déplorable des rues, des routes et des trottoirs, a imposé une réflexion et une réaction rapides: en conséquence, les responsables ont tenté de caser une piste cyclable tant bien que mal au sein de ces travaux de réfection Avec des prises de décisions anarchiques voire dangereuses (rouler à contresens, des détours inutiles, un coût majoré pour la municipalité...).

Conséquences :

- Des conflits vélos – piétons – automobilistes.
- Des confusions trajets quotidiens utilitaires, trajets touristiques (découverte des sites intramuros et des sites naturels) et, en troisième position, trajets sportifs.
- Discontinuité des pistes aussi bien en centre-ville qu'en inter-villes décourageant un grand nombre de personnes qui abandonnent ce mode de déplacement au profit de la voiture.

Habitants et touristes sont mécontents.

Les questions posées par votre association sont interdépendantes les unes des autres.

Pour repenser des actions prioritaires, il serait envisageable au préalable de :

- **En priorité, annuler ce qui a été mis en place depuis l'été 2025 par la municipalité précédente, le sens interdit SAUF VELOS dans les zones à 30 km/h.** (situations extrêmement accidentogènes)
- Réévaluer un plan de circulation générale et éventuellement, le modifier pour répondre aux besoins et à la sécurité des vélos, des piétons et des voitures.
- Revoir les études de fréquentation par comptage, prendre en compte les trajets quotidiens, les afflux touristiques, avec pour objectif une meilleure régularisation des flux.
- Déterminer les trajets cyclables utilitaires et touristiques :
 - 1 **Trajet utilitaire** en intra-muros et en liens intercommunaux ; c'est-à-dire essentiellement les axes principaux.
 - 2 **Trajet touristique intra-muros et parcours nature excentré** (avec pour objectif de découvrir les caractéristiques du littoral et du centre-ville en toute sécurité avec des cyclistes type famille avec enfants, petits sportifs et déplacements de loisirs, donc rechercher des circuits cyclables parallèles au circuit utilitaire).

Nous estimons qu'un travail de collaboration avec les vrais usagers du vélo est nécessaire (différence entre d'une part, un bureau d'études qui va avoir une approche superficielle et comptable et d'autre part, les responsables de l'association VéloBassin qui ont une approche concrète de terrain).

Autres objectifs de notre équipe :

Répondre aux demandes favorisant l'usage des mobilités actives :

- En priorité, des points adaptés pour le stationnement des vélos aussi bien en intra-muros qu'en inter villes, il est nécessaire de multiplier les endroits facilement repérables, facilement accessibles et surtout pratiques et sécurisés pour déposer son vélo. Actuellement on peut noter que très peu d'endroits sont répertoriés et les parkings à vélo sont de configurations multiples non identifiables et nécessitant des manipulations non ergonomiques (ne pas écarter la population âgée très active en vélo).
- Prévoir également des stations de gonflage.

Ces éléments techniques peuvent être étudiés en partenariat avec la municipalité et les collectifs des usagers.

- Afin de pouvoir anticiper l'évolution des besoins et aussi des contraintes des mobilités douces, des entretiens réguliers avec les associations de vélo, par le biais des maisons de quartier, seraient une solution parfaitement adaptée, car les maisons de quartier, par leur emplacement propre, possèdent un excellent maillage du territoire de la ville.

Cela permettrait des échanges rapides et constructifs sur ce qui fonctionne ou ne fonctionne pas, ainsi que des échanges de propositions.

Il serait également intéressant de retravailler certains points du plan vélo et mobilité active du ministère de la transition écologique :

Annexe trois, note de recommandation technique du CEREMA

En effet, si cela n'a pas été fait, il est intéressant d'anticiper le volume de trafic motorisé et son évolution au cours des années à venir, en fonction de l'augmentation de la population, car ce volume est source de stress pour les cyclistes.

Parfois la mixité d'usage ne peut pas être envisageable donc réétudier attentivement l'UVP (unité de

véhicules particuliers).

S'il y a plus de 4000 UVP par jour, la cohabitation devient problématique.

Nous savons qu'il faut toujours favoriser la meilleure cohabitation possible, soit par des aménagements cyclistes séparatifs, soit un usage mixte de l'espace mais en agissant sur le plan de circulation pour faire baisser le trafic motorisé.

- Voir la vitesse réellement pratiquée par les automobilistes (grande différence entre vitesse imposée et vitesse réelle). La vitesse réelle conditionne la sécurité et le ressenti de sécurité. (V 85 est la vitesse en dessous de laquelle circule 85 % des véhicules libres c'est-à-dire sans contrainte par la circulation des autres véhicules).

Pour étudier le trafic cycliste, reprendre éventuellement le tableau d'aide à la décision proposé.

Comme vous pouvez le constater, notre nouvelle équipe se sentira très impliquée dans un projet vélo relativement simple mais extrêmement important pour une meilleure qualité de vie et un environnement préservé.

Marc Muret

Tête de Liste NousSommesLaTestedeBuch

détail de nos propositions sur Marcmuret.com

marcmuret2026@gmail.com - 06 30 60 22 56