

PDU

PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS

SYNDICAT DES TRANSPORTS DE
L'AGGLOMÉRATION CÔTE BASQUE-ADOUR

DOCUMENT SOUMIS
A L'APPROBATION DU
CONSEIL SYNDICAL
10 Juillet 2015

Pièce #5.3

> Plan vélo

PLAN VÉLO



Plan Vélo de l'Agglomération Côte basque - Adour

Document réalisé avec la participation du
**Syndicat des transports de
l'Agglomération Côte basque - Adour**



par
l'Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées





A. INTRODUCTION

- 1- Un Plan Vélo, pour quoi faire ?
- 2- Un document au service des communes
- 3- Le vélo, un mode à promouvoir
- Liste des sigles utilisés

B. DIAGNOSTIC

- 1- Diagnostic territorial
- 2- Etat de l'art du vélo sur le territoire
- 3- Diagnostic de l'offre
- 4- Usages et usagers du vélo sur le territoire
- 5- Actions de promotion du vélo
- 6- Dispositions réglementaires liées au vélo
- Liste des personnes rencontrées / contactées dans le cadre du diagnostic

B. DIAGNOSTIC - Annexe carnet de coupes

C. RÉSEAU MAILLE

- 1- Un enjeu pour le réseau maillé
- 2- L'organisation du réseau maillé
- 3- Des objectifs atteints
- 4- Zoom sur des itinéraires

D. CHARTE D'AMÉNAGEMENT

- 1- Une charte synthétique et des documents de références
- 2- Développer le maillage d'agglomération avec des continuités de sécurité
- 3- Les clés pour des aménagements confortables, sécurisants et de qualité
- 4- Deux nouveautés qui vont faciliter la vie des cyclistes
- 5- Fiche de bilan

E. SERVICES ASSOCIES

- 1- Les vélo-écoles
- 2- Les vélobus / cyclobus
- 3- Les plans de déplacements d'entreprise
- 4- Itinéraires cyclables
- 5- Communiquer autour du vélo
- 6- Faire ses courses à vélo
- 7- Les maisons de la mobilité
- 8- Les vélos partagés
- 9- Les ateliers vélo
- 10- Subventionner l'achat
- 11- Les stationnements vélo
- 12- Le Bycicode
- 13- Promouvoir le vélo par les documents d'urbanisme

F. PLAN D'ACTIONS

- 1- Aménager : Participer au développement d'un réseau cyclable d'agglomération sûr et confortable
- 2- Planifier : Retranscrire les objectifs du Plan Vélo dans les documents d'urbanisme
- 3- Equiper : Accompagner la mise à disposition et l'acquisition de vélo
- 4- Communiquer: Promouvoir la pratique du vélo
- 5- Soutenir : Accompagner les initiatives en faveur du vélo

INTRODUCTION



Plan Vélo de l'Agglomération Côte basque - Adour



Document réalisé avec la participation du
Syndicat des transports de
l'Agglomération Côte basque - Adour



par
l'Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées



Table des matières

1- Un Plan Vélo, pour quoi faire ?	3
2- Un document au service des communes	7
3- Le vélo, un mode à promouvoir.....	9
Liste des sigles utilisés	13



INTRODUCTION



Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées

1

Un Plan Vélo, pour quoi faire ?

Enjeux et méthodes du Plan Vélo

Des enjeux globaux et locaux

Le Plan Vélo est l'une des orientations du Plan Climat, actuellement en cours de définition par l'Agglomération Côte basque-Adour. Les enjeux de ce Plan Climat sont les suivants :

- lutter contre les bouleversements climatiques
- œuvrer pour les pratiques économes en énergie, respectueuses de l'homme et de son environnement

Aller dans le sens de ces enjeux nécessite une attention toute particulière à la question des transports.

Lutter contre les bouleversements climatiques

En Aquitaine, en 2005, le secteur des transports représentait en effet près d'un tiers des rejets de gaz à effet de serre (GES) responsables des bouleversements climatiques. Cette part est, qui plus est, en forte augmentation sur les dernières décennies. En absolu, l'augmentation est également sensible : la croissance

des rejets de CO₂ (un des GES) liés aux transports, entre 2005 et 2020 dans la conurbation basque, est estimée à 24 %, contre 8 % à l'échelle régionale (DREAL Aquitaine, 2011)

L'usage intensif de la voiture individuelle, et des transports routiers en général, sont la cause principale des émissions de GES dues au secteur des transports. On estime en effet qu'au niveau national, les transports routiers représentent 85 % des émissions imputables à ce secteur.

Ouvrer pour les pratiques économes en énergie, respectueuses de l'homme et de son environnement

Pour limiter les consommations d'énergie, les transports ont également un rôle majeur à jouer. Ils représentent plus d'un tiers des consommations d'énergies au niveau national.

Le secteur des transports est un des principaux émetteurs de polluants atmosphériques et représente un levier d'action pour encourager des

Quelques chiffres clés sur les polluants et émissions de gaz à effet de serre

- 11 millions de tonnes de polluants émis en France chaque année dans l'atmosphère (Ademe)
- 1 année de vie perdue en moyenne par chaque européen à cause de la pollution de l'air (Ademe)
- Un automobiliste français émet chaque année en moyenne 2,5 fois le poids de sa voiture en dioxyde de carbone (CO₂) et la moitié de son propre poids en polluants divers (Ademe)
- Les trois quarts des consommations et des émissions du mode routier dans la Région sont le fait des déplacements de voyageurs (DRE Aquitaine)
- Les transports routiers représentent 93,5 % des émissions liées au secteur des transports en Aquitaine (DRE Aquitaine)

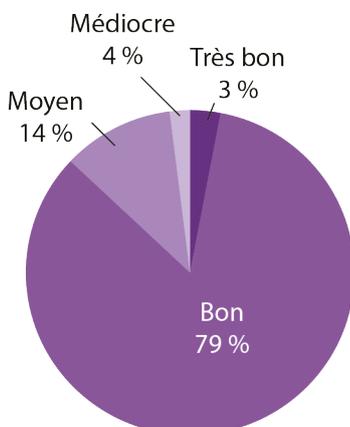


pratiques plus respectueuses de l'environnement. Au niveau régional il est à l'origine d'un cinquième des émissions de SO₂, trois quarts des émissions de NO_x et près de 80 % des émissions de CO. Ces polluants sont responsables de maladies et décès précoces.

Au-delà des pollutions atmosphériques, les transports sont aussi responsables de gênes, notamment en termes de bruit. Deux tiers des français se disent gênés par le bruit, ce qui se traduit par des difficultés d'endormissement, de concentration, de la fatigue ... Or, les transports sont considérés comme la principale source de nuisances sonores (54% des cas). Parmi les différents transports, la principale source de gêne est la circulation routière (59% des cas).

Un territoire encore peu impacté, mais très concerné

Les effets sur le territoire sont encore limités. En termes de qualité de l'air, par exemple, le BAB obtient les meilleurs résultats parmi les agglomérations d'Aquitaine. L'air était en 2009 jugé bon près de huit jours sur dix.



Indice Athmo pour l'année 2009 du BAB (source : Airaq)

Néanmoins, le territoire a un rôle à jouer pour aller dans le sens de ces enjeux. L'agglomération est en

effet caractérisée par une utilisation exceptionnelle de l'automobile : elle est utilisée comme mode principal dans plus de sept déplacements sur dix. Le vélo, lui, n'est utilisé comme mode principal que pour un peu plus de 1,3 % des cas.

D'autre part, l'omniprésence de l'automobile dans l'espace public rend compliquée l'émergence des autres modes.

Un enjeu général : diversifier les offres de mobilité pour sortir du tout voiture

Le Plan Vélo s'inscrit pleinement dans ces enjeux en ayant pour but de contribuer à développer une offre diversifiée de mobilité alternative à la voiture individuelle.

Le Plan vélo, un document pour promouvoir les pratiques cyclistes

Le Plan Vélo a pour objectif de proposer un panel de solutions pour promouvoir le vélo. Celles-ci viseront à :

Faciliter les déplacements à vélo

Le Plan Vélo propose de construire un réseau maillé d'aménagement continu. Aller à vélo d'un point à un autre de l'agglomération sera alors rendu plus agréable, efficace et facile grâce à l'utilisation d'aménagements confortables et sécurisants.

Sécuriser les déplacements à vélo

Pour sécuriser les déplacements à vélo, le Plan définit une charte d'aménagements que les aménageurs pourront utiliser dans le cadre de leurs projets. Les préconisations visent à

une plus grande sécurité et plus grand confort des cyclistes quels que soient leur profil et leur niveau.

Encourager les déplacements à vélo

Si la pratique est encore confidentielle, réservée à un public de convaincus ou qui n'a pas d'autres moyens pour se déplacer, l'usage du vélo a pour vocation de se démocratiser.

C'est avec cet objectif qu'une palette de services est proposée aux collectivités pour inciter de nouvelles personnes à se tourner vers ce mode.

Marche à pied, vélo ... modes doux ou modes actifs ? Une histoire de sémantique

Longtemps appelés modes doux, la marche et le vélo sont de plus en plus souvent appelés modes actifs.

Ce changement de vocabulaire traduit le glissement qui s'est opéré dans l'argumentaire pro-marche ou pro-vélo. Mais l'élément de comparaison reste les modes motorisés et plus particulièrement la voiture.

« Mode doux » renvoie à une idée de faible consommation énergétique, de mode non polluant, en ligne directe des orientations de la loi sur l'Air. L'expression véhicule aussi l'idée de mode faible, vulnérable.

« Mode actif » est utilisé pour mettre en valeur les atouts de la marche et du vélo plutôt que les inconvénients qu'ils n'ont pas. Marche et vélo permettent une activité physique. Cette terminologie va dans le sens des politiques de santé publique visant à une meilleure alimentation et une activité physique plus régulière. Actif aussi, en opposition aux modes inactifs, passifs, ou l'on subit son déplacement.



Un large public visé

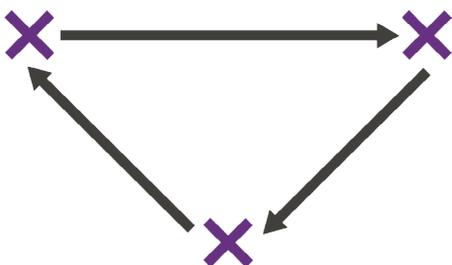
Les personnes pratiquant déjà régulièrement le vélo ne sont pas les seules concernées par ce Plan. Il a bien pour ambition d'attirer de nouveaux usagers à la pratique du vélo.

Le Plan Vélo a en premier lieu pour but de favoriser les pratiques quotidiennes dans le cadre de déplacements utilitaires. Néanmoins, le territoire étant le lieu d'une importante fréquentation touristique, le Plan Vélo vise également à proposer des aménagements et services aux usages de loisir. Aussi, le Plan Vélo pose le postulat que les pratiques cyclistes utilitaires pourront émerger à la suite d'une pratique du vélo dans le cadre d'activités de loisirs. Il convient donc de les encourager.

On notera que les cyclistes ne partagent pas tous les mêmes buts. On décrit pour cela différents profils liés à des pratiques et des attentes différentes :

La pratique utilitaire

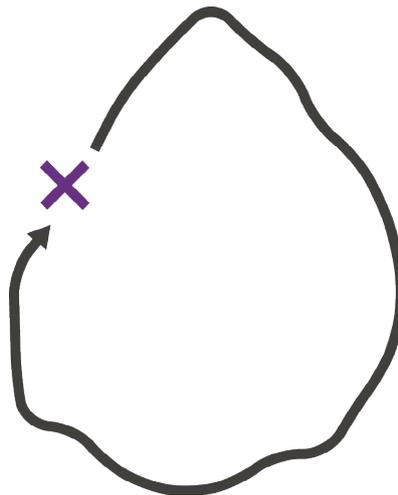
Elle consiste à aller rapidement d'un point à l'autre, dans le cadre d'activités du quotidien par exemple : aller de chez soi au travail, passer par la boulangerie avant d'aller à la salle de gym... Les cyclistes ne cherchent pas nécessairement des cheminements spécifiques mais souhaitent faire au plus court et au plus efficace. De même, pour leurs arrêts minutes, ils désirent stationner



aisément leur vélo, sans être contraints d'utiliser des systèmes complexes. La souplesse du vélo comme mode de déplacement ne doit pas être contrariée par des manipulations incessantes et compliquées.

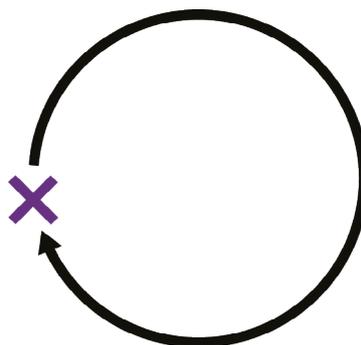
La pratique loisir

Souvent sans autre but que la promenade, elle consiste à faire une boucle à partir d'un point de départ. Le cycliste cherchera à circuler en sécurité, à l'écart des axes de circulation importants, sur un itinéraire bien jalonné.



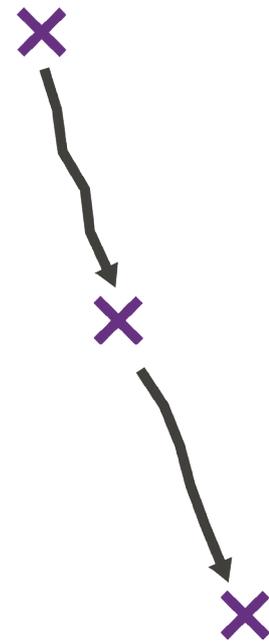
La pratique sportive

Là aussi elle consiste généralement à faire une boucle. Mais les cyclistes recherchent la vitesse et préféreront circuler sur la chaussée plutôt que sur des aménagements latéraux.



La pratique itinérante

Le déplacement est plutôt linéaire et s'organise sur plusieurs jours. Il a pour objectif de découvrir la région, sa culture, ses paysages et ses héritages culturels. Le cycliste souhaite circuler sur des grands itinéraires continus.



Marche à pied, vélo ... modes doux ou modes actifs ? Une histoire de sémantique

Près de 35 millions de Français déclarent faire du vélo, et pour plus des 2/3 d'entre eux, de façon régulière.

Les différentes pratiques se répartissent de la sorte (citées par Altermodale, 2009) :

- utilitaire : 20 millions de français
- loisir : 22 millions
- sportive : 2 millions sur route, 6 millions pour le VTT
- itinérante : 385 000 (+720 000 étrangers)



INTRODUCTION



Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées

2

Un document au service des communes

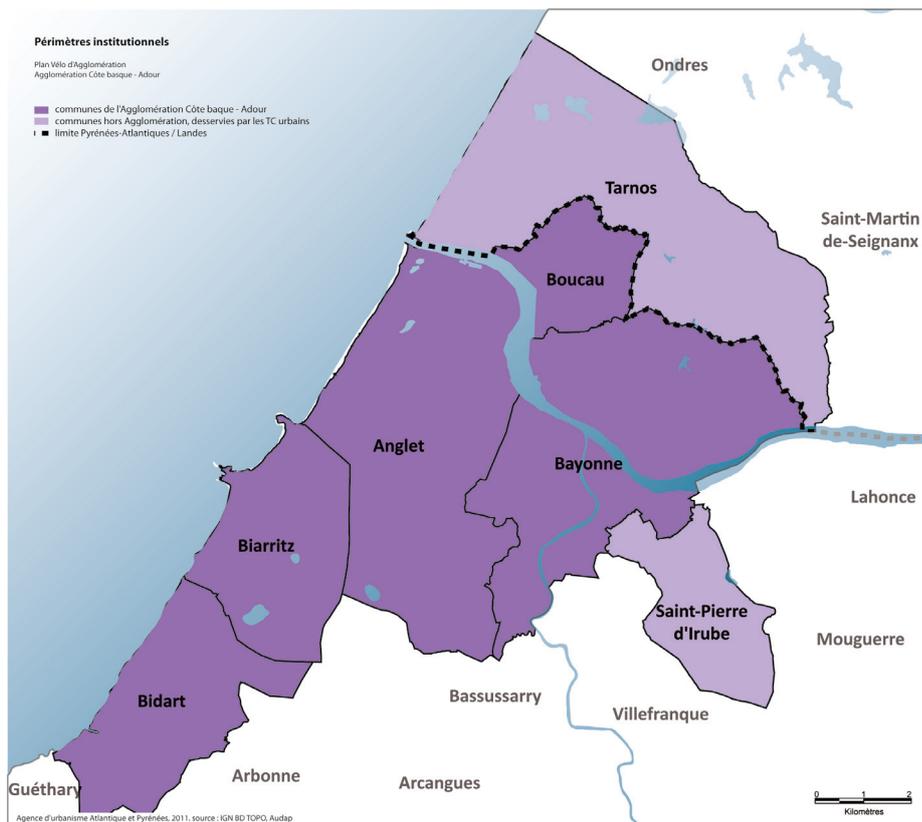
Pour une cohérence des politiques vélo

Le Plan Vélo, un document au service des communes

Le Plan Vélo a pour objectif de proposer une cohérence des politiques vélo à l'échelle du territoire. Les communes pourront s'en inspirer pour réaliser leurs aménagements.

Un territoire, plusieurs entités : un Plan à géométrie variable

Le Plan est porté par l'Agglomération Côte-basque-Adour. Les cinq communes membres de cette collectivité sont concernées : Anglet, Bayonne, Biarritz, Bidart et Boucau.



Périmètre du Plan vélo

	population 2008
Bayonne	44 506
Anglet	37 897
Biarritz	26 273
Tarnos	11 563
Boucau	7 588
Bidart	6 038
St-Pierre-d'Irube	4 452
total	138 319

Dans une logique d'articulation du vélo avec le réseau urbain de transports en commun, certains points sont abordés à l'échelle de l'ensemble du périmètre des transports urbains.

Deux communes supplémentaires sont concernées : Saint-Pierre-d'Irube et Tarnos, située dans le département des Landes.



INTRODUCTION



Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées

3

Le vélo, un mode à promouvoir Enjeux du développement du vélo

Le vélo, un mode aux bénéfices variés

Les effets de la pratique du vélo se font ressentir sur :

La qualité de l'air et de l'environnement

Circuler à vélo n'émet aucun bruit, aucun polluant ni gaz à effets de serre. De plus la construction d'un vélo nécessite peu de matières non renouvelables et utilise peu de consommables.

La santé

Plus d'un tiers des français manque d'activité physique. Cela se ressent dans l'apparition précoce de maladies et un taux d'obésité en forte progression sur les dernières décennies.

L'OMS recommande trente minutes d'exercice par jour. Les déplacements à vélo sont une façon simple d'intégrer cette nécessité avec des journées bien remplies.

On estime qu'une pratique régulière permet de réduire de :

- 60 % les cancers du colon,
- 50 % les fractures du col du fémur et les maladies cardio-vasculaires
- 30 % l'obésité, l'hypertension et le diabète

Aussi, les risques liés à la pratique du vélo semblent inférieurs aux bénéfices que procurent cette pratique : les accidents de circulations feraient perdre 5 à 9 jours de vie et l'augmentation de l'exposition aux polluants de l'air inhalés 0,8 à 40 jours. L'accroissement de l'activité physique ferait gagner à 3 à 14 mois de vie (Université d'Utrecht, 2009).

Encore confidentiel ici, populaire là bas

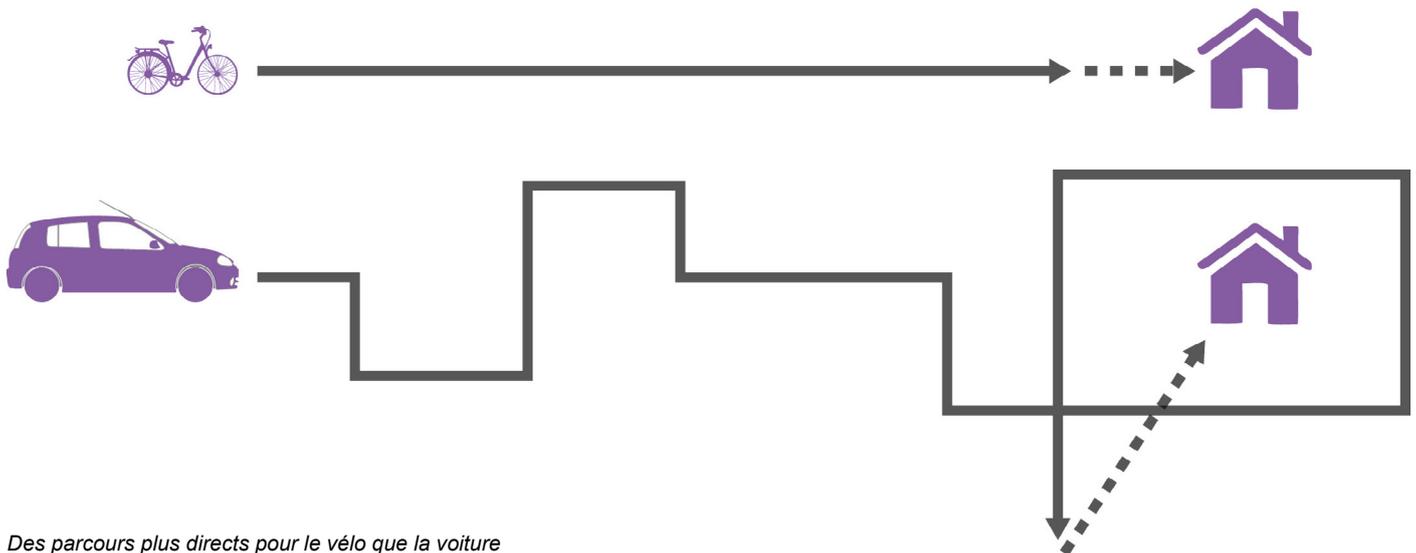
Le vélo représente encore à peine plus de 1,3 % des déplacements sur le territoire. Néanmoins, il a trouvé ailleurs une place beaucoup plus importante.

Les chiffres sont à prendre avec précaution en raison de différences de périmètre et parfois de méthode de calcul. On peut néanmoins noter qu'en milieu urbain, la moyenne nationale est estimée à 2,85 %, que dans le centre de Strasbourg on parle de 20 % et 8 % dans la communauté urbaine, 9 % à Bordeaux et 4 % dans toute sa communauté urbaine.

A l'étranger, les villes des Pays-Bas et du Danemark présentent généralement des parts modales du vélo supérieures à 20 % (Groningen aux Pays-Bas atteint 38 % ; Amsterdam, 28 % ; Copenhague 26 %).

Parmi les cas spécifiques, on retiendra Ferrare en Italie, où la culture latine, n'empêche pas d'atteindre 31 % et Berne en Suisse où malgré les reliefs, la part modale du vélo est de 15 %.

Sans prétendre atteindre à si court terme de tels niveaux, on peut estimer que la marge de progression est grande. Le cas de Séville est là pour le confirmer : la mise en place en deux ans de 140 km d'aménagements cyclables a permis de faire passer la part modale de 0 à plus de 6 %.



Des parcours plus directs pour le vélo que la voiture

On estime d'ailleurs que l'air est trois fois plus pollué à l'intérieur d'une voiture qu'à hauteur du cycliste.

Cette amélioration de la santé publique permet d'importantes économies pour la Sécurité Sociale et des gains de productivité pour les employeurs qui bénéficient de salariés plus en forme, moins malades, moins souvent absents. On estime à 5,6 milliards d'euros par an les économies réalisés grâce à la pratique du vélo.

La rapidité des déplacements

Un mode doux, mais pas un mode lent ! En ville, aux heures de pointe, la vitesse en voiture ne dépasse pas les 15 km/h, soit ce que peut atteindre facilement un cycliste un peu entraîné.

A toute heure, le cycliste bénéficie de faibles temps de parcours en prenant des trajets plus directs que ceux qu'empruntent les voitures. Ces temps de parcours sont de plus réguliers, le cycliste s'affranchissant largement des difficultés de circulation.

Arrivé à destination, le cycliste a généralement plus de facilité que les automobilistes à trouver une place

de stationnement proche du lieu qu'il cherche à atteindre. Il perd alors moins de temps à tourner et à marcher pour rejoindre le point d'arrivée.

En ville sur moins de 3 km, le vélo est imbattable, soit selon l'Ademe, 50 % de l'ensemble des déplacements réalisés en automobile.

Les dépenses des ménages

L'impact financier pour l'utilisateur est direct, même s'il n'abandonne pas complètement la voiture : moins de frais de carburant et d'entretien, voire d'assurance. Aussi, une voiture qui roule moins et s'use moins vite.

L'Ademe estime à près de 640 € le coût mensuel d'une voiture moyenne roulant au gazoil (amortissement compris) soit le prix d'un très bon vélo de ville chez un vélociste. Pour un vélo, le coût mensuel serait d'environ 8 €.

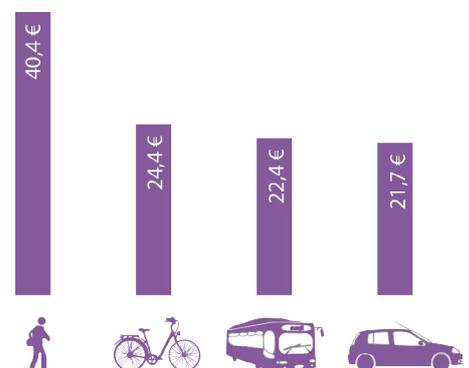
L'activité économique...

Les politiques vélos ne sont pas que des dépenses. Le chiffre d'affaires de l'ensemble des activités liées au

vélo atteint 4,5 milliards d'euros pour 35 000 emplois.

... et les commerçants

Une enquête de la Fubicy en 2003 révèle que les cyclistes dépensent 24,4 € par semaine dans les commerces, contre 22,4 pour les usagers des transports en commun et 21,7 pour les personnes circulant en voiture. Les piétons sont loin devant avec 40,4 €.



Dépenses hebdomadaires en euros chez les petits commerçants selon le mode de transport utilisé



Un réseau cyclable à penser dans une logique de « cocktail écomobile »

Même si de nombreuses solutions existent et que les plus convaincus ne manqueront pas d'imagination pour en trouver de nouvelles, le vélo ne peut pas, seul, répondre à l'ensemble des besoins. Transporter un paquetage encombrant, faire un long déplacement ou de nuit, n'est pas toujours chose évidente à vélo.

Mais le vélo peut parfaitement entrer dans une logique de « cocktail écomobile ». Avec les transports en commun, l'usage mutualisé et rationalisé de l'automobile, la marche et d'autres modes doux le vélo gagne en attrait et permet aux cyclistes de répondre à l'ensemble de leurs besoins.

En retour, le vélo fait gagner les autres modes. Les transports en commun par exemple, en multipliant de 5 à 10 leur aire d'attraction par rapport au complément TC + marche.

Le « cocktail écomobile » : une solution face à la thrombose du réseau routier

Les axes de circulation sont de plus en plus encombrés, sur des temps de plus en plus longs au cours de la journée et de l'année. Il en est de même pour l'offre de stationnement en centre-ville.

Le développement du vélo peut être pensé comme un moyen de désengorger ces axes et d'augmenter l'accessibilité aux secteurs les plus engorgés : les plages, les centres-villes, les centres commerciaux.

La force du nombre

Plus de cyclistes ne veut pas dire plus d'accidents impliquant des cyclistes. Bien au contraire. On a en effet vérifié que plus les cyclistes sont nombreux, plus leur sécurité augmente.

Ils sont plus visibles dans l'espace public, les automobilistes savent mieux gérer leur présence, les aménageurs prennent plus en compte leurs besoins. C'est en minorité qu'ils prennent le plus de risque.

Le développement du vélo à assistance électrique : une opportunité pour un territoire vallonné

Le relief du territoire peut rebuter plus d'un cycliste débutant. Pourtant, le développement des vélos à assistance électrique est de nature à augmenter la cyclabilité du territoire. Leur batterie permet en effet de gravir sans effort les côtes et de ne pas arriver en sueur au travail.



INTRODUCTION



Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées

Liste des sigles utilisés

Ademe Agence l'environnement et de la maîtrise de l'énergie

ANAH Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat

Certu Centre d'études sur les réseaux, les transports et l'urbanisme

CO Monoxyde de carbone

CO₂ Dioxyde de carbone, aussi appelé gaz carbonique

COS Coefficient d'occupation du sol

CSP Catégories socioprofessionnelles

CSP+ Catégories socioprofessionnelles supérieures

CVTC Club des villes et territoires cyclables

DRE Direction régionale de l'équipement

DREAL Direction régionale de l'environnement, l'aménagement et le logement

FUB Fédération des usagers de la bicyclette (ex. Fubicy)

GES Gaz à effet de serre

OMS Organisation mondiale de la Santé

NOx Monoxyde d'azote (NO) ou dioxyde d'azote (NO₂).

PDE Plan de déplacements entreprise

PDU Plan de déplacements urbains

PLU Plan local d'urbanisme

PREDIM Plate-forme de recherche et d'expérimentation pour le développement de l'information multimodale

SHON Surface hors oeuvre nette

SCoT Schéma de cohérence territoriale

SO₂ Dioxyde de soufre

TC Transports en commun

VAE Vélo à assistance électrique

- A.** INTRODUCTION
- B.** DIAGNOSTIC
- C.** RÉSEAU MAILLÉ
- D.** CHARTE D'AMÉNAGEMENT
- E.** SERVICES ASSOCIÉS
- F.** PLAN D' ACTIONS

Agglomération Côte basque - Adour
Direction des Déplacements et des
Infrastructures
15, avenue Foch
64115 Bayonne Cedex
05 59 44 72 72
www.agglocotebasque.fr



Document réalisé par
**l'Agence d'urbanisme
Atlantique et Pyrénées**
2 allée des Platanes
BP 628
64106 Bayonne cedex
05 59 46 50 10

4 rue Henri IV - Porte J
64000 Pau
05 33 64 00 30

fax 05 59 46 50 30
www.audap.org



Jun 2011 - Mars 2012



DIAGNOSTIC



B.

**Plan Vélo de l'Agglomération
Côte basque - Adour**



Document réalisé avec la participation du
**Syndicat des transports de
l'Agglomération Côte basque - Adour**



par
l'Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées



Table des matières

1- Diagnostic territorial.....	3
2- Etat de l'art du vélo sur le territoire.....	13
3- Diagnostic de l'offre.....	17
4- Usages et usagers du vélo sur le territoire.....	33
5- Actions de promotion du vélo	45
6- Dispositions réglementaires liées au vélo	47
Liste des Personnes rencontrées / contactées dans le cadre du diagnostic.....	49



1

Diagnostic territorial Forces et faiblesses d'un territoire désireux de développer les pratiques cyclables

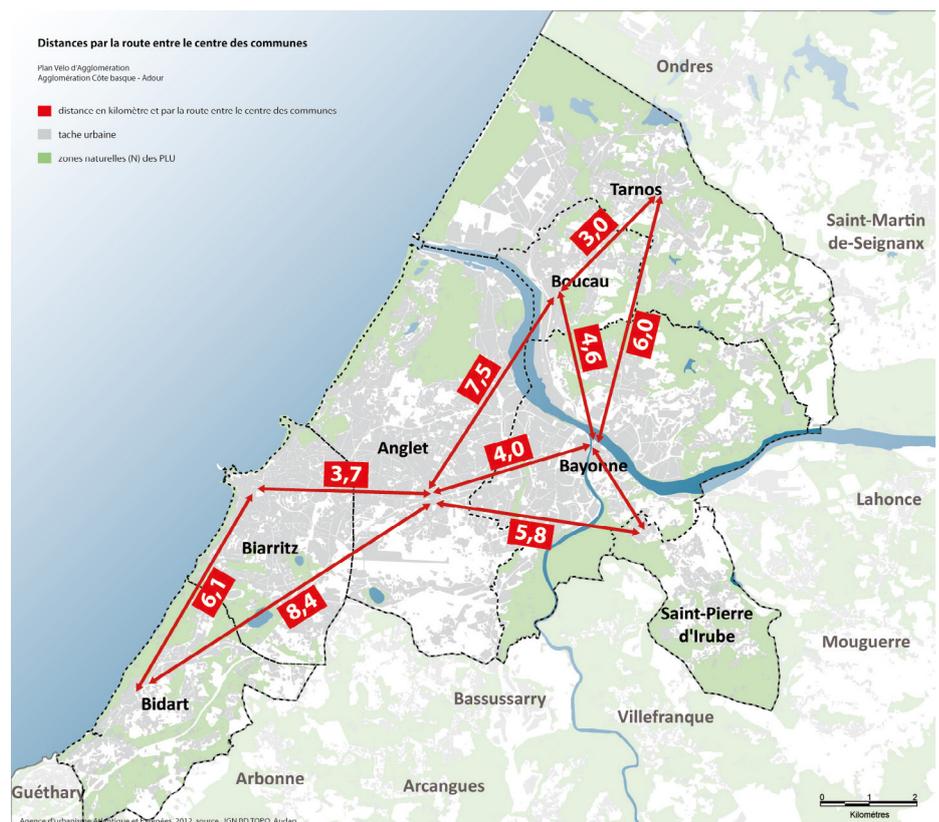
Une agglomération multipolaire

Dans le territoire, aucune centralité ne prédomine. Les centres anciens de Bayonne et Biarritz et les centres commerciaux d'Anglet ont une influence comparable en termes d'attractivité. Les pôles secondaires sont également nombreux et dispersés sur l'ensemble du territoire.

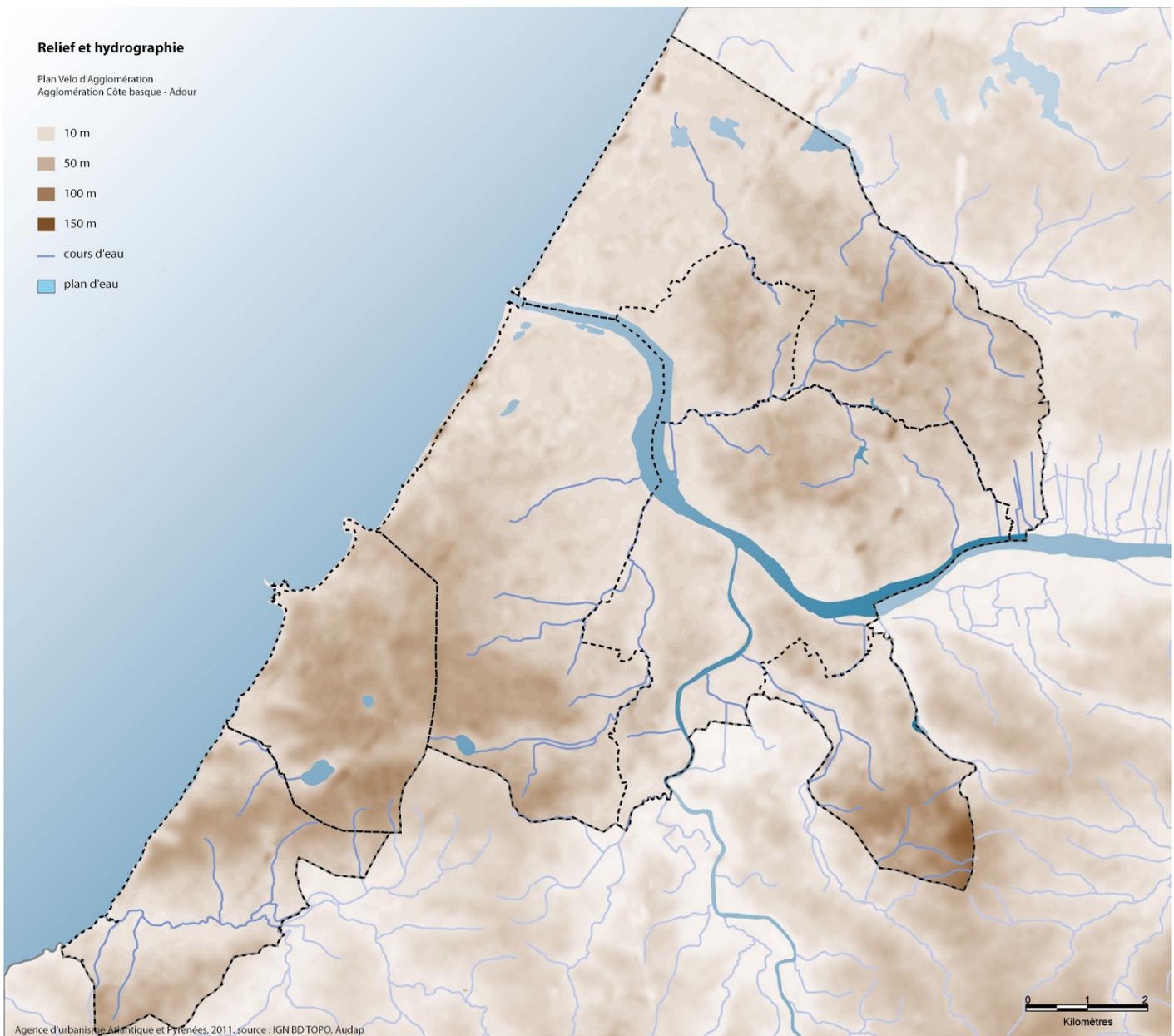
Cette composition urbaine génère des déplacements importants (près de 460 000 déplacements par jour dans le PTU) entre les communes du cœur d'agglomération. La convergence vers un même point est moins marquée que dans d'autres agglomérations.

Des contraintes naturelles marquées mais pas réhivitoires

Le Pays-basque est soumis à un climat océanique : humide mais doux. Les précipitations y sont importantes (1510 mm et 144 jours de pluie par an). Les températures sont clémentes, le territoire étant épargné des grandes chaleurs estivales et des grands froids hivernaux.



Les distances au sein de l'agglomération peuvent raisonnablement être parcourues à vélo



Les vallées de l'Adour, la Nive et l'Uhabia ainsi que la frange littorale au Nord de l'Adour libèrent de larges espaces peu marqués par les reliefs. Ailleurs, le réseau devra pour autant trouver sa place.

Le relief de l'agglomération est par endroit marqué : commune de Bidart, et Biarritz, liaisons entre les parties basses et hautes des communes de Bayonne, Boucau, Tarnos et Saint-Pierre-d'Irube. Seuls les territoires anglois et une large partie de celui de Bayonne bénéficient de reliefs doux.

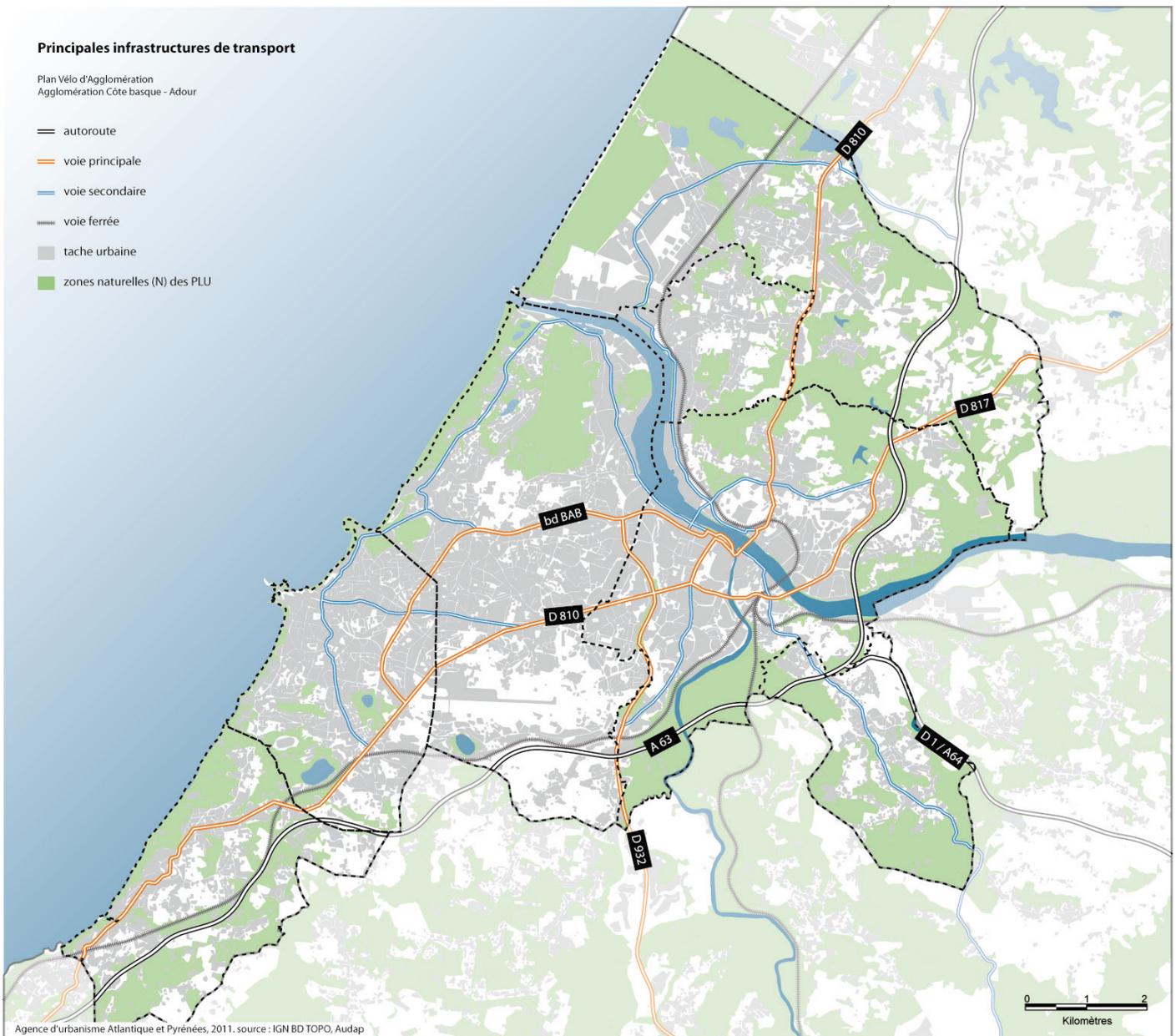
Ces conditions ne sont pas de nature à interdire tout développement du vélo sur le territoire : les reliefs peuvent être gérés par des aménagements ou

du matériel adéquat. Pour ce qui est du climat, la marche à pied a trouvé sa place, malgré ces conditions, pour être le deuxième mode de déplacement le plus fréquemment utilisé sur le territoire (27 % des déplacements des Biarrots notamment).

Un réseau viaire qui fait la part belle à l'automobile

Le réseau de voirie de l'agglomération est performant et adapté aux pointes de circulation estivales. Il participe à générer un trafic important et une utilisation massive de l'automobile dans l'agglomération.

Des difficultés de circulation se font cependant sentir sur des périodes de plus en plus longues et de façon de



Le réseau viaire structurant a des attributs très routiers. Il pourra être le siège d'aménagements cyclables mais constitue souvent encore des coupures dans les liaisons cyclables

plus en plus régulières et rapprochées dans les temps.

Les voies structurantes ont des profils très routiers, ne laissant que peu de place aux cyclistes. Cette tendance se décline également aux voies secondaires.

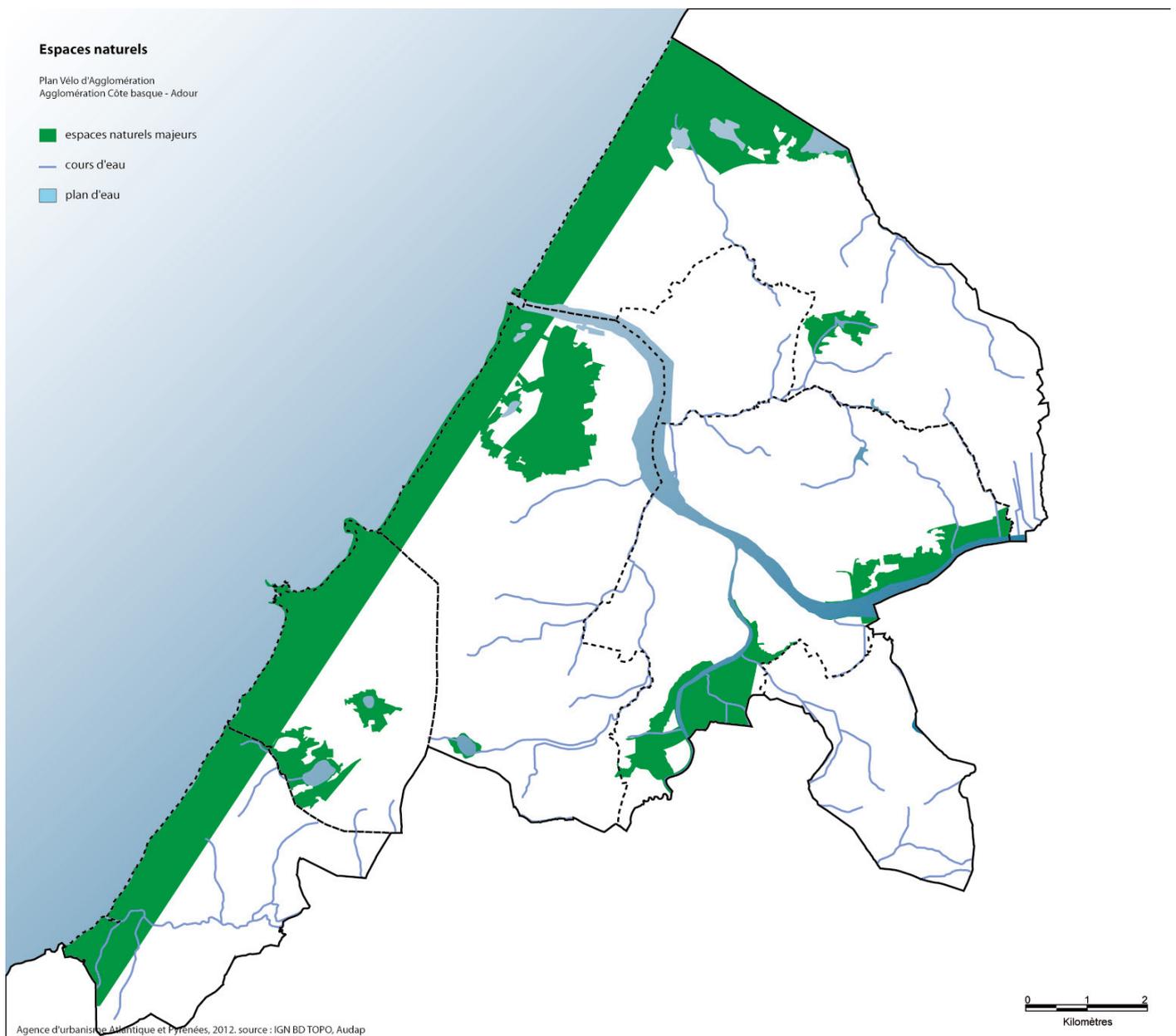
A noter néanmoins, par endroits, les efforts engagés pour que les cyclistes puissent circuler dans des conditions satisfaisantes, en cohabitation avec le bus, ou sur des aménagements dédiés.

Des coupures encore bien marquées

Sur le territoire la principale coupure est formée par l'Adour. Les ponts sont tous sur la commune de Bayonne, engendrant des détours importants pour les trajets autour de l'embouchure du fleuve. Les ponts ne sont pas adaptés à un usage agréable du vélo : circulation dense et manque de place. Le remplacement du Pont de Fer par une passerelle

en 2012 solutionnera partiellement le problème.

Les grandes infrastructures routières créent une autre forme de coupure : l'autoroute A 63, les boulevards du BAB et de l'Aritxague et par endroits la RD 810 sont difficilement franchissables par les cyclistes. Des passages inférieurs ont néanmoins été aménagés, notamment au niveau du Giratoire de la Butte aux Cailles sur le boulevard du BAB.



Le littoral est relié aux grands espaces naturels par le réseau hydrographique. Une opportunité à exploiter pour développer des liaisons cyclables

Ces coupures peuvent avoir tendance à circonscrire la pratique du vélo à des espaces encadrés par celles-ci. D'où, la nécessité de les estomper.

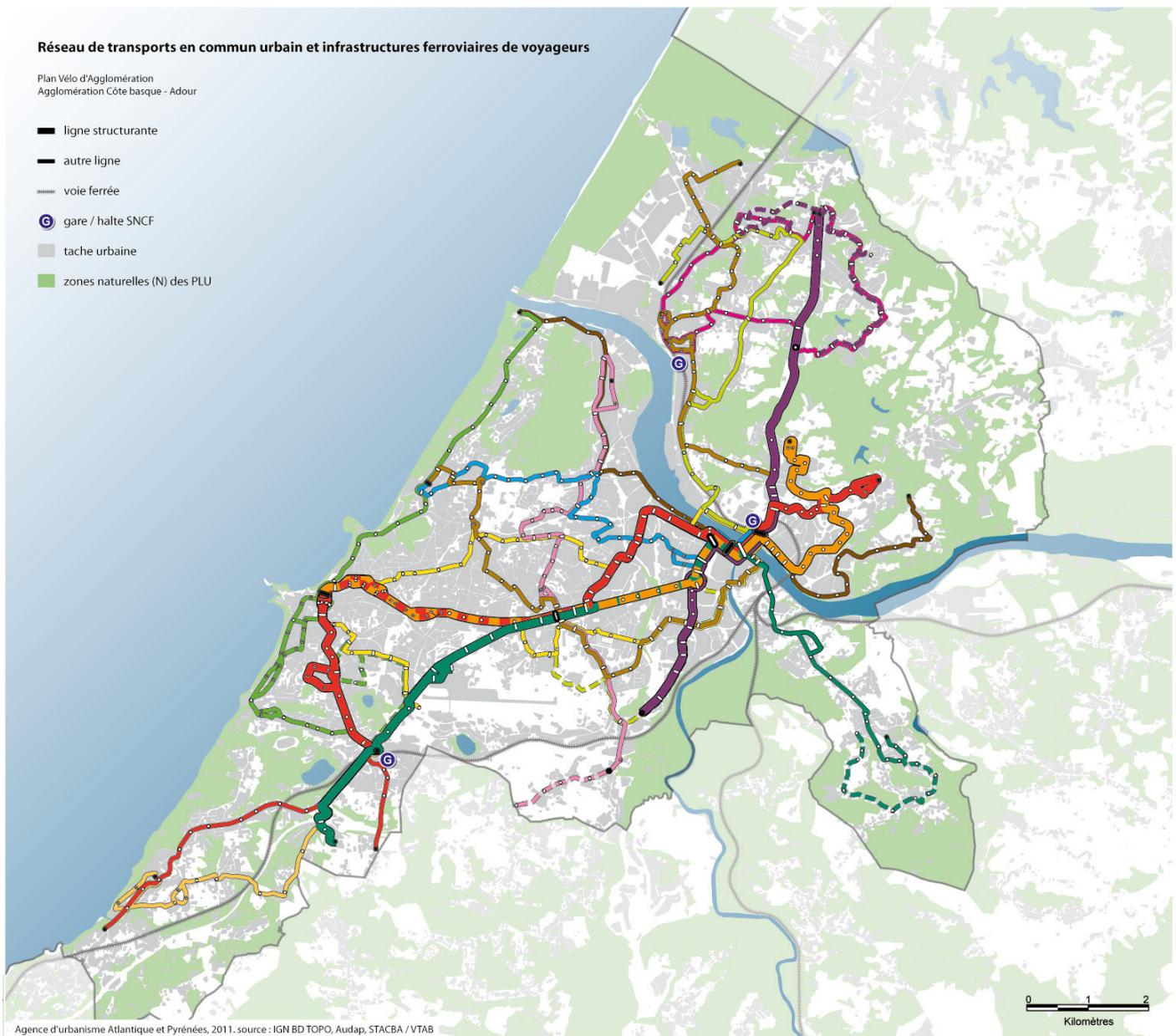
La trame verte et bleue, des connexions naturelles

La trame verte et bleue, en cours de constitution dans le cadre des travaux du SCoT Bayonne-Sud Landes, pourra se révéler être un formidable

outil de liaison entre les différents espaces du territoire. Les chemins longeant les cours d'eau bien que non linéaires offrent des parcours relativement plats qui permettent de s'affranchir des dénivelés pris par des itinéraires plus directs et souvent de circuler à l'écart de la circulation automobile. Les aménagements le long de l'Adour et de la Nive sont d'ailleurs très appréciés, tant pour la sécurité qu'ils apportent que l'environnement qu'ils traversent.

L'aménagement prévu à Bidart le long de l'Uhabia s'inscrit dans la même logique.

Les cheminements créés pourront en retour appuyer les espaces constituant la trame verte et bleue en leur donnant une vocation paysagère et sociale, participant à lier ville et nature.



Le nouveau réseau de transport collectif renforce l'offre de transport alternatif. Il ne rentre pour autant pas dans tous les quartiers. Le vélo, disposant d'un réseau adapté, peut se positionner dans une logique de rabattement vers les TC.

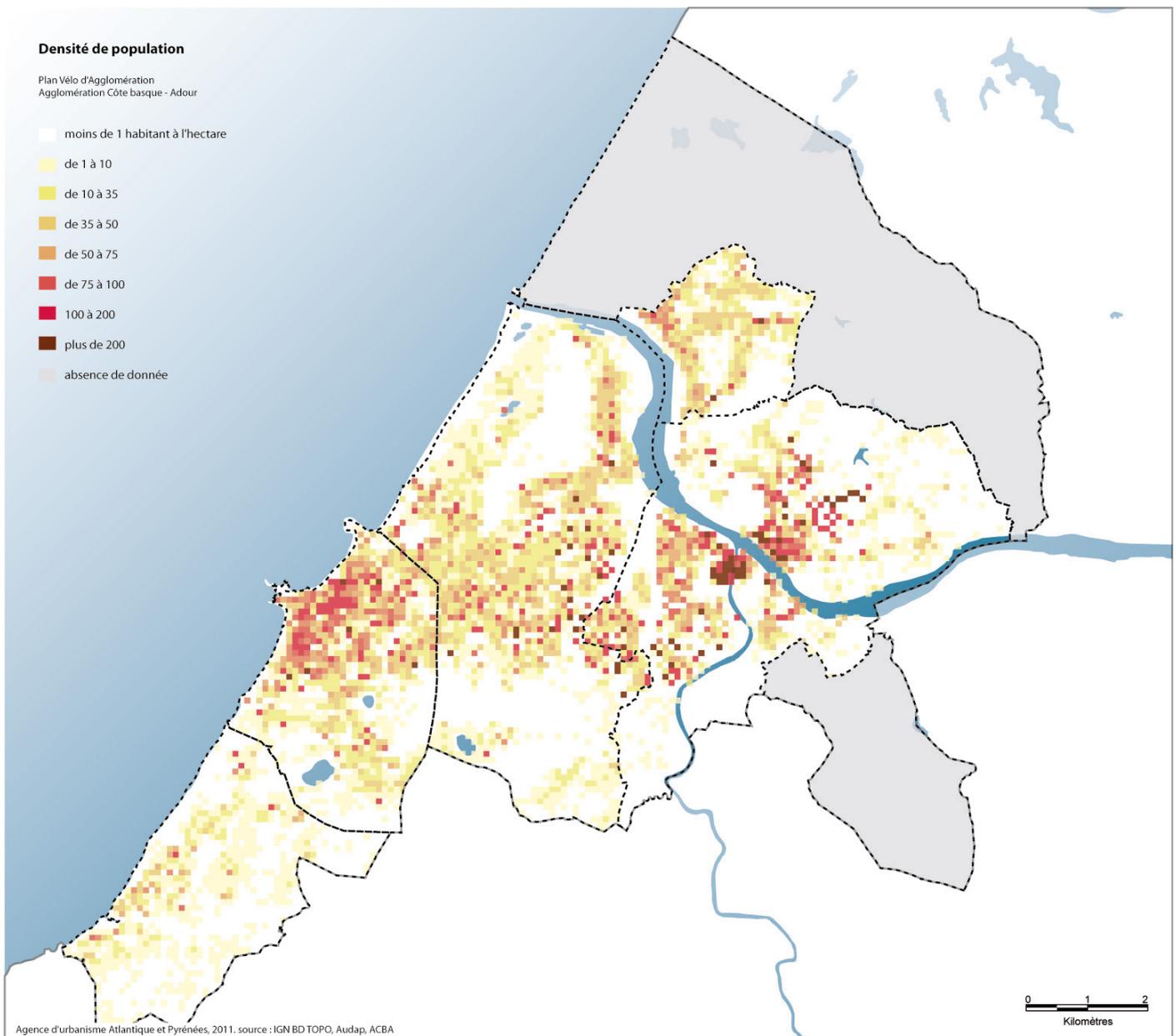
Des réseaux de transports en commun qui se structurent

Le réseau urbain a récemment été restructuré et renforcé. Quatre lignes fortes structurent le réseau. Progressivement, certaines sections évolueront vers un haut niveau de service. Celles-ci bénéficieront d'aménagements en site propre, ouverts aux cyclistes ou d'aménagements dédiés aux modes actifs. Les bus du réseau n'acceptent

pas les vélos à bord, mais des stationnements vélos sont prévus au droit des stations.

Les cars du Conseil général des Landes et des Pyrénées-Atlantiques desservent également l'agglomération. Certains cars acceptent de charger les vélos dans les soutes. Le réseau des Landes a été restructuré, celui des Pyrénées-Atlantiques le sera à partir de 2012.

L'agglomération est desservie par les trains dans les gares de Boucau, Bayonne et Biarritz. Les vélos sont acceptés gratuitement dans les TER. Pour les autres types de trains, le transport peut être payant ou gratuit si le vélo est démonté. Enfin, les abonnés peuvent stationner leur vélo dans un local fermé de la gare de Bayonne. La Région entend progressivement accroître son offre de TER.



Un territoire multipolaire : Les centres-villes de Bayonne et Biarritz densément peuplés sont séparés par le tissu pavillonnaire d'Anglet. Les bords d'Adour forment un deuxième axe de peuplement.

Les éléments de la multipolarité territoriale

Des poches de densités éparpillées

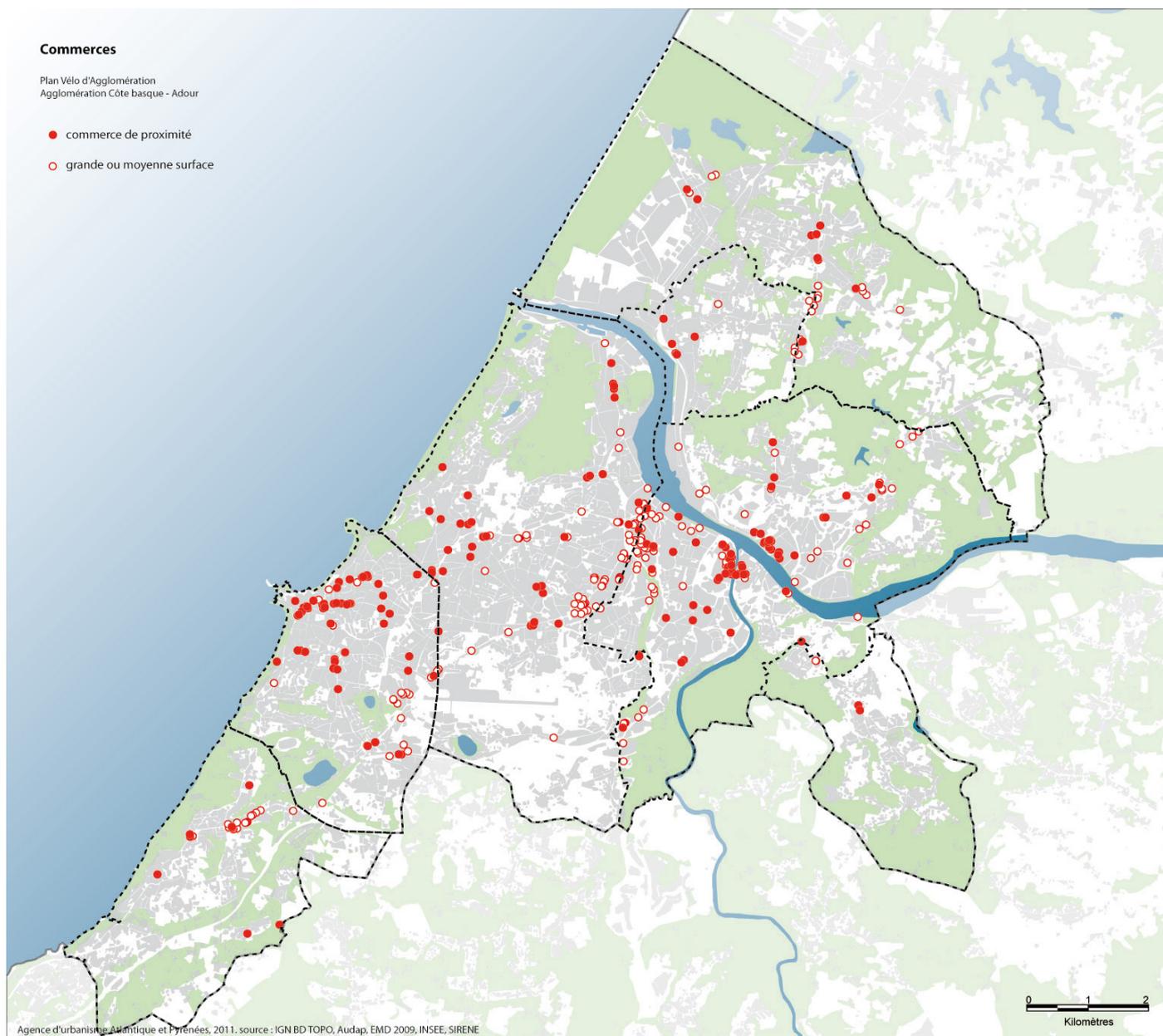
Les deux gros bourgs historiques (Bayonne et Biarritz) demeurent les espaces les plus densément peuplés. Ils se sont progressivement étendus sur leur propre territoire communal et au-delà pour rattraper les anciens bourgs. Le tissu pavillonnaire anglo

fait par endroits l'objet d'opérations de renouvellement urbain augmentant fortement les niveaux de densité.

Les communes périphériques connaissent toutes des phénomènes de périurbanisation qui viennent progressivement étendre leur structure urbaine, parfois sans véritablement la densifier.

Des linéaires et polarités commerciales

L'offre commerciale du territoire est structurée par le BAB2 et ses hypermarchés. Les autres pôles majeurs se composent de grandes et moyennes surfaces. Ils s'organisent autour de pôles ou le long de voies et des centres-villes de Bayonne et Biarritz. L'offre de commerce de proximité est également importante et dispersée sur tout le territoire.



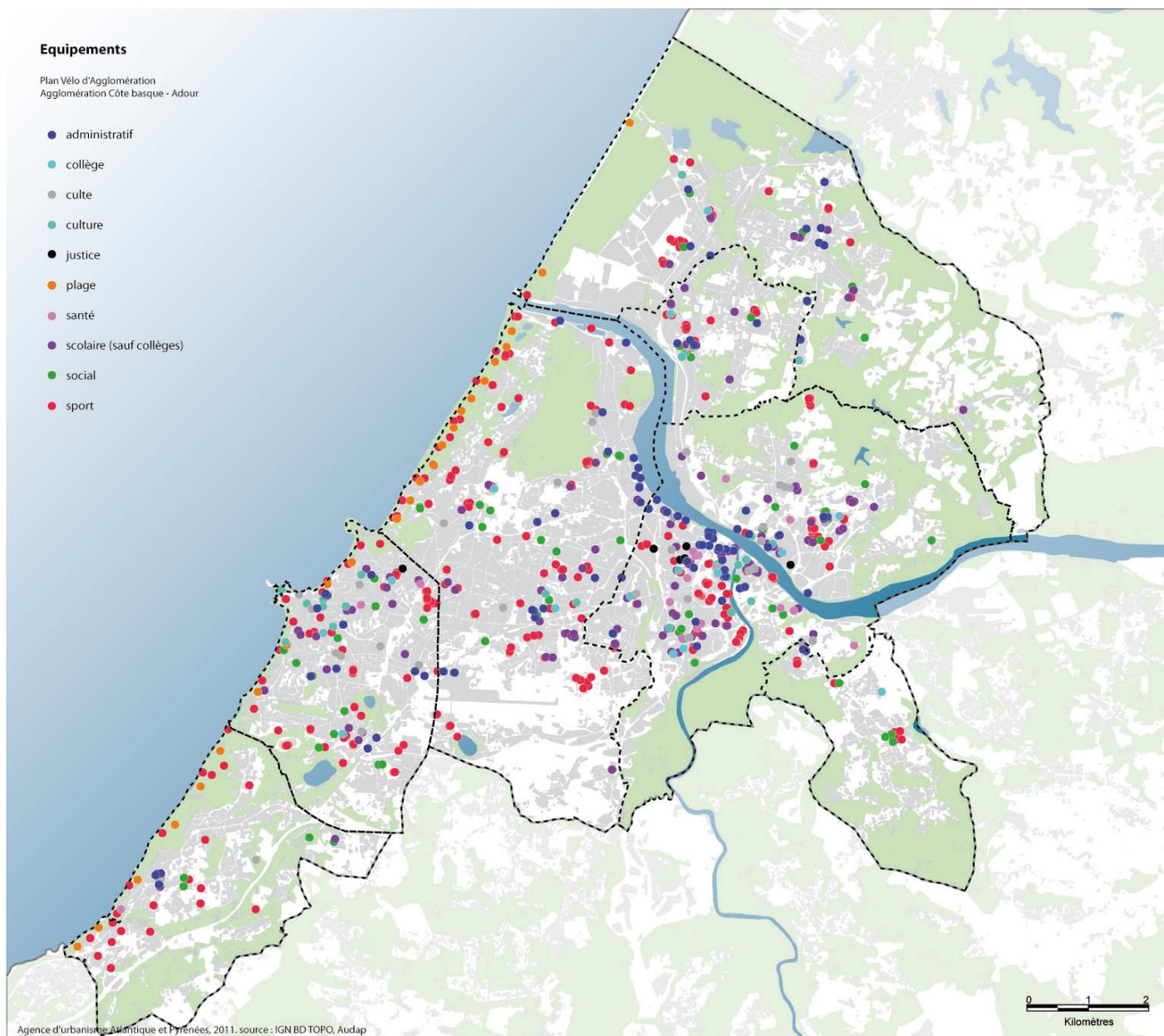
Un territoire multipolaire : le principal générateur de flux lié au commerce est constitué par les centres commerciaux d'Anglet. Autour existent de nombreux pôles secondaires et de proximité

Des groupements d'équipements

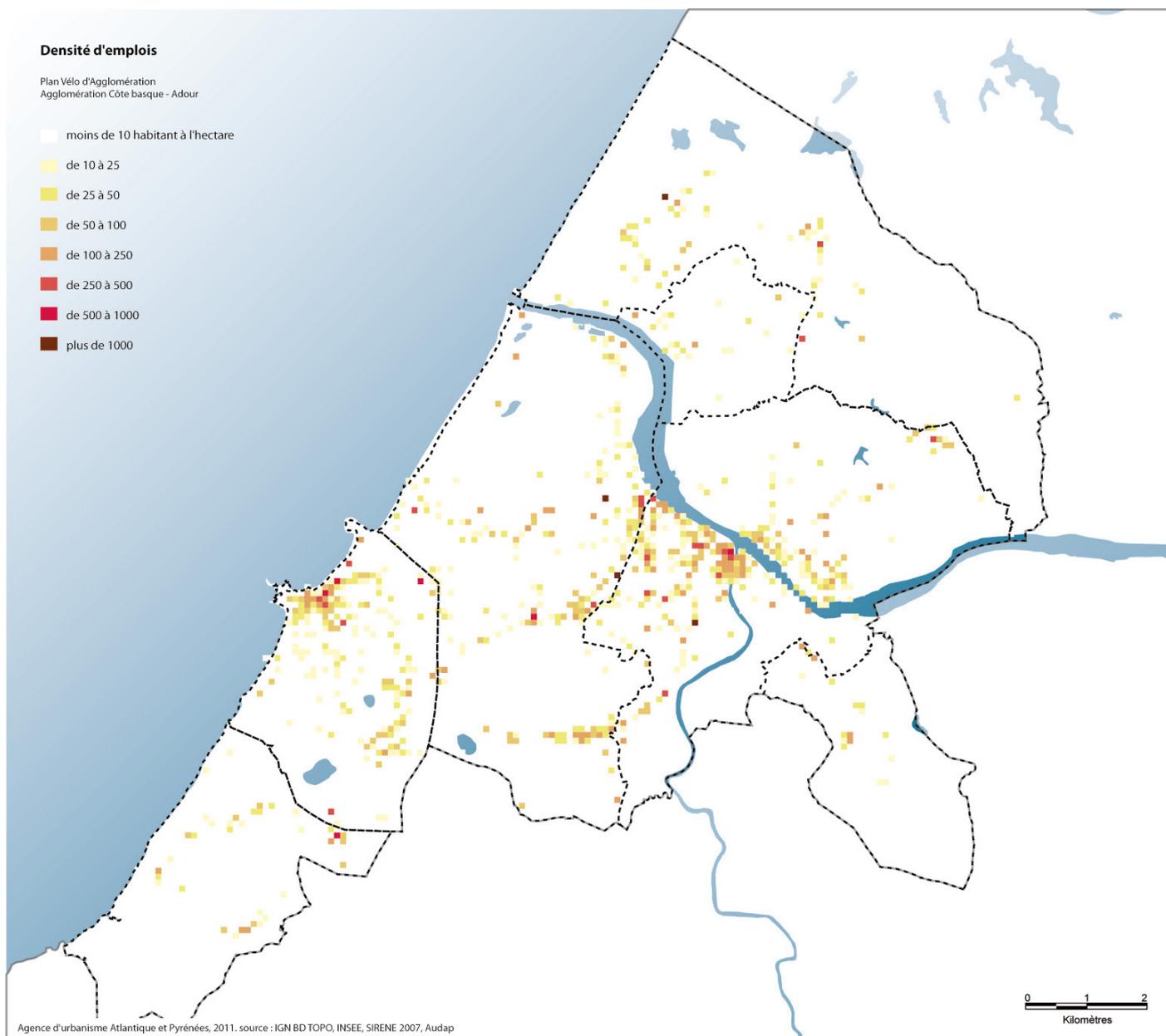
Les centres-villes et les anciens bourgs regroupent les équipements. Ils s'organisent également le long d'axes des axes de transport. Le littoral apparaît également nettement avec une offre d'équipements liée au sport.

Des pôles d'emplois longilignes

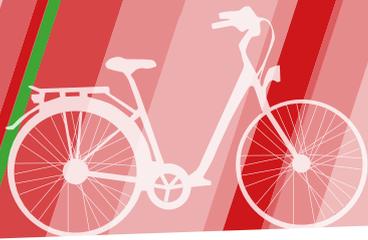
Les secteurs d'emplois s'organisent autour de pôles situés le long des grands axes de transports routiers et dans les centres historiques de Bayonne et Biarritz.



Un territoire multipolaire : le maillage d'équipement se concentre autour des centres-villes de chacune de commune et des axes structurants du territoire, ainsi que du littoral



Un territoire multipolaire : des pôles d'emplois organisés le long des axes de transports et dans les centres historiques



2

Etat de l'art du vélo sur le territoire

Sujet de documents cadres, mais encore confidentiel en pratique

Des documents traitant du vélo sur le territoire

Le schéma directeur vélo littoral aquitain du Groupement d'intérêt public littoral aquitain (2009)

Ce schéma a pour objectif de mettre en cohérence les projets cyclables portés par les collectivités littorales, tant dans une logique de continuité des itinéraires que de leurs aménagements entre Le Verdon (33) et Hendaye.

Le plan directeur propose, sur la base d'un diagnostic, des itinéraires et une hiérarchisation entre eux. Il définit également des prescriptions techniques et visuelles.



Identité visuelle de la Vélodyssée

Des orientations dans le Schéma régional des infrastructures, des transports et de l'intermodalité de la Région Aquitaine (2008)

Le vélo trouve une place dans ce document d'orientation des offres et infrastructures de transport dans la région à l'horizon 2020. Il encourage la mise en place de Plan vélo.

Les orientations sont précisées au niveau local pour l'agglomération basco-landaise et le Pays basque :

- relier les polarités et les quartiers entre eux ;
- desservir les principaux équipements ;
- valoriser les continuités touristiques (plages, corridors fluviaux, espaces verts...) ;
- organiser les sorties d'agglomération ;
- se rabattre vers les transports collectifs (gares, stations) avec un stationnement «vélo» *ad hoc* ;
- généraliser le stationnement vélo dans les espaces publics, inciter son développement dans les espaces

privés (sensibilisation des bailleurs, normes dans les PLU...).

Le plan départemental des itinéraires cyclables du Conseil général des Pyrénées-Atlantiques (2008)

En 2008, le Conseil général a rédigé un plan d'actions pour promouvoir le vélo.

Les actions proposées sont :

- la mise en place de deux grands itinéraires :
 - 59 km le long du littoral intégrant l'Eurovéloroute n°1 qui forme une liaison cyclable entre le Cap Nord en Norvège et le Sud de l'Algarve au Portugal. Sur sa partie française elle est également appelée « Vélodyssée » et fait l'objet d'une signature visuelle spécifique.
 - 150 km de Bayonne à Lestelle-Betharram en longeant l'Adour, les Gaves Réunis et le Gave de Pau pour s'intégrer dans une liaison entre l'Atlantique et la Méditerranée.
- le jalonnement d'itinéraires touristiques ;



- des actions de promotion et sécurisation auprès des collégiens ;
- l'intégration des aménagements cyclables dans les travaux routiers du Conseil général ;
- prise en compte des vélos lors de la construction de logements sociaux aidés par le Conseil général ;
- développement du vélo au sein du Conseil général par un PDE.

La charte d'aménagement du Conseil général des Pyrénées-Atlantiques (2000)

Le Conseil général et la Préfecture des Pyrénées-Atlantique ont produit en 2000 une charte d'aménagement qui se veut être un document de référence pour les aménageurs. Il rappelle les principes, règles et méthodes à respecter pour bien prendre en compte les cyclistes dans les opérations d'aménagement.

Ce document a le mérite d'exister mais nécessite une actualisation pour prendre en compte les recommandations actuelles de l'Etat et y intégrer les nouvelles dispositions réglementaires.

Schéma départemental cyclable du Conseil général des Landes (2010)

Ce schéma est une clé de participation financière aux aménagements cyclables réalisés par les intercommunalités. Trois niveaux sont fixés : les axes d'intérêt régional, les axes d'intérêt départemental et les équipements d'intérêt local. Rédigé en 2006, il a été actualisé en 2010.

Sur le territoire de l'étude, le Conseil général des Landes a identifié deux



Les Euroveloroutes, un projet d'itinéraires cyclables à l'échelle européenne

itinéraires classés parmi les axes d'intérêt régional :

- la continuité de l'Euroveloroute n°1 vers le nord à partir de la sortie de Boucau ;
- un axe dit « Adour-Garonne », intégré à l'Euroveloroute n°3. Il est relié au réseau de la Ville de Bayonne le long de l'Adour.

Proposition d'un schéma d'aménagements cyclables à l'échelle du PTU (2000)

En préalable du plan de déplacements urbains de 2004, un groupe de travail « vélo » avait proposé un schéma d'aménagements cyclables. Le dossier est constitué d'un diagnostic territorial et des déplacements à vélo, d'un réseau maillé, d'un plan d'actions et de quelques prescriptions d'aménagements. Les grandes lignes de ce schéma ont été retranscrites dans le Plan de déplacements urbains.

Schéma d'aménagements cyclables de la Ville d'Anglet (1999)

Il se compose :

- d'un schéma directeur qui définit l'armature d'un réseau maillé et programme des actions d'aménagement ;
- d'une charte qui acte les trois orientations principales de la politique municipale en faveur du vélo :
 1. Réaliser des aménagements pour les cyclistes,
 2. Adapter la réglementation aux besoins des cyclistes,
 3. Promouvoir l'usage du vélo en insistant sur l'aspect « sécurité ».

Diagnostic citoyen vélo de l'association BIZI (2010)

Bien que n'étant pas le fruit du travail d'une collectivité territoriale, cette étude mérite d'être citée au regard de l'ampleur de la tâche accomplie et de la richesse des informations qu'elle apporte.

Une enquête d'opinion menée au cours du printemps 2010 a porté sur plus d'un millier de cyclistes. Elle a permis de faire ressortir des éléments sur les pratiques des cyclistes, leurs difficultés et attentes en termes de sécurité notamment et de pointer une cinquantaine de sites sur l'agglomération particulièrement mal aménagés. Chacun d'eux fait l'objet d'une fiche qui expose les problèmes et propose des pistes pour y remédier.



Des documents d'urbanisme en vigueur

	Orientations liées au vélo extraites du PADD	Règlement pour les stationnements
PLU Anglet Révision en cours	« le développement du réseau cyclable à la fois comme mode utilitaire de déplacement et comme celui des pratiques de loisirs et de tourisme ». Les voies structurantes et secondaires de la commune sont marquées comme ayant pour objectifs d' « étendre et valoriser les déplacements cyclables et développer l'attractivité des Transports en commun. » Certaines orientations d'aménagement, jointes au PADD, pointent la nécessité de réaliser des aménagements cyclables.	Dans les constructions d'habitats collectifs, 1,5 m ² par logement
PLU Bayonne approuvé	« A travers une politique volontariste visant à améliorer la mobilité pour tous en réduisant la place de la voiture dans la ville au bénéfice des autres modes de déplacements. » (principe 2.1 du PADD, orienté prioritairement en faveur des TC) « La ville affirme sa volonté de poursuivre sa politique de mise en valeur de l'espace public au travers d'actions en faveur de la réduction de la place de la voiture au bénéfice du renforcement qualitatif des déplacements doux », « Le réseau cyclable sera progressivement développé sur des parcours en sites propres (Aritxague, Glain, Château Neuf, parc de Mousserolles) afin d'assurer une meilleure continuité des itinéraires mais également une plus grande sécurité et un meilleur agrément d'usage. Cet objectif sera accompagné par l'aménagement progressif d'aires de stationnement des deux roues » (extraits de l'orientation 4 du 2e principe du PADD)	Dans les programmes d'habitats collectifs, 1,5 m ² Dans les établissements d'enseignement une aire de stationnement (de taille non précisée)
PLU Biarritz approuvé	Aucune mention du vélo. Les cyclistes devraient néanmoins profiter des contrôles de la vitesse envisagés pour la sécurité et tranquillité des piétons.	Dans les opérations d'habitat groupé ou collectif, 1 m ² par logement, à l'intérieur d'une construction
PLU Bidart Approbation courant 2011	Organiser les déplacements en favorisant les circulations douces et les transports en commun. (3e objectif du PADD)	Dans les immeubles collectifs : 1 place par logement (1,5 m ² par place), Dans les constructions à destination de bureaux, commerces et artisanat de plus de 100 m ² de SHON : 2 places/100 m ² de SHON (1,5 m ² par place).
PLU Boucau approuvé	« Afin d'améliorer la qualité de la desserte interne, la commune a réglementairement défini de nouvelles emprises pour redonner aux déplacements doux une place plus importante. [...] La requalification du boulevard portuaire avec l'insertion d'une piste cyclable s'inscrit dans un projet de valorisation des voies de transit de type inter communales. »	Pour les groupements d'habitations, lotissements et les opérations de logements collectifs 1 m ² par logement sera réservé à l'intérieur de la construction.



PLU Saint-Pierre-d'Irube annulé	<p>« Le projet prévoit en particulier l'élargissement ou le « reprofilage des emprises actuelles afin de leur permettre à la fois d'accueillir des espaces piétons et cyclables de qualité et de contraindre la vitesse de déplacement automobile à 30 km/h. » <i>(issu du PLU annulé)</i></p>	<p>Pour les groupements d'habitations, lotissements et les opérations de logements collectifs, 1 m² par logement sera réservé à l'intérieur de la construction.</p>
PLU Tarnos approuvé	<p>« Développer des liens pédestres et cyclables : le but à long terme est d'établir une liaison continue entre l'Océan et les Barthes. »</p> <p>« Créer des liens qualitatifs entre les quartiers traditionnels et pavillonnaires depuis l'Océan jusqu'aux Barthes : [...] »</p> <ul style="list-style-type: none"> • étudier la faisabilité d'une piste cyclable reliant le centre-ville à la plage du Métro, • réaliser le tronçon tarnosien de la piste cyclable littorale Le Verdon - Hendaye • aller de l'Océan aux Barthes dans le cadre de la mise en réseau des Sentiers Patrimoine et pistes cyclables. » 	



3

Diagnostic de l'offre Bayonne et Anglet, échappés du peloton

Les aménagements cyclables sur le territoire

Le réseau se compose *a priori* de l'ensemble des voies à l'exception de celles interdites aux cyclistes (essentiellement, sur le territoire, les autoroutes). Mais plusieurs typologies d'aménagements, présentées ci-dessous, ont été réalisées en faveur des cyclistes.

Les pistes cyclables

Elles sont réservées aux cyclistes et sont isolées physiquement de la chaussée ouverte à la circulation.

L'aménagement cyclable qui semble être le plus apprécié de l'agglomération fait partie de cette typologie. Il s'agit de la piste cyclable située sur les Allées Marines à Bayonne, le long de l'Adour.

Les bandes cyclables

Ces aménagements sont réservés aux cyclistes mais sont situées sur la chaussée ouverte à la circulation, généralement sur la partie extérieure de la voie de droite.

NB : la présentation ne vise qu'à exposer la typologie et non à juger de leurs atouts et limites, ni à dissertar outre mesure sur les aspects réglementaires. Cette analyse est portée dans la charte d'aménagement.



Audap

La piste cyclable des Allées Marines à Bayonne : un des aménagements favoris des cyclistes



Les voies bus

Dans l'agglomération, les cyclistes sont autorisés à circuler dans la plupart des voies bus.

Les voies pacifiées

Les zones 30

Bien aménagées les zones 30 permettent une circulation confortable des cyclistes sans aménagements spécifiques.

Les zones de rencontre

Cette nouvelle typologie d'aménagement est issue des dispositions du décret du 30 juillet 2008. Les aménagements minimalistes doivent permettre la cohabitation entre les modes. Les piétons peuvent circuler sur l'ensemble de la chaussée et la vitesse est limitée à 20 km/h. Les cyclistes doivent laisser le passage aux piétons mais sont prioritaires sur les voitures : la priorité est donnée au plus vulnérable. Le plus fort lui doit un principe de prudence.

Les aires piétonnes

A priori réservées aux piétons, les aires piétonnes sont également ouvertes aux cyclistes, sauf avis contraire du maire pourvu de son pouvoir de Police. Les cyclistes doivent cependant circuler au pas (5 km/h).

Les trottoirs partagés

Sur certains trottoirs, lorsqu'un panneau l'indique, les cyclistes sont autorisés à y circuler.

Cependant, cette disposition n'est réglementaire que si une zone est clairement attribuée aux cyclistes et que l'espace disponible pour les

piétons reste conforme avec la loi de 2005 sur l'accessibilité : largeur minimale de 1,40 m, libre de tout obstacle notamment.

A ces conditions, cet aménagement est réglementaire et considéré comme une bande cyclable. Sinon, seuls les enfants de moins de 8 ans sont autorisés à circuler sur les trottoirs.

Les voies vertes

Les voies vertes sont ouvertes à tous les modes non motorisés : marche à pied, vélo, roller, cheval...



Une piste cyclable



Une voie pacifiée



Une bande cyclable



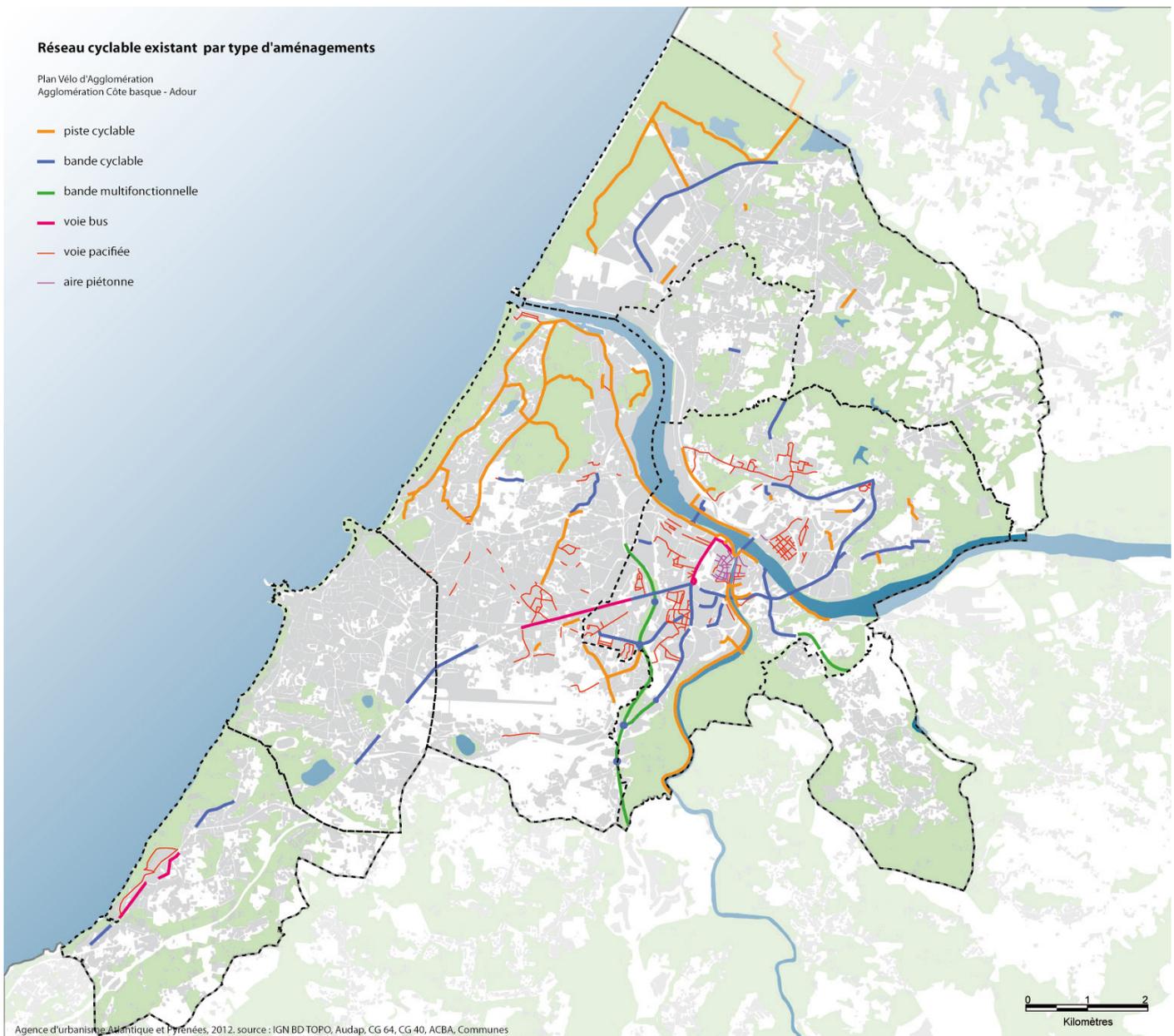
Un trottoir partagé



Une voie bus ouverte aux cyclistes



Une voie verte



Le réseau maillé est limité à la commune de Bayonne et au littoral anglois. La qualité des aménagements est très variée. Les meilleurs sont à vocation loisir.

77 km de voirie disposent d'aménagements cyclables

Le territoire est doté de 77 kilomètres de voiries disposant d'aménagements spécifiques vélo :

- 31 km de voirie disposent de bandes cyclables (dont bandes multifonctionnelles);
- 46 km de voirie disposent de pistes cyclables (dont trottoirs

partagés) et voies vertes.

A ceux-ci s'ajoutent les voies pacifiées et les voies bus.

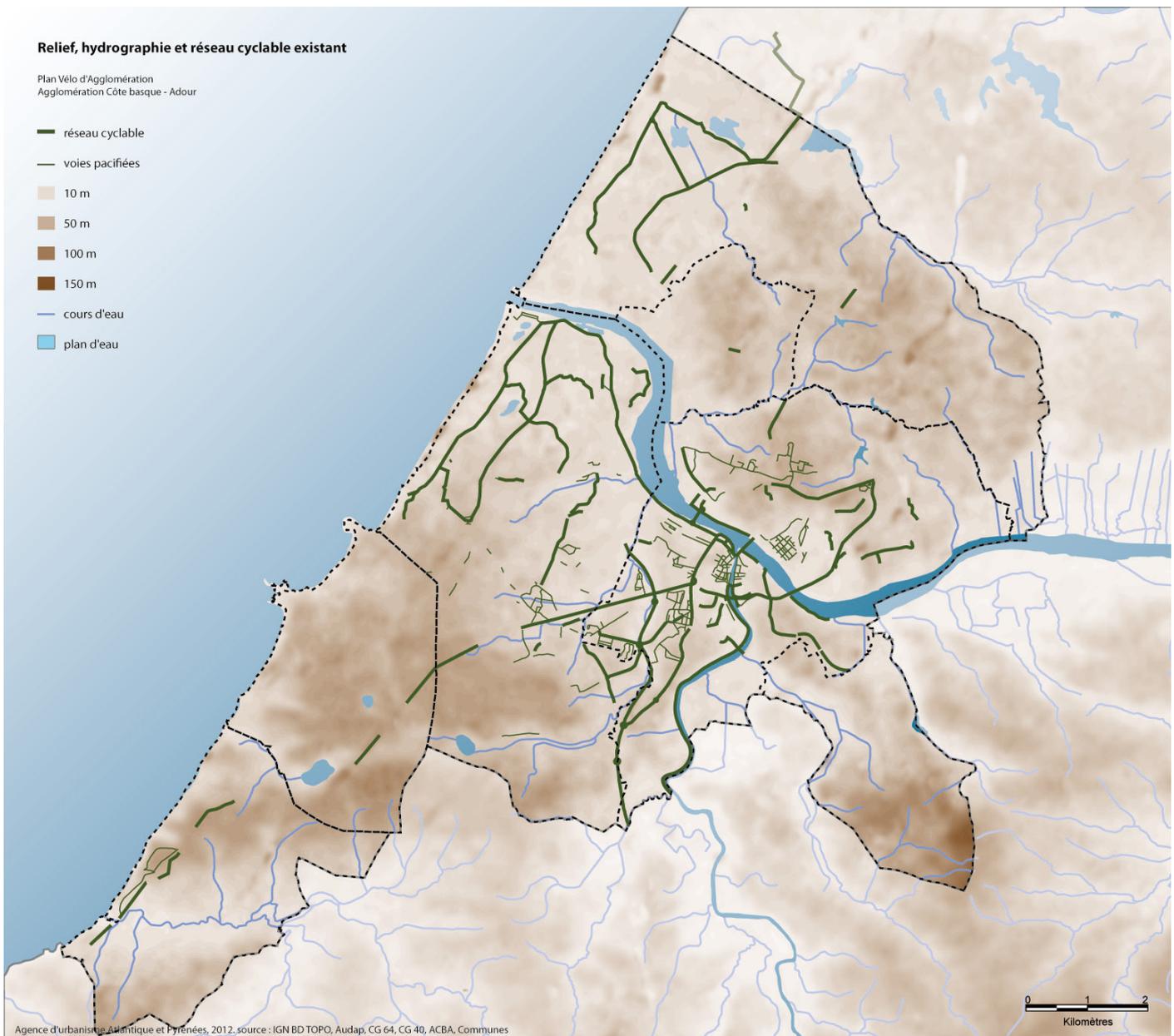
Plus de 80 % des aménagements spécifiquement dédiés au vélo se trouvent à Bayonne (50 % des aménagements réalisés) et Anglet (33 %). Tarnos a constitué les bases d'un réseau à partir du littoral (11 %). Le constat est le même concernant les voies pacifiées et les voies bus

ouvertes aux cyclistes.

Ailleurs, les aménagements se limitent au mieux à quelques voies, souvent à forte circulation.

Le réseau actuel : un réseau orienté loisir

Le maillage actuel a une vocation avant tout orientée vers le loisir : lien entre le centre de Bayonne et la plage de La Barre à Anglet, entre La Barre



Le réseau actuel est globalement limité aux zones les moins escarpées. Pourtant c'est quand le différentiel de vitesse entre vélo et voiture est grand (en côte notamment) que les aménagements cyclables sont le plus nécessaire pour assurer la sécurité des cyclistes.

Des comptages réalisés par la Ville d'Anglet

La Ville d'Anglet s'est dotée d'un matériel de comptage spécifique vélo pour démontrer l'utilisation de ses aménagements.

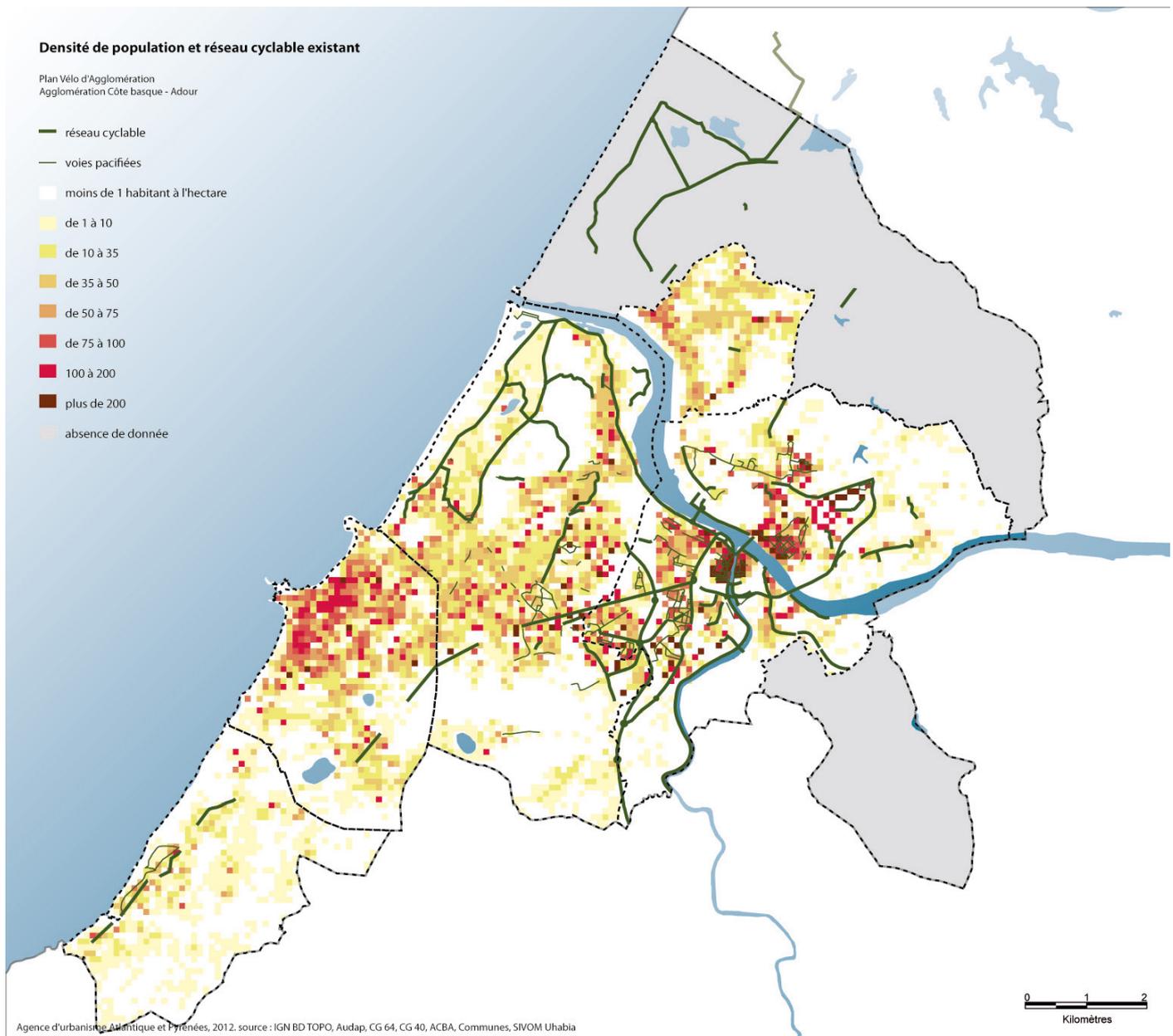
Les données permettent de connaître le nombre de vélos qui empruntent la voie et de connaître le jour et l'heure de passage.

Les comptages réalisés au cours du mois de juin 2010, sur l'Avenue de l'Adour (au niveau de la Capitainerie) et sur le Boulevard de la Plage montrent que la répartition des fréquentations se répartissent pour 40 % lors du week-end et 60 % les autres jours de la semaine.

En termes de flux deux sens confondus on atteint près de 450 vélos par jour sur l'Avenue de l'Adour (prédominance des déplacements

dans le sens Bayonne-Anglet) avec un pic à près de 800 vélos le samedi.

Pour le Boulevard de la Plage, 380 vélos par jour deux sens confondus (prédominance du sens nord-sud) avec une pointe à plus de 560 le dimanche.



Le secteur dense du centre de Bayonne profite d'un bon maillage d'aménagements cyclables, à l'inverse de celui de Biarritz, totalement dépourvu d'aménagements dédiés.

et la Chambre d'Amour à Anglet, autour du Pignada à Anglet, le long de la Nive à Bayonne, vers la Plage du Métro à Tarnos...

Le réseau utilitaire n'existe véritablement qu'à Bayonne.

Du très bon... et du beaucoup moins bien

Les pistes des Allées Marines, du chemin de hallage de la Nive

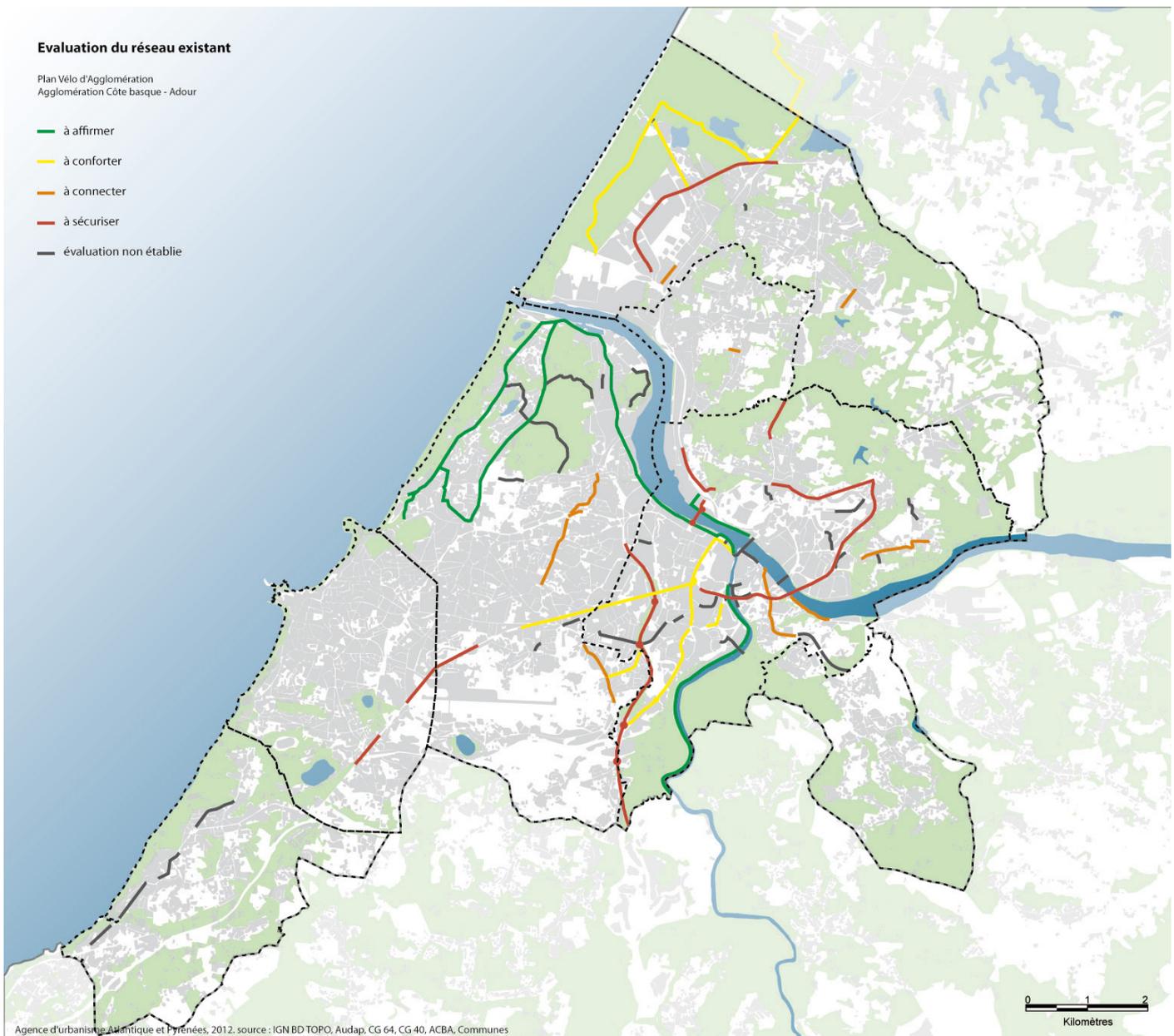
(Bayonne), des boulevards de l'Adour et des Plages (Anglet) ainsi que certaines bandes cyclables sont de très bon niveau : sécurité, qualité de roulement, continuité, jalonnement... Elles sont très appréciées.

Les voies bus sont pour la plupart ouvertes aux cyclistes. Elles sont plébiscitées ou décriées : les uns apprécient ces itinéraires continus, pour des circulations efficaces, sur les grands axes ; les autres pointent la

difficile cohabitation avec les bus.

Le centre-ville de Bayonne fait l'objet du même type de réaction : facilité et sécurité des déplacements ou difficulté à circuler à cause du nombre de piétons.

Le reste du réseau est beaucoup moins performant : nombreuses ruptures d'aménagements, réduction soudaine du niveau de sécurité, des bandes de roulement en mauvais état, manque



Les aménagements orientés loisirs sont de meilleur niveau que ceux à vocation utilitaire

de visibilité des cyclistes, absence de toute information... Certains aménagements, tels que le viaduc de la Négresse sont même dangereux du fait de l'étroitesse des voies.

C'est principalement le réseau utilitaire qui souffre des faiblesses.

Globalement, les aménagements manquent de visibilité dans l'espace public.

Le réseau retenu

L'évaluation de la qualité du réseau permet de définir le linéaire qui peut être retenu comme étant le « réseau 2011 », d'un point de vue global suffisamment sûr pour des circulations utilitaires et de loisir à vélo.

On considère les zones 30 et les voies bus (à l'exception de quelques hectomètres au niveau de la Mairie

de Bayonne interdits aux cyclistes) comme adaptées aux cyclistes.

Pour les aménagements spécifiques, il est proposé d'exclure du calcul les aménagements définis comme « à sécuriser ».

Ce sont donc plus de 33 kilomètres qui sont déduits du réseau existant pour ne conserver que le réseau suffisamment sécurisant.



Méthodologie d'évaluation des voies

Pour essayer d'apporter un jugement sur la qualité des aménagements, dans le but d'identifier les bons exemples et les efforts à consentir, une méthodologie a été mise en place.

Dix critères ont été définis :

- niveau d'aménagement de la voie cyclable,
- jalonnement spécifique vélo,
- stationnement vélo,
- accès aux services, équipements, commerces,
- intérêt loisir,
- longueur de la continuité dans laquelle s'intègre la voie,
- connexion à d'autres pistes cyclables,
- continuité du niveau d'aménagement aux intersections,

- importance de la circulation sur la voie vélo par rapport à sa largeur
- axe à faible trafic,

Chacun d'eux a été détaillé de façon à avoir une base de notation, de 0 à 20, la plus claire possible.

Les aménagements sont évalués critère par critère. La note globale de la voie correspond à la moyenne pondérée des notes attribuées aux différents critères.

Les notes permettent pour chacune des voies d'identifier quels sont les faiblesses et les aménagements à réaliser pour atteindre un meilleur niveau de confort et de sécurité pour les cyclistes. Ces éléments sont clarifiés par la classification :

• voies « à affirmer » (notes supérieures à 13) : le niveau atteint est déjà bon. La prise en compte de quelques éléments améliorerait la note.

• voies « à conforter » (notes de 9 à 13) : ce sont des pistes isolées, des voies bus, des bandes cyclables.

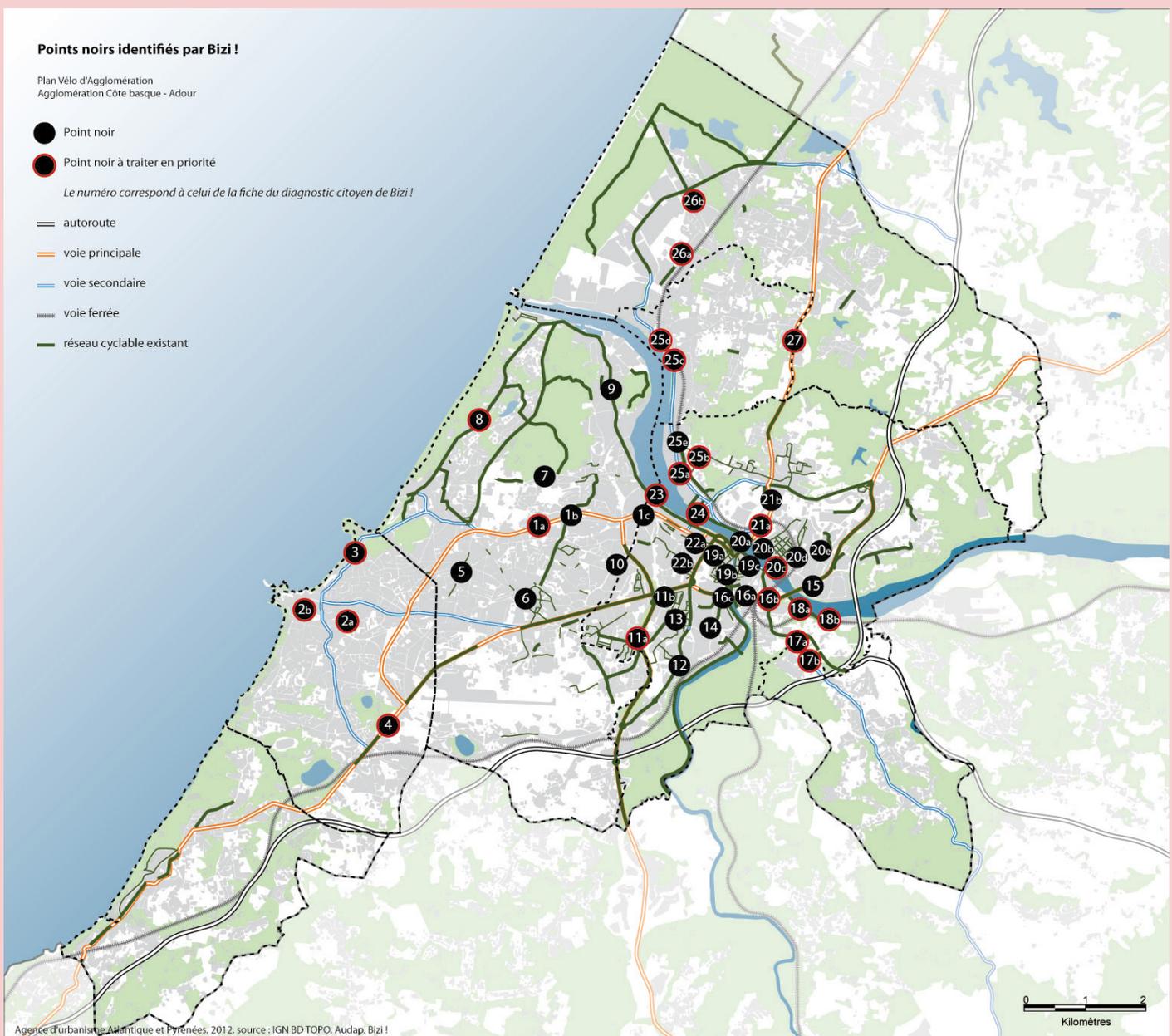
• voies « à connecter » (notes de 9 à 5) : il s'agit d'aménagements isolés, ne permettant pas de circuler sur un site spécifique au-delà d'une rue.

• voies « à sécuriser » (notes inférieures à 5) : ces aménagements n'apportent pas une sécurité suffisante aux cyclistes (bandes trop étroites, bandes sur des axes à fort trafic).

Le système de notation pourra aussi être utilisé pour évaluer les futurs aménagements .



Logiquement, le prolongement de la rue Labaste à Anglet obtient une bonne note, l'Avenue d'Aquitaine à Bayonne une mauvaise



Les cinquante points noirs identifiés par Bizi !

Les points noirs repérés par Bizi !

A l'issue d'un diagnostic citoyen, l'association Bizi ! a repéré cinquante points noirs pour les cyclistes sur le territoire. A chacun de ceux-ci, elle propose une solution pour supprimer ou atténuer le problème rencontré.

Néanmoins, basés sur des entretiens auprès de cyclistes, les secteurs que ceux-ci ont naturellement pointés

sont ceux qu'ils ont l'habitude de fréquenter à vélo et qu'ils trouvent mal adaptés. De fait, la plupart des points concernent des sites déjà aménagés.

Les lieux totalement inappropriés n'apparaissent qu'à la marge.



Une rupture d'aménagement



Les 50 points noirs identifiés par Bizi !

1a	Boulevard du BAB	BAB
1b	Butte aux cailles	Anglet
1c	Rond point Jorlis	Anglet
2a	Ville	Biarritz
2b	Centre ville	Biarritz
3	Avenue de l'Impératrice - Boulevard de la mer	Biarritz
4	Boulevard Marcel Dassault	Biarritz
5	Rue de Chassin	Anglet
6	Place Lamotte + rue Albert le Barillet	Anglet
7	Avenue de Montbrun + moulin Bardot	Anglet
8	Boulevard des plages	Anglet
9	Avenue de l'Adour	Anglet
10	Avenue Roger Maylie	Anglet
11a	Boulevard Aritxague	Bayonne
11b	Parking des Marouettes	Bayonne
12	Avenue Raymond de Martres + avenue Jacques Loeb	Bayonne
13	Cours du compte de Cabarrus	Bayonne
14	Avenue Paul Pras	Bayonne
15	Avenue du Grand basque + avenue Henry de Navarre	Bayonne
16a	Rue Bastion Royal	Bayonne
16b	Avenue Duverger de Hauranne - Camps de Prats	Bayonne
16c	Pont du Labourd	Bayonne
17a	Avenue du Labourd - sens interdit	Saint-Pierre- d'Irube
17b	Avenue du Labourd	St-Pierre-d'I.

18a	Avenue du capitaine Resplandy (coté centre ville)	Bayonne
18b	Avenue du capitaine Resplandy (coté Mouguerre)	Bayonne
19a	Rue Thiers	Bayonne
19b	Quai Jauréguiberry	Bayonne
19c	Rue Bourgneuf	Bayonne
20a	Pont Saint Esprit	Bayonne
20b	Quai Amiral Bergeret	Bayonne
20c	Boulevard Alsace Lorraine	Bayonne
20d	Boulevard Jean Jaures	Bayonne
20e	Rue Vainsot	Bayonne
21a	Gare SNCF	Bayonne
21b	Rue Maubec	Bayonne
22a	Avenue Foch	Bayonne
22b	Avenue Légion Tchèque	Bayonne
23	Croisement allées marines / routes des Barthes	Bayonne
24	Avenue Henri Grenet + pont	Bayonne
25a	Chemin St Bernard, Quai du Bazé, Quai de la douane	Bayonne
25b	Avenue du docteur Camille Delvaille - RD 308	Bayonne
25c	Rue Raoul Bramarie - RD 308	Boucau
25d	Rue Paul Biremont - RD 308	Boucau
25e	Piste cyclable	Bayonne
26a	Avenue Jean Jaurès	Tarnos
26b	Avenue Julian Grimau	Tarnos
27	Boulevard Jacques Duclos (liaison Tarnos Bayonne)	Tarnos / Bayonne



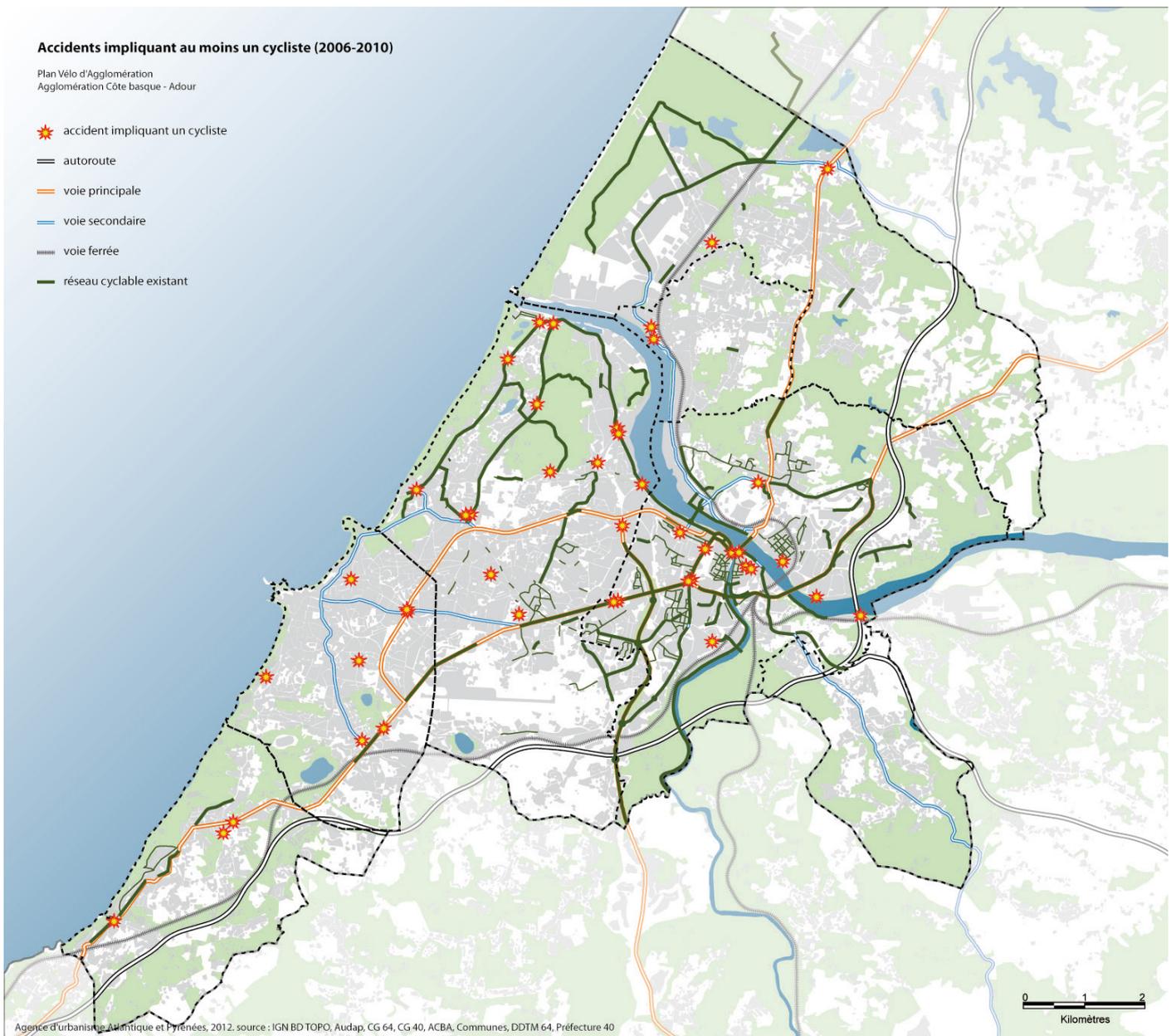
Un aménagement mal entretenu



Des carrefours difficilement franchissables



Un bande trop étroite pour être sécurisante



Près de la moitié des accidents ont lieu à des intersections, là où souvent il y a des ruptures d'aménagements

L'accidentologie cycliste

Les données d'accidentologie permettent de conforter et compléter les points noirs du réseau cyclable.

Ces données sont issues des constats effectués par les forces de l'ordre et ne mentionnent que les accidents pour lesquels elles sont intervenues.

De 2006 à 2010, 44 accidents ont impliqué au moins un cycliste sur les sept communes de l'aire d'étude.

Aucun n'a été mortel mais 50 personnes ont été blessées dont 23 hospitalisées.

20 de ces accidents ont eu lieu en intersection.

On repère notamment :

- le rond point Saint-Léon à Bayonne, (croisement entre la RD 810 et 817) ;
- le rond point de l'Europe à Biarritz (croisement avec le boulevard du BAB) ;

- les ronds points de La Barre et de la Capitainerie à Anglet, débouchés des pistes cyclables de l'Avenue de l'Adour, de la Pignada et de l'Avenue de la Plage ;

- les Places du Réduit et de la Libération à Bayonne,

- les Cinq Cantons à Anglet,

Parmi les autres sites accidentogènes, la RD 810 (dont ses intersections) est le lieu de huit accidents.



Les failles d'un réseau en gestation

Le réseau cyclable existant présente des failles dont il faut apprendre pour concevoir les futurs aménagements.

Les ruptures d'aménagements

De nombreuses bandes, mais également certaines pistes, ne débouchent sur aucun aménagement spécifique ni voie pacifiée : le cycliste doit brusquement rejoindre la voie de circulation courante, parfois sur des voies à fort trafic où les circulations se font à vitesses soutenues.

C'est le cas à de nombreux endroits sur la RD 810, le long de l'Adour en allant vers Mouguerre, sur l'Avenue de Biarritz à Bidart en direction de Biarritz...

Sur des voies moins fréquentées, le problème se pose également.

Des intersections pas ou mal traitées

Les réductions soudaines du niveau d'aménagement sont nombreuses dans les intersections, particulièrement les grands embranchements et giratoires : soit l'aménagement spécifique disparaît, soit il est largement réduit en qualité.

Le problème majeur : l'excès de sécurité perçue, le déficit de sécurité vécue

Ces failles renvoient au même problème : les cyclistes sont mis dans une situation où on leur donne une impression de sécurité bien plus élevée qu'elle ne l'est réellement. Dès lors, ils circulent en véritable sécurité et avec aisance mais pour autant débouchent rapidement sur

des voies où leur sécurité baisse fortement et rapidement : soit ils s'en rendent compte et se sentent mal à l'aise (cas par exemple des grands giratoires), soit ne s'en rendent pas compte et continuent comme si de rien n'était (cas des croisements et sortie de véhicules sur les pistes cyclables). Dans les deux cas, le risque d'accident est élevé car les cyclistes ne sont pas en condition pour évaluer et gérer le danger et les automobilistes sont surpris de rencontrer un cycliste.

En réponse il faut soit renforcer la sécurité partout (notamment aux intersections) soit miser sur la cohabitation dès que possible.

Les aménagements d'affichage

Les aménagements suivants ont davantage une fonction d'affichage de la prise en compte des cyclistes dans les conceptions des voiries que de sécurisation des parcours à vélo.

Certaines voies disposent d'un aménagement qui n'a rien de sécurisant. Les deux principaux cas sont les simples bandes alors que le trafic est important (exemple : Avenue d'Aquitaine à Bayonne) ou les bandes bien trop étroites pour maintenir une distance entre les automobilistes et les cyclistes (Viaduc de la Négresse à Biarritz par exemple).

Autres aménagements d'affichage, les dispositifs qui isolent le cycliste alors que les conditions permettent largement d'envisager de faire cohabiter les cyclistes et les véhicules motorisés. Dans cette logique, les rues étroites de centre ville, les zones 30 et autres voies apaisées devraient dans presque tous les cas être dépourvues d'aménagements spécifiques.

Les trottoirs partagés et les voies bus ouvertes aux cyclistes qui masquent un manque d'aménagements cyclables

Plusieurs pistes cyclables correspondent à des trottoirs partagés entre piétons et cyclistes. S'ils protègent ces derniers des automobilistes, ils ont également tendance à mettre en difficulté les piétons, surpris par des cyclistes arrivant dans leur dos. Aussi, en cas d'affluence piétonne, les cyclistes ont du mal à trouver leur place.

De même les voies bus écartent les cyclistes des voitures mais ne réduisent pas nécessairement leur inconfort et augmentent celui des chauffeurs de bus.



Un aménagement qui ne débouche sur rien dans une rue aux circulations apaisées



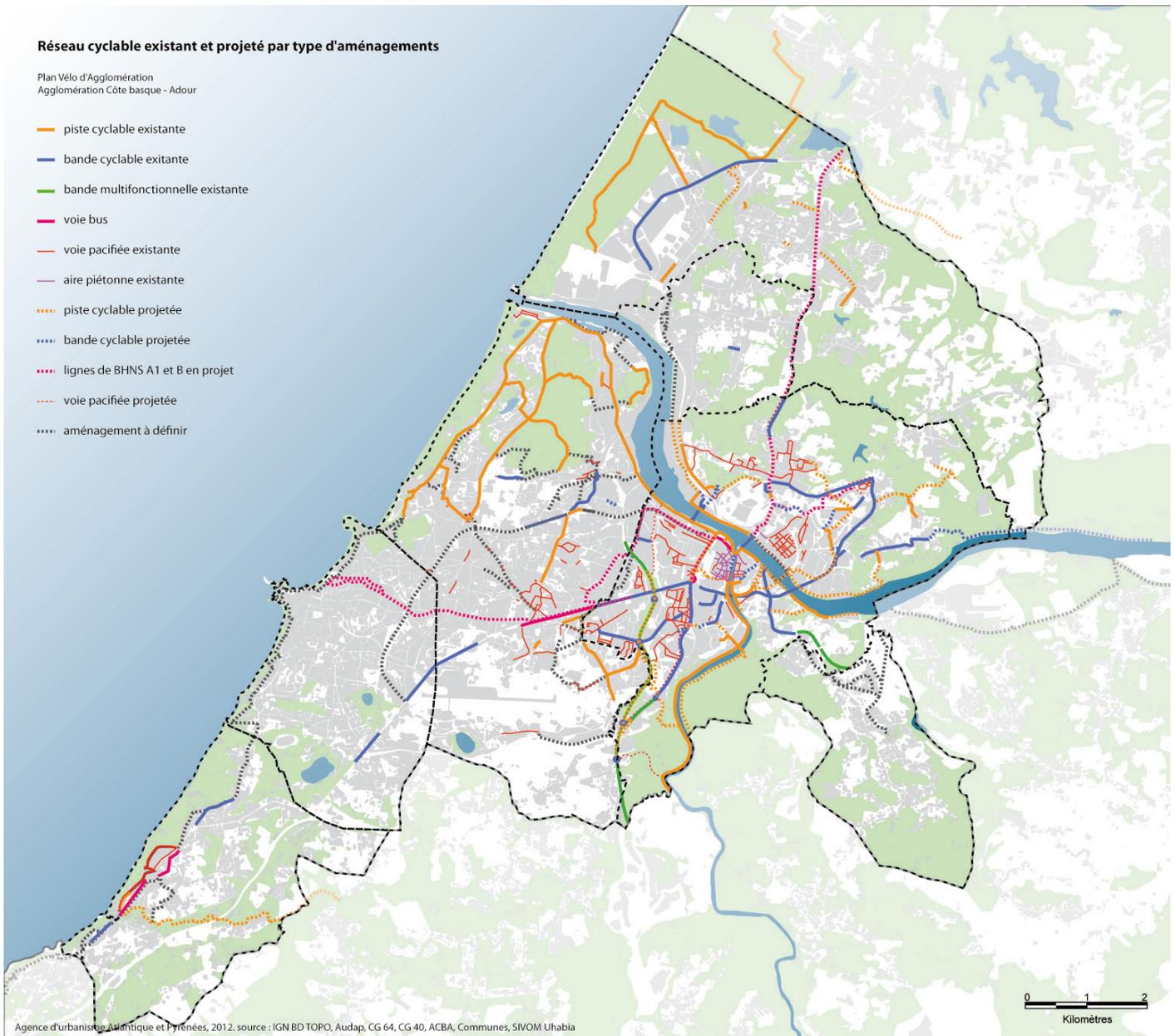
La piste occupant tout le trottoir est pénalisant pour les piétons comme les cyclistes



Réseau cyclable existant et projeté par type d'aménagements

Plan Vélo d'Agglomération
Agglomération Côte basque - Adour

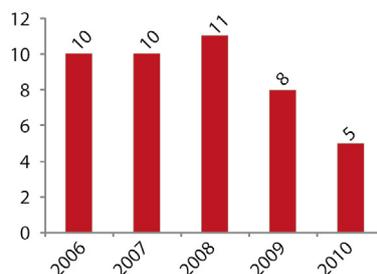
- piste cyclable existante
- bande cyclable existante
- bande multifonctionnelle existante
- voie bus
- voie pacifiée existante
- aire piétonne existante
- piste cyclable projetée
- bande cyclable projetée
- lignes de BHNS A1 et B en projet
- voie pacifiée projetée
- aménagement à définir



Des projets, mais encore souvent limités à des principes de liaison. Le Plan Vélo aura pour but d'affiner les tracés et définir une qualité d'aménagements. Il visera également à mettre en cohérence ces projets et proposer des aménagements pour les « zones blanches ».

Une part importante des accidents a lieu sur des voies disposant d'aménagements en faveur de vélo. Ceux-ci ont en effet parfois un aspect sécurisant tout relatif voire contre-productif (cf. encart sur les failles).

Les données d'accidentologies ne permettent pas non plus de mettre en lumière les espaces totalement inappropriés aux cyclistes : ils ne les fréquentent que peu (pour ne pas dire pas) et de fait n'y subissent pas d'accident.



Evolution du nombre annuel d'accidents impliquant au moins un cycliste (données Forces de l'ordre, transmises par la DDTM64 et la Préfecture 40)

Le réseau projeté : les bases d'un réseau utilitaire

Les communes ont toutes des projets de développement de leur réseau cyclable, dans une logique de desserte locale ou de liaison intercommunale.

Sur la base de ces projets, le nouveau réseau sera mieux maillé et pourra avoir une vocation plus utilitaire. Il reste cependant marqué de nombreuses zones blanches.



Le réseau projeté rassemble des projets variés quant à leur réflexion et leur échéancier. Certains émergeront à court terme, sur la base de tracés et de niveau d'aménagement déjà définis alors que d'autres ne sont encore que des principes de liaison. C'est le cas de ceux prévus dans le cadre de la réalisation des voies bus en site propre. Les aménagements vélo sont obligatoires mais leurs nature et tracés n'ont pas encore été arrêtés. Leur calendrier de mise en oeuvre suivra celui des sites propres bus.

Quatre systèmes de jalonnement

Les Villes d'Anglet et Bayonne et le Syndicat de la Nive ont mis en place des jalonnements.

Anglet a défini une dizaine de promenades sur le territoire communal. Des panneaux permettent de suivre le parcours et de se renseigner sur les lieux traversés. La signalétique est déclinée en bleue (océan), vert (forêt) et marron (patrimoine). Ce jalonnement a une vocation purement loisir. La Ville a acquis les droits sur la propriété intellectuelle du mobilier. Néanmoins, ce mobilier a fait l'objet d'importantes dégradations.

A Bayonne, le jalonnement a une visée loisir et utilitaire. Les points d'intérêt sont fléchés le long des aménagements cyclables bordant la Nive et l'Adour. La Ville n'a pas acquis la propriété intellectuelle.

Le même mobilier qu'à Bayonne a été utilisé par le Syndicat de la Nive pour jalonner le parcours en remontant vers Ustaritz à partir de la Floride.

La Ville de Bayonne a également créé un parcours de découverte à vélo du centre-ville. Il forme une boucle et est jalonné par de petits panneaux blancs



Jalonnement des itinéraires à Anglet



Jalonnement des points d'intérêt à Bayonne



Jalonnement de la boucle de découverte à Bayonne

avec un logo vert donnant pour seule information la direction à suivre : de fait, ce système de jalonnement est peu visible et peu compréhensif.

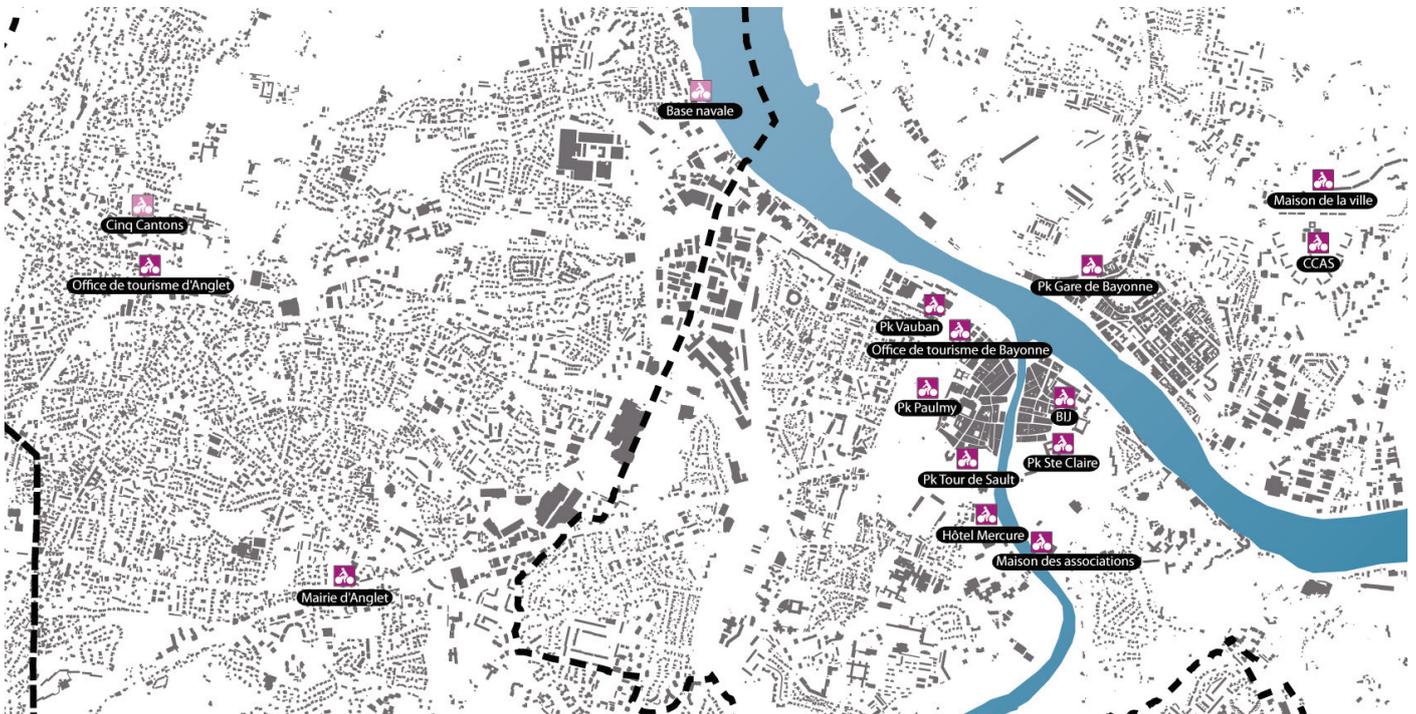
Une offre de stationnement en miroir du réseau cyclable

L'offre de stationnement vélo sur l'espace public est intéressante à Bayonne et Anglet et beaucoup plus disparate ailleurs.

Partout, les stationnements vélos manquent cependant d'une visibilité, d'une affirmation forte dans l'espace public et d'un positionnement encourageant à l'usage du vélo (à proximité immédiate des accès des commerces et des équipements par exemple). Nombreux sont les cas où les stationnements vélos sont cachés, distants des accès, peu sécurisés ou non abrités.

Dans les logements, en l'absence de données, il faut se baser sur des tendances. Les secteurs d'habitat collectif, qui plus est ancien, présentent un déficit de stationnements vélos en l'absence de locaux sécurisés et accessibles dans ou à proximité des immeubles.

Pour certaines nouvelles constructions, plusieurs PLU imposent des constructions pour le stationnement des deux roues (cf. zoom sur les PLU p.15 de cette pièce).



Les services de prêt de vélos sont concentrés et permanents à Bayonne. A Anglet, ils sont dispersés et deux d'entre eux (roses) ne fonctionnent que durant l'été

Des services de vélo-partagés à Bayonne et Anglet

Les communes de Bayonne et d'Anglet ont chacune mis en place des services de vélos partagés aux portées différentes.

Pour l'année 2012, les deux collectivités continueront sur ce principe mais entendent le faire évoluer vers une forme plus pérenne sur l'année à court terme.

L'emprunt du vélo est gratuit et ne peut excéder une journée. Pour cela, il suffit de déposer un papier d'identité et une caution de 150 € ou de signer un contrat d'abonnement.

7500 emprunts sont effectués en moyenne chaque année. Le système fonctionne bien mais n'est que partiellement proposé le dimanche pour cause de fermeture de la plupart des activités auxquelles sont liés les points d'arrêts.



Les vélos de la ville d'Anglet

Un service annuel à Bayonne

La Ville de Bayonne met à disposition des vélos tout au long de l'année depuis 2007. 120 vélos (10 appartiennent à la Ville, les autres à l'entreprise Cyclocom) sont disponibles dans une dizaine de points de prêt. Ces points sont tous liés à une autre activité (office de tourisme, bureau information jeunesse, CCAS, parkings, hôtel Mercure...) de façon à limiter les frais de fonctionnement. Ils s'élèvent à environ 15 000 € par an pour la collectivité.

Une offre essentiellement estivale à Anglet

Le prêt de vélos existe depuis 2009. En 2010, le service se composait de 200 vélos aux points d'arrêts de la base navale et des Cinq Cantons. Ceux-ci ne sont disponibles que durant l'été. Hors saison, 18 vélos à la Mairie et 5 à l'office de tourisme restent disponibles. Le service a connu un franc succès en 2010 avec plus de 10 000 prêts et de nombreux refus.



Les vélos de la ville de Bayonne



Le matériel est comme à Bayonne proposé par l'entreprise Cyclocom. Le financement est assuré par la vente d'espaces publicitaires placés sur les vélos. La Ville prend à sa charge le personnel et les structures de location.

Le prêt, limité à une journée, ne nécessite que le dépôt d'un papier d'identité.

Un réseau de vendeurs, réparateurs, loueurs, encore peu développé

En dehors des commerces de grandes surfaces alimentaires qui vendent des vélos, le réseau local se compose de petites et grandes enseignes, majoritairement orientées en activité dominante sur la vente et la réparation de deux roues motorisés.

Les loueurs ne sont que six, pour certains également orientés sur des activités mixtes vélos / deux roues

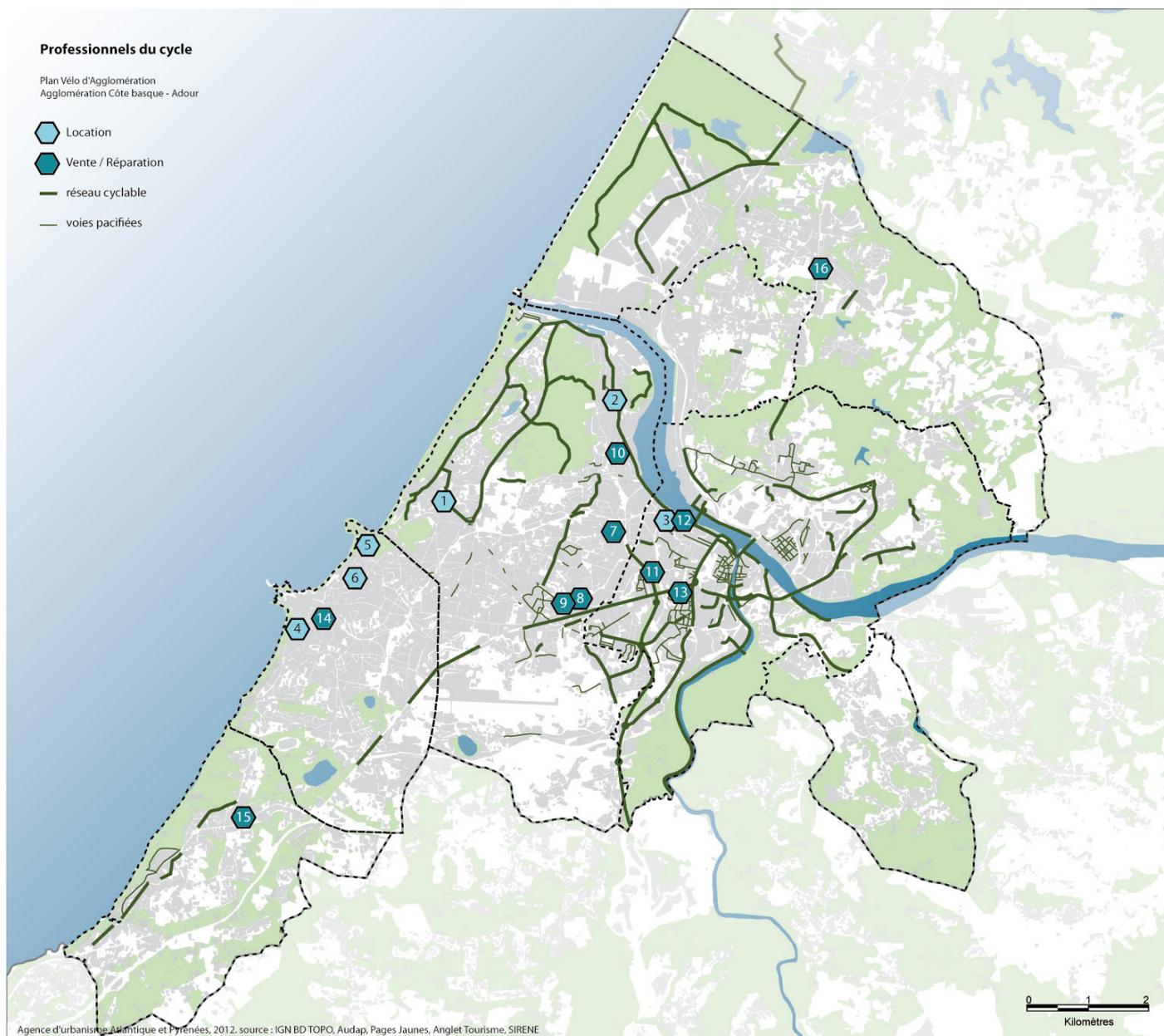
motorisés / surf... Les gammes tarifaires sont de l'ordre de 15 à 20 € la journée, 70 à 90 € la semaine.

Plusieurs vendeurs avaient auparavant une activité de location qu'ils ont depuis abandonnée.

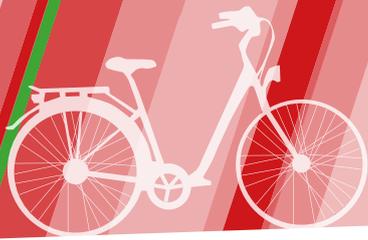
Ces initiatives privées devront être prises en compte dans le cadre d'un développement des offres de prêt / location de vélo. Néanmoins, les expériences montrent que le développement d'initiatives publiques s'est généralement suivi d'un engouement pour le vélo également profitable au secteur marchand : les usagers achètent leur propre matériel après s'être essayé au vélo partagé ou s'équipent de casques et bandes réfléchissantes pour utiliser les vélos partagés avec plus de sécurité. Aussi, par endroits, ces professionnels ont été associés à l'entretien et à la location des vélos mis à disposition par les collectivités.

Professionnels du cycle

1	Bike Atlantic	location	68 rue du Moulin Barbot	Anglet
2	Répart & Louetouskiroule	location	30 avenue de l'Adour	Anglet
3	Atlantic Location Motos	location	10 rue Balichon	Bayonne
4	Cycle Océan	location	24 rue Peyroloubilh	Biarritz
5	Plazza Scoot	location	Avenue de l'Impératrice	Biarritz
6	TAKAMAKA	location	11 avenue de la Marne	Biarritz
7	Culture Vélo / XBikes	vente/réparation	91 rue Lamouly	Anglet
8	Decathlon	vente/réparation	21 rue Barthes	Anglet
9	Go Sport	vente/réparation	63 avenue Bayonne	Anglet
10	Véloocity	vente/réparation	8 allée Samadet	Anglet
11	Intersport	vente/réparation	1 rue Raoul Perpère le Forum	Bayonne
12	R.D. Cycles	vente/réparation	32 allées Marines	Bayonne
13	Vélo & Oxygen Espace Morisson Concess.	vente/réparation	17 avenue Mar Soult	Bayonne
14	MBK	vente/réparation	16 avenue Jaulerry	Biarritz
15	Lapierre Vélo New's 64 Distrib	vente/réparation	Avenue de Bayonne	Bidart
16	Vélo & Oxygen Cycles Dolhats Guy Concess.	vente/réparation	26 bd Jacques Duclos	Tarnos



Les loueurs se situent proche du littoral et de la clientèle touristique, les vendeurs et réparateurs dans des zones d'activités souvent difficilement accessibles... à vélo



4

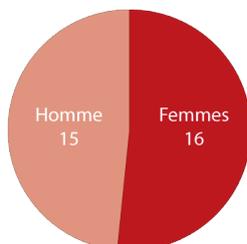
Usages et usagers du vélo sur le territoire

Des attendus... et des inattendus : de nombreux cyclistes à Boucau et à Biarritz

Questionnaire auprès de cyclistes - Audap 2011

Composition de l'échantillon

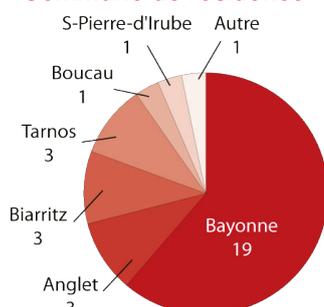
Sexe



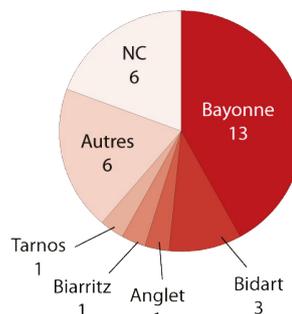
Situation familiale



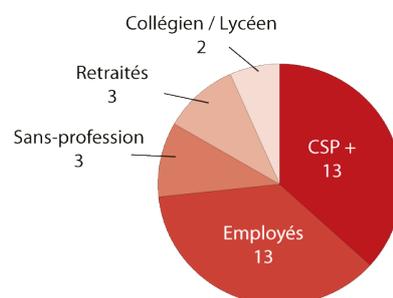
Commune de résidence



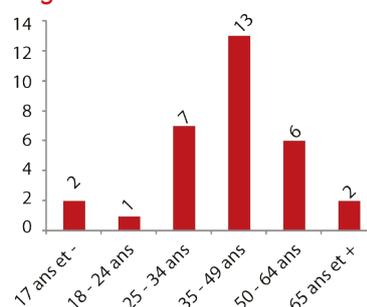
Commune d'activité



Activité



Age



Méthodologie

L'enquête a été menée aux mois de février et mars 2011 :

- en vis à vis auprès de personnes utilisant un vélo au moment de l'enquête,
- ou de façon autonome par des personnes utilisant régulièrement le vélo, contactées de bouche à oreille.

Un questionnaire composé d'une quarantaine de champs à remplir a servi de base. Une partie des questions était ouverte, l'autre fermée à choix unique ou multiples.

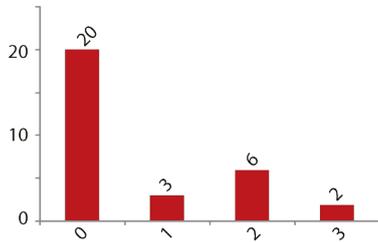
31 réponses suffisamment complètes pour être exploitées ont été recueillies.

L'échantillon des personnes n'est pas représentatif de la population résidente mais est composé de personnes travaillant ou résidant sur toutes les communes de l'aire d'étude.

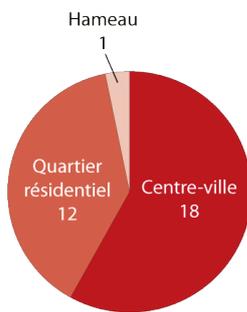
Le faible nombre de répondants et la non représentativité de l'échantillon imposent d'être vigilant avec les résultats énoncés.



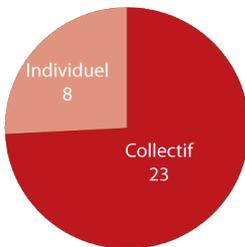
Enfants à charge



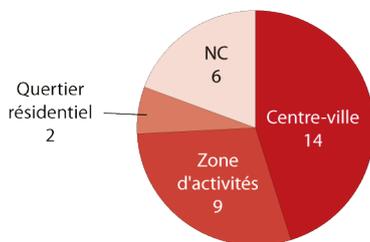
Secteur de résidence



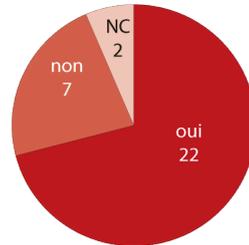
Type de logement



Localisation de l'activité sur la commune



Voiture à disposition



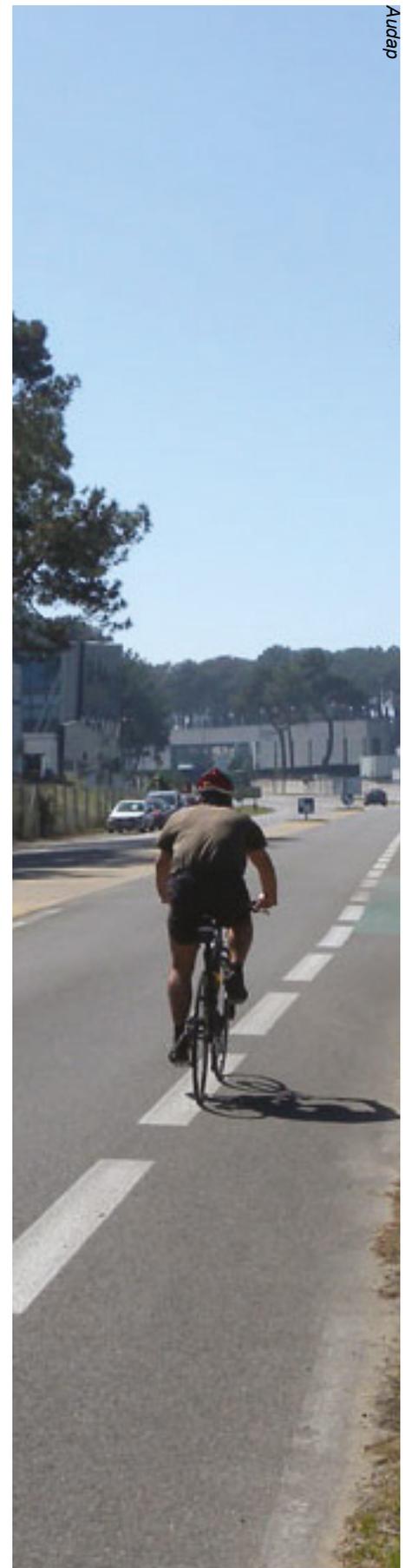
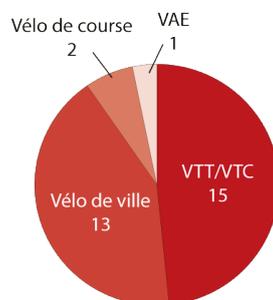
Facilité de stationnement en voiture

19 des 22 personnes concernées considèrent comme bonnes les conditions de stationnement de leur voiture.

Abonnement aux transports en communs



Matériel utilisé



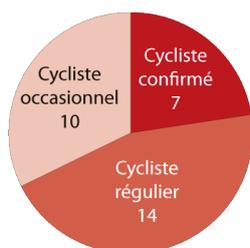
Audeap



Les cyclistes et leurs pratiques

Actuellement comment pratiquent-ils ?

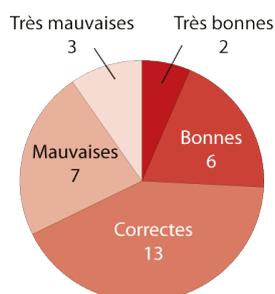
Comment se considèrent-ils ?



5 personnes ne sont pas concernées par les déplacements pour motif activité (travail, études)

	Quotidiennement	Régulièrement (1 à 2 jours par semaine)	Occasionnellement (2 jours par mois)	Exceptionnellement	Jamais
se rendre sur le lieu d'activité	10	3	3	4	6
Aller faire ses courses	7	12	4	3	5
Se rendre sur ses lieux de loisir	7	8	8	2	6
Comme activité de loisir	3	9	12	3	4

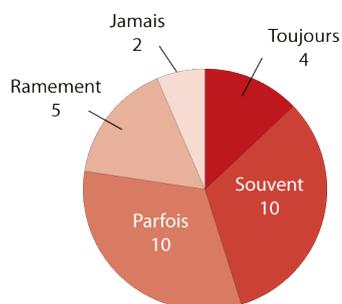
Comment jugent ils les conditions de circulation ?



Et en été ?

	Quotidiennement	Régulièrement (1 à 2 jours par semaine)	Occasionnellement (2 jours par mois)	Exceptionnellement	Jamais
se rendre sur le lieu d'activité	12 (+2)	6 (+3)	2 (-1)	2 (-2)	4 (-2)
Aller faire ses courses	8 (+1)	13 (+1)	3 (-1)	2 (-1)	5
Se rendre sur ses lieux de loisir	10 (+3)	10 (+2)	4 (-4)	2	5 (-1)
Comme activité de loisir	6 (+3)	15 (+6)	4 (-8)	2 (-1)	4

Se sentent-ils en sécurité ?





Quelles distances parcourent-ils ?



Pour les lieux adaptés et inadaptés, les réponses semblent avoir été influencées par :

- le lieu où a été réalisé l'entretien,
- les lieux que fréquentent les cyclistes : ils semblent surtout pointer ceux qu'ils fréquentent mais leur paraissent inadaptés plutôt que ceux qu'ils ne fréquentent pas car il sont inadaptés.



Les lieux

Les lieux que les cyclistes jugent adaptés à leurs pratiques

Axe Allées Marines (Bayonne) / Boulevard de la Plage (Anglet) : cité 20 fois

Chemin de hallage de la Nive : 8 fois

RD 810 et voies bus : 5 fois

Centre-ville de Bayonne : 3 fois

Autres lieux cités : Anglet, Chiberta et plages d'Anglet, Quai de Lesseps et aménagements rive droite.

Les lieux que les cyclistes jugent mal adaptés à leur pratiques

Ronds-point / giratoires : 10 fois

Centre-ville de Bayonne : 9 fois

Biarritz : 5 fois

RD 810 et voies bus : 4 fois

Ponts sur l'Adour : 3 fois

Liaison Boucau / Bayonne : 3 fois

Boulevard du quartier gare : 2 fois.

Autres lieux cités : Boucau, Gare de Bayonne, Réduit / Liberté à Bayonne, grands axes, berges de l'Adour, Bidart, viaduc de la Négresse, Centre commerciaux.

A noter que trois personnes renvoient aux cinquante points noirs identifiés dans le diagnostic citoyen réalisé par l'association Bizi !.

Opportunités et limites à l'usage du vélo

Pourquoi choisissent-ils le vélo plutôt qu'un autre mode ?

Ecologie (dont réduction des émissions de GES et des consommations d'énergie) : 6 fois

Rapide / performant : 6 fois

Sport : 5 fois

Indépendance / liberté : 5 fois

Agréable : 3 fois

Pratique : 3 fois

Santé / bien être : 3 fois

Economies : 2 fois

Passer partout, se faufiler : 2 fois

Détente : 2 fois

Autres raisons invoquées : se garer où je veux, drôle, promenade, prendre le temps, simple, difficulté à stationner et conduire sa voiture en ville, habitude, régularité des temps de parcours.

Pourquoi, parfois, choisissent-ils un autre mode que le vélo ?

Courses / charges : 9 fois

Distances : 6 fois

Intempéries : 4 fois

Dangerosité : 3 fois

Accompagnement : 3 fois

Relief : 2 fois

Autres raisons invoquées : mauvais antivol, feignantise, sueur, pas pratique, manque de temps, présentation



Stationnement

31 répondants dont 9 personnes ne sont pas concernées par le stationnement sur le lieu d'activité (travail, études).

	Au domicile	Sur le lieu d'activité
local fermé	21	4
local non fermé	2	0
abris couvert et fermé	0	0
abris couvert	0	3
stationnement extérieur	1	11
espace non aménagé	7	4

Utilisation des services vélos et intermodalité

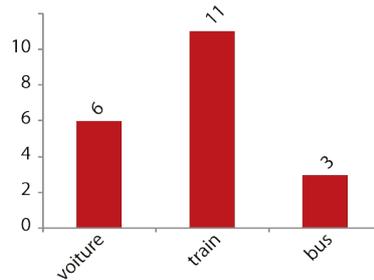
Utilisation des services bayonnais et anglois de prêt de vélos

5 des 31 répondants ont emprunté des vélos à Anglet ou Bayonne : 2 d'entre eux l'ont fait pour des déplacements rapides de centre-ville, 2 pour des amis et 1 pour tester le service.

Les autres ne l'ont jamais utilisé, souvent car ils disposent déjà de leur matériel. Certains pointent le manque d'information et de praticité du service.

Intermodalité avec les autres mode de transport

17 répondants n'utilisent pas le vélo dans des pratiques intermodales.



Les difficultés, les attentes

Les difficultés que rencontrent les cyclistes

(21 répondants)

Absence, discontinuité, étroitesse, inadéquation des aménagements : 6 fois

Voiture (vitesse, cohabitation difficile, non respect du code de la route et des distances de sécurité...) : 6 fois

Cohabitation avec les bus : 2 fois

Autres difficultés citées : intempéries, rues sombres, circulation avec les enfants, gaz d'échappements, sens unique,

Les attentes des cyclistes

Aménagements de voirie (dont sécurisés et pour limiter la cohabitation avec les voitures) : 24 fois

Stationnement (dont stationnement sécurisé et lisible) : 7 fois

Meilleur service de vélos partagés : 5 fois

Transports de vélo dans les bus : 3 fois

Limiter la circulation automobile : 3 fois

Communication auprès des automobilistes : 2 fois

Balissage : 2 fois

Autres attentes citées : carte du réseau, circuits, journées de découverte, sensibilisation, nettoyage des aménagements cyclables, sas vélo, réparateur et récupération de vieux vélos...

Leur volonté à faire plus de vélo

Si les mesures qu'ils jugent nécessaires pour améliorer les conditions d'utilisation du vélo dans l'agglomération étaient mises en place, près de 9 sur 10 répondent qu'ils seraient disposés à faire plus de vélo encore. Certains répondent par la négative en invoquant une pratique déjà au maximum du possible.



Conclusions

Des usagers réguliers

Tous les usagers interrogés déclarent des pratiques au moins occasionnelles (2 fois par mois au minimum). Une part importante d'entre eux utilise tous les jours leur vélo, même hors saison.

L'été, les cyclistes intensifient et diversifient leurs pratiques.

Les motifs travail/études et achats sont ceux qui génèrent chez ces cyclistes les pratiques les plus régulières.

Des cyclistes convaincus

Tous les cyclistes interrogés n'ont utilisé que des termes positifs pour justifier leur pratique : écologie, rapidité, performance, sport, liberté, indépendance, agréable, pratique...

Une préférence pour les sites propres

Les sites propres sont les aménagements les plus appréciés des cyclistes. Plusieurs personnes interrogées n'ont pas cité de lieux mais des types d'aménagements : pistes cyclables, aménagements sans voitures, ni bus...

Centre-ville de Bayonne et RD810 / voies bus, des lieux qui font débat

Il semble y avoir consensus pour apprécier la qualité des aménagements le long de l'Adour et de la Nive et noter l'inadaptation des ronds points aux pratiques cyclistes. Mais pour ce qui concerne le centre-ville de Bayonne et les voies bus, les avis sont plus partagés.

Certains pointent le fait que les rues du centre sont trop fréquentées, qu'il y a trop de voitures. D'autres au contraire

apprécient de pouvoir circuler à l'écart des grands flux routiers.

Pour les voies bus et la RD 810, une partie des interviewés note la dangerosité de l'axe et la difficile cohabitation avec les bus. Une autre apprécie ces voies libérées des véhicules particuliers et permettant des circulations efficaces à vélo.

Un manque : les aménagements de voirie

Le manque d'aménagement de qualité constitue la première difficulté des cyclistes dans leurs pratiques.

De même, les aménagements de voiries sécurisés sont la principale attente des cyclistes questionnés.

La plupart des cyclistes se déclarent prêts à circuler plus à vélos si ces aménagements étaient mis en oeuvre.

Transporter des charges, principal frein invoqué

Porter des charges est le principal facteur que les cyclistes énoncent pour expliquer pourquoi ils n'utilisent pas le vélo sur certains trajets. La distance et les intempéries viennent ensuite.

Des conditions de stationnement mitigées

Au domicile les conditions de stationnement sont bonnes, mis à part pour ceux qui habitent en appartement : la moitié d'entre eux (7 sur 14) n'ont pas d'espace aménagé pour stationner leur vélo. Certains le laissent dans la cage d'escalier, le couloir ou même dans l'appartement.

Sur le lieu d'activité, les conditions de stationnement sont beaucoup moins bonnes. 15 sur 28 le garent en extérieur ou dans des espaces non aménagés.

Des pratiques de proximité... et de longue distance

Plusieurs personnes interrogées affirment utiliser le vélo pour des déplacements de centre-ville ou des déplacements courts (moins de 3 km). Mais d'autres font du vélo leur mode de déplacement unique dans le BAB ou l'utilisent pour rejoindre Izarbel à Bidart (3 des personnes interrogées) depuis le centre de Bayonne voire Tarnos dans le cadre de déplacements domicile-travail.

Des pratiques multimodales limitées

Près de la moitié des personnes ont déjà utilisé le vélo dans le cadre de pratiques multimodales.

Le train (le vélo est chargé ou laissé en gare) est le plus fréquemment utilisé dans le cadre de ces pratiques, pour des déplacements utilitaires ou des départs en vacances.

Avec la voiture, le vélo est utilisé pour des déplacements de loisirs (rejoindre un site éloigné, franchir une voie dangereuse...).

Rares sont ceux qui l'utilisent avec le bus. Mais plus nombreux sont ceux qui déplorent de ne pas pouvoir le faire à défaut de pouvoir monter le vélo à bord.

Peu de personnes ont utilisé les services vélos d'Anglet et Bayonne et encore moins dans une approche multimodale (les autres les ont utilisés pour une promenade avec un ami sans vélo.)



Enquête ménages déplacements (EMD) - SM SCoT BSL 2009

Que représente le vélo dans l'ensemble des déplacements ?

Le vélo représente une part infime des déplacements sur l'aire d'étude : à peine plus d'un déplacement sur cent. Loin derrière la voiture, la marche et les transports en commun et juste derrière les deux roues motorisés.

Avec 1,38 % (6357 sur 459 160 déplacements par jour sur les sept communes du PTU), les déplacements réalisés à vélo présentent un résultat à peine supérieur à ce qui est observé à l'échelle des quarante communes de l'EMD (1,26 %). Ces territoires de l'EMD sont pourtant moins densément peuplés et à la structure urbaine beaucoup plus lâche. Aussi, ce résultat est stable par rapport à 1999.

Où vivent ceux qui utilisent le plus le vélo ?

Les habitants de Boucau, des quartiers Saint-Esprit à Bayonne et Centre-ville à Anglet sont ceux qui utilisent le plus le vélo.

Néanmoins, les résultats sont faibles. Les Boucalais qui réalisent 1,2 déplacement par jour et par personne à vélo sont de loin ceux qui pratiquent le plus le vélo (moyenne à 0,48).

A titre de comparaison, la mobilité moyenne tous modes confondus est de 3,4 déplacements par jour et par personne

Méthodologie

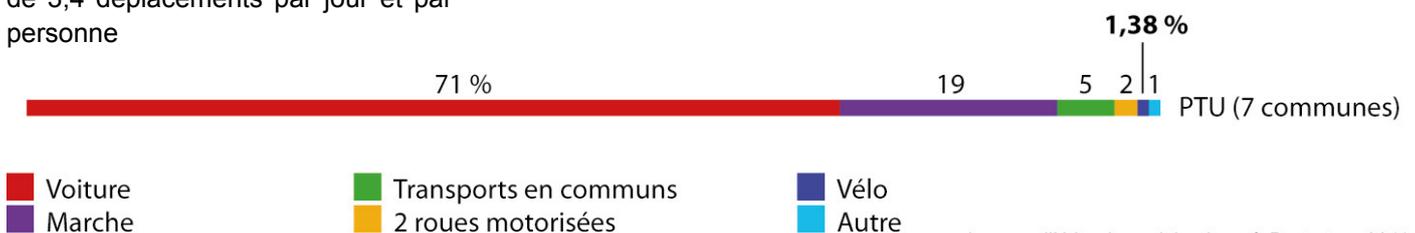
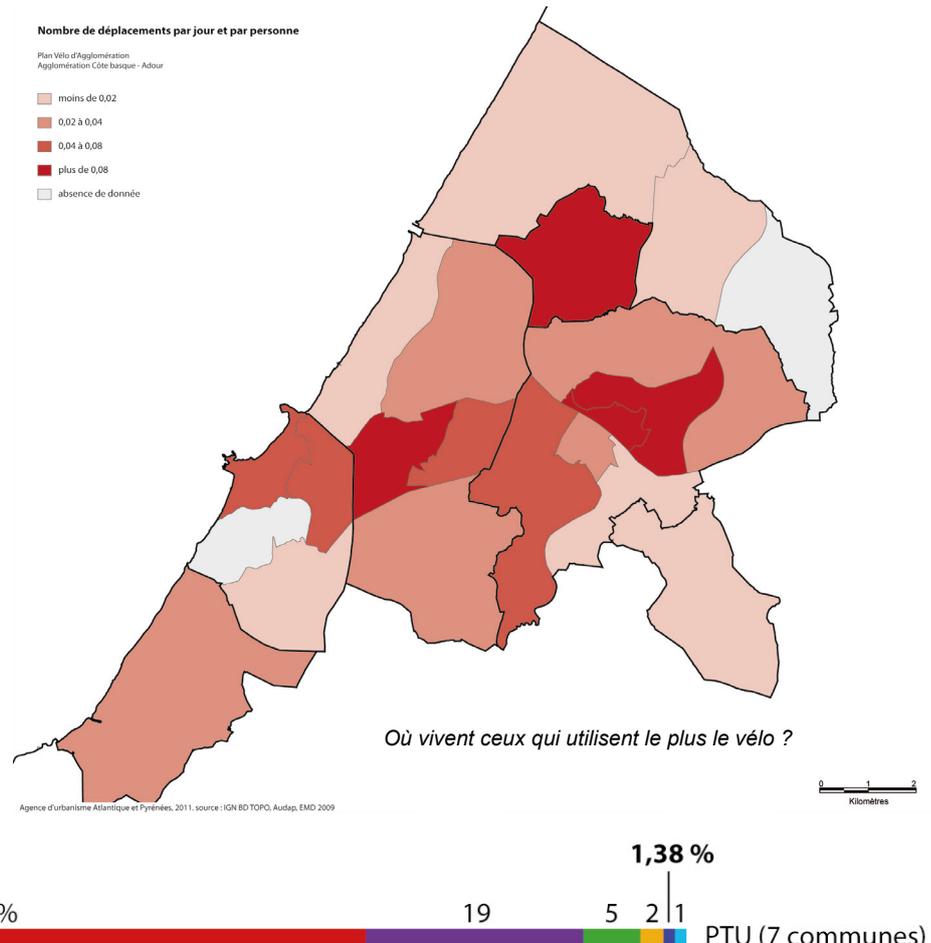
L'enquête ménages a été réalisée en 2009 sur 40 communes du littoral basco-landais. Elle étudie pour une journée de semaine l'ensemble des déplacements réalisés sur le territoire par les personnes qui y résident en renseignant le mode utilisé, le motif, les distances...

6851 individus (3186 ménages) ont été interrogés. Les échantillons ont ensuite été redressés pour traduire les résultats à l'ensemble de la population de l'aire d'enquête (278 600 personnes).

Concernant le « mode vélo », l'exploitation est difficile à plusieurs titres du fait :

- de la taille des échantillons, notamment intra communaux
- du faible nombre de déplacements réalisés à vélo.
- et que la promenade n'est pas considérée comme un déplacement et n'est donc pas comptabilisée.

Il convient de prendre les résultats avec beaucoup de parcimonie et d'être très vigilant quant à leur interprétation.



Parts modales

Agence d'Urbanisme Atlantique & Pyrénées, 2011
Sources : EMD, SMSCoT BSL, 2009

Le vélo est utilisé dans près de 1,4 % des déplacements. La moyenne nationale est de 2 %.



Où sont réalisés ces déplacements à vélo ?

De grandes différences apparaissent entre les secteurs. Pour autant, il est assez difficile de trouver des facteurs discriminants pour l'ensemble de ceux-ci. On peut noter que :

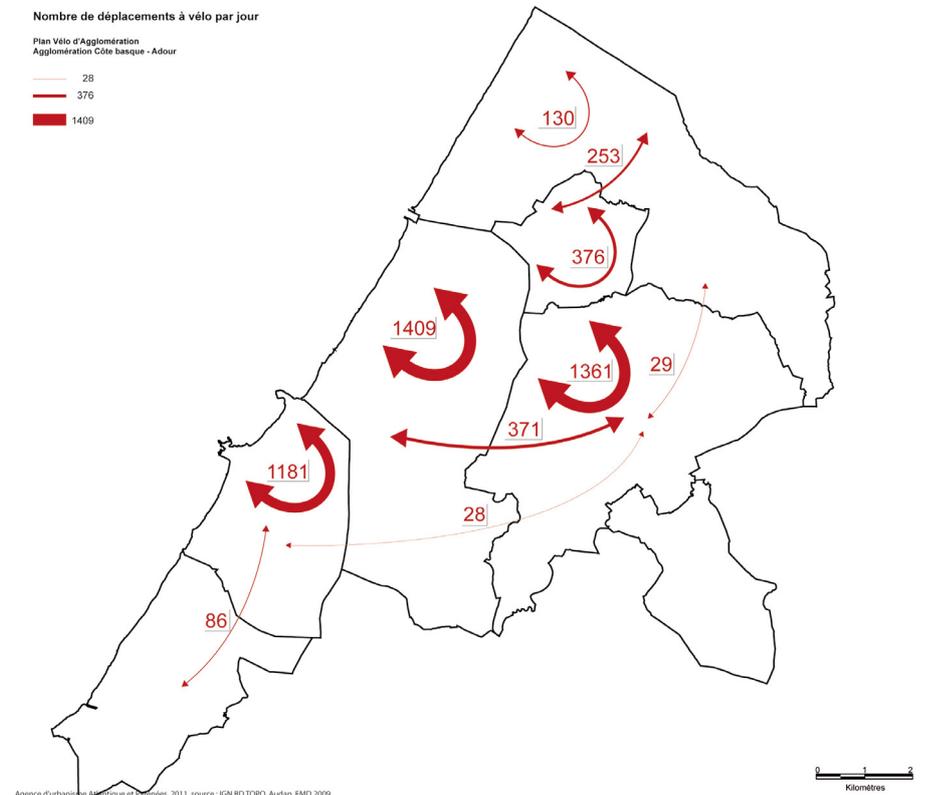
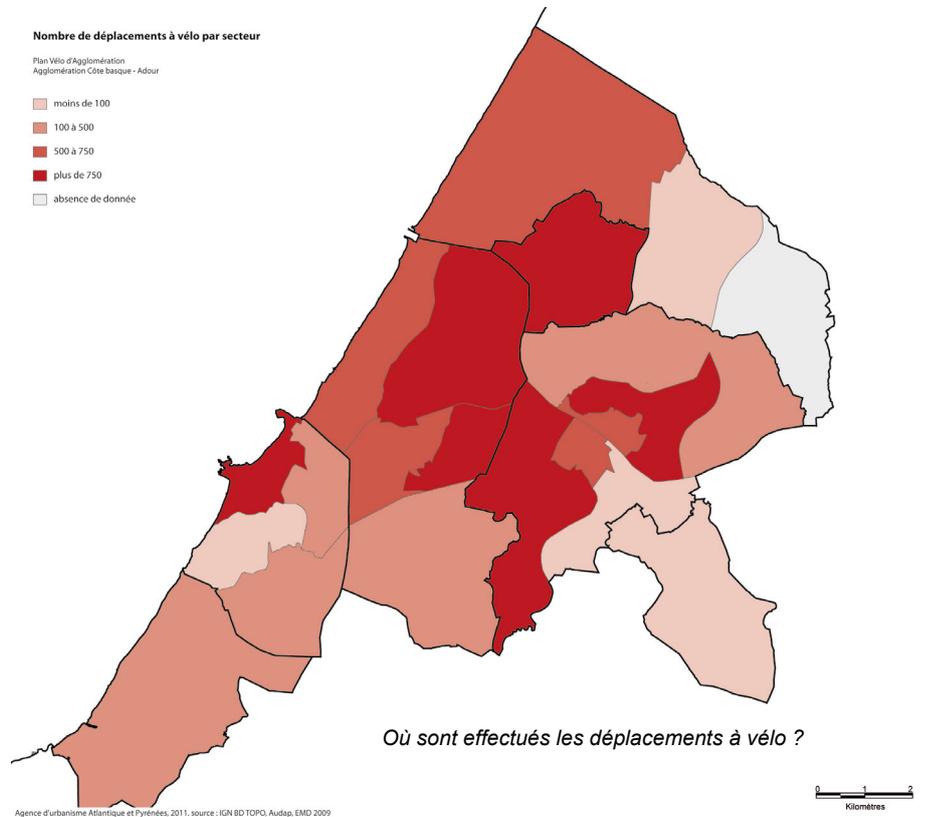
- les secteurs traversés par les aménagements le long de l'Adour et de la Nive apparaissent parmi ceux où l'on utilise le plus le vélo,
- le centre-ville de Biarritz (attrait touristique probablement) est le secteur où a été recensé le plus de circulation à vélo et la commune de Boucau (forte utilisation par les habitants) le troisième,
- Les secteurs de Biarritz Sud, Mousserolles à Bayonne, Est RD 810 à Tarnos et Saint-Pierre d'Irube sont ceux où sont réalisés le moins de déplacements à vélo.

Quels sont les principaux flux de déplacements à vélo ?

Les flux internes aux communes d'Anglet, Bayonne et Biarritz sont de loin les plus importants. Ils correspondent à des déplacements de proximité.

Entre communes, c'est la liaison Bayonne / Anglet qui constitue le principal flux. A ceci, rien de très surprenant : c'est entre ces deux communes que se situent les meilleurs aménagements cyclistes reliant deux communes (Axe Allées Marines / Avenue de l'Adour, voies bus de la RD 810). D'autre part c'est entre ces deux communes qu'ont lieu les principaux flux tous modes confondus.

A noter aussi le nombre de liaisons non négligeable entre Boucau et Tarnos.

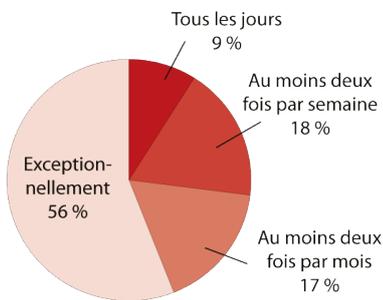




Quelle est la fréquence d'utilisation du vélo par les habitants du territoire ?

2/3 des habitants déclarent ne jamais utiliser le vélo.

Parmi ceux qui l'utilisent (près de 45 000 personnes) la fréquence d'utilisation se répartit comme suit :



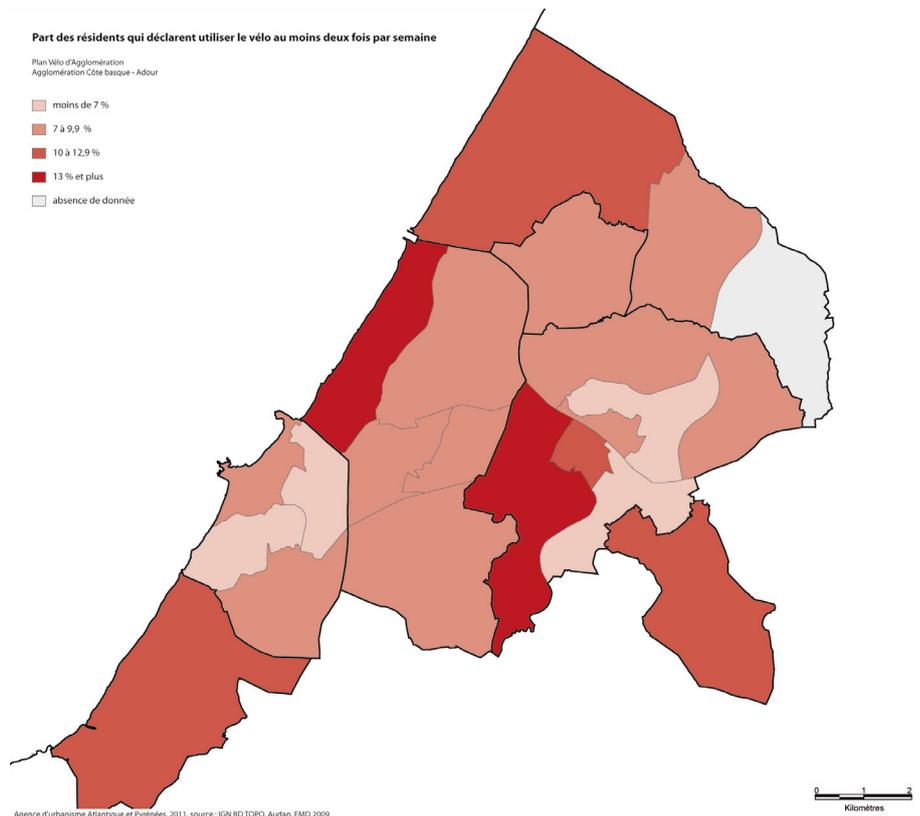
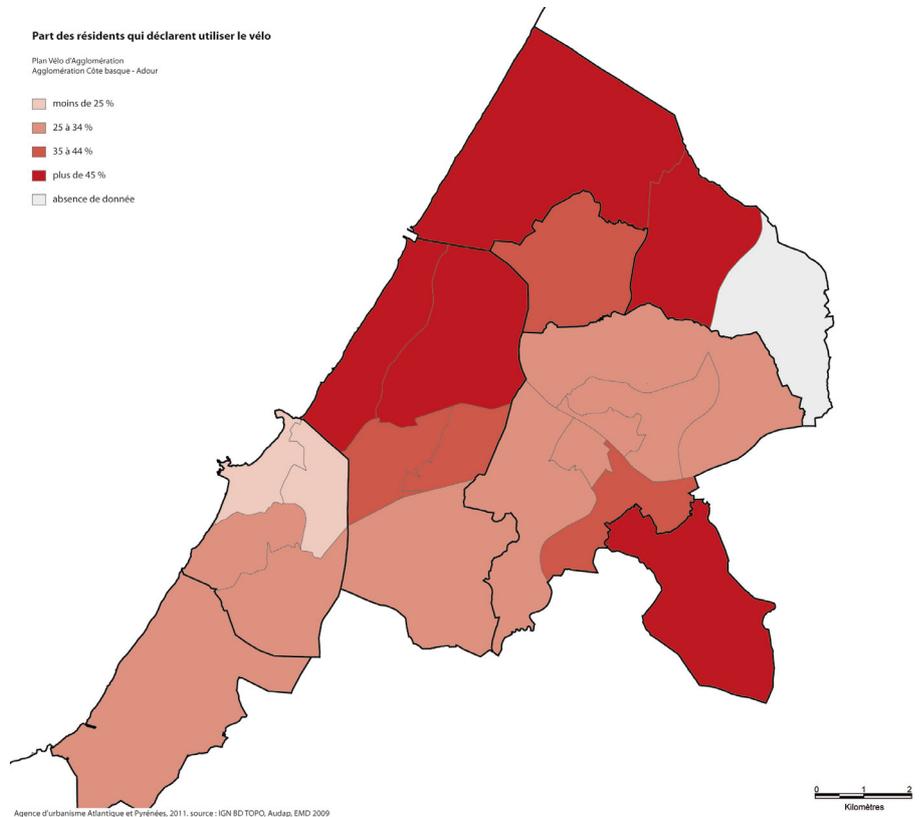
Les pratiques déclarées sont faibles, même si plus d'un quart des cyclistes (soit 9 % de la population totale) déclare l'utiliser au minimum deux fois par semaine.

La répartition géographique permet de nuancer des données issues du questionnaire précédent :

- A Boucau, peu de personnes font beaucoup de vélo,
- A Saint-Pierre d'Irube, beaucoup de personnes font peu de vélo.

Perception du vélo dans la ville de demain

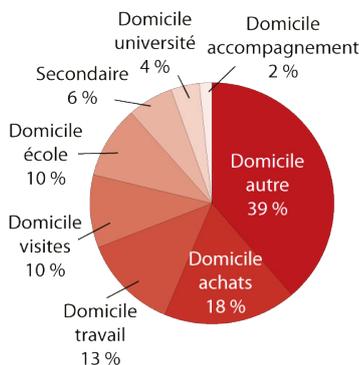
61 % des personnes interrogées considèrent que le vélo est un mode d'avenir.





Pour quels motifs est utilisé le vélo ?

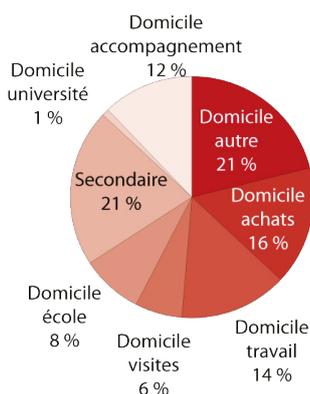
A l'échelle de l'EMD (40 communes) le motif « autre » représente plus d'un tiers des déplacements. Suivent les déplacements contraints (travail, école, université : 27 %) et les déplacements pour motif « achats ».



Comparativement aux déplacements tous modes confondus, les déplacements à vélo sur-représentent les déplacements pour motifs « autre », « visites » et « université ».

Au contraire, les déplacements secondaires et ceux pour motifs « accompagnement » sont sous-représentés. Ils correspondent à des déplacements en chaîne pour lesquels le vélo n'est pas de prime abord le mode le plus pertinent.

Les motifs « travail » et « école » et « achat » ont des parts comparables.



Motifs

« autre » : motifs de type nourrice ou crèche, santé, démarches administratives, recherche d'emploi, tournées professionnelles, les motifs de loisirs, d'activités sportives, culturelles ou associatives et de promenade).

« secondaire » : déplacement n'ayant ni pour origine ni pour destination le domicile

Quels sont les profils des cyclistes ?

Un homme : les deux-tiers des cyclistes sont des hommes.

Agé ou jeune : les plus de 65 ans et les 5-17 ans représentent respectivement 22 et 21 % des cyclistes. Viennent ensuite à 19 % les 50-64 ans.

Se déplaçant pour un motif « autre » : ce motif représente plus d'un tiers des déplacements à vélo.

Conclusions

L'EMD un outil peu adapté pour mesurer les pratiques cyclables du territoire

Les résultats issus de l'EMD sont à prendre avec beaucoup de précautions. Le nombre d'enquêtés et plus encore le nombre de cyclistes enquêtés est trop faible pour avoir une représentation juste des pratiques cyclistes. Un groupe de cyclistes ayant effectué une sortie le jour de l'enquête peut fausser les résultats.

Néanmoins, plusieurs enseignements peuvent être retenus et viennent compléter les apprentissages de l'enquête auprès des cyclistes.

Biarritz, Boucau, Saint-Pierre-d'Irube : terres de cyclistes

L'EMD montre que sur ces communes, malgré les a priori, les pratiques cyclistes existent.

Le motif achat, bien représenté

La charge est évoquée comme un frein à la pratique. Cependant le

motif domicile-achats représente près d'1/5e des déplacements à l'échelle de l'EMD.

Des cyclistes jeunes ou âgés

Le vélo est fortement utilisé chez les jeunes, mais cette pratique décroît rapidement dès l'âge du permis atteint et demeure faible jusqu'à la l'âge de la cinquantaine et plus encore de la retraite.

Des déplacements internes aux communes

La très grande majorité des trajets à vélo sont des déplacements de proximité, réalisés à l'intérieur des communes. Mais les liaisons Bayonne-Anglet et Tarnos-Boucau sont importantes.

Une majorité de la population qui n'utilise pas le vélo

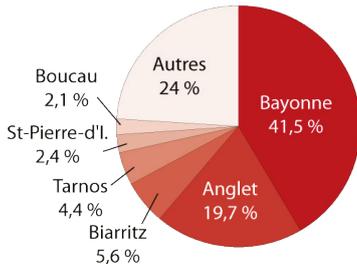
Les 2/3 des habitants ne circulent pas à vélo. Les actions en faveur du vélo auront donc pour but de les attirer vers cette pratique et de conforter le tiers qui affirme utiliser le vélo (dont, 9 % au moins deux fois par semaine).



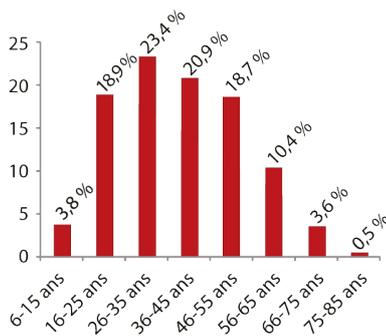
Diagnostic citoyen vélo - l'association Bizi ! 2010

Composition de l'échantillon

Commune de résidence

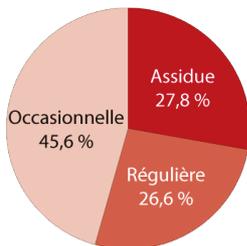


Age

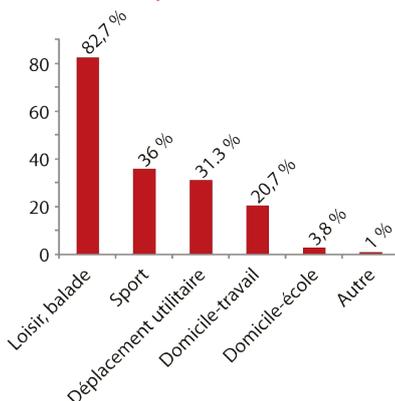


Les cyclistes et leurs pratiques

Fréquence d'utilisation du vélo



Motif de déplacement à vélo



Leur ressenti

Comment jugez vous votre sécurité lors de vos déplacements à vélo ?

Bonne : 10,4 %
Moyenne : 69,9 %
Mauvaise : 19,7 %

Si les parcours cyclables étaient améliorés, utiliseriez vous davantage le vélo ?

oui : 69,7 %
non : 30,3 %

Quelles difficultés rencontrez-vous ?

Plusieurs réponses possibles. Le % indique le nombre de personnes concernées

Discontinuités des voies cyclables : 76,6 %
Absence de voies cyclables : 66,8 %
Bandes cyclables trop étroites : 37,4 %
Stationnement hors domicile : 33,6 %
Stationnement domicile : 20,8 %
Signalisation défailante : 18 %
Autre : 8,9 %

Les comportements vis-à-vis des autres usagers de la route

Les personnes interrogées ont jugé de « moyens » à « mauvais » les comportements des automobilistes, conducteurs de bus et de camions envers les cyclistes.

Concernant les piétons, ils les jugent « moyens » à « bons » et « bons » entre cyclistes.

Méthodologie

L'association Bizi ! a réalisé une enquête auprès de cyclistes au printemps 2010. 1126 personnes ont été enquêtées à l'aide d'un questionnaire à choix fermés, en entretien en face à face ou en autonomie.

L'enquête auprès des cyclistes est une base au recensement des cinquante points noirs pour les cyclistes sur le territoire.

Les résultats obtenus doivent être lus au regard de l'échantillon et ne peuvent être comparés à ceux de l'enquête réalisée dans le cadre du plan vélo sans certaines précautions.

Leurs pratiques multimodales

Avec quels autres modes vous arrive-t-il de combiner le vélo au cours d'un déplacement ?

Plusieurs réponses possibles. Le % indique le nombre de personnes concernées. Cette question ne concerne que 55 % des enquêtés.

Voiture : 80 %
Train : 20,5 %
Bus : 17 %

Quelles difficultés rencontrez-vous dans vos pratiques intermodales ?

Impossibilité d'embarquer le vélo : 58,9 %
Absence de stationnement : 35,8 %
Stationnement inadapté : 32,9 %
Autre : 5,3 %



Conclusions

Des cyclistes qui pointent un manque de sécurité

Seuls 10 % des enquêtés ont jugé bonne la sécurité dans leurs déplacements à vélo. 20 % les trouvent mauvaises.

Des cohabitations encore difficiles

Les cyclistes interrogés déplorent les comportements des usagers plus « lourds » qu'eux : les voitures, les bus, les camions... A l'inverse ils considèrent plutôt comme bonnes les relations de cyclistes et piétons envers eux-mêmes.

La question aurait pu être inversée pour compléter la démarche.

Une attente forte d'aménagements

Les personnes interrogées affirment leur volonté d'intensifier leurs pratiques mais notent les manques, principalement en termes d'aménagements de voirie.

Le stationnement, et plus particulièrement hors du domicile, est également mentionné par les usagers.

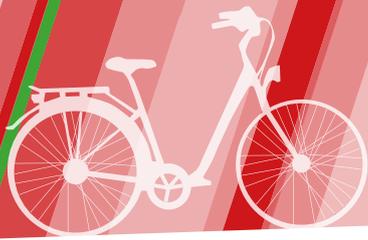
Une demande de gestion de l'intermodalité vélo / TC

La question était posée et n'a trouvé de réponse que chez un peu plus d'une personne enquêtée sur deux.

Celles-ci attendent beaucoup de la possibilité de charger le vélo à bord des TC (train ou bus).

Les éléments clés des trois enquêtes

- Le vélo représente une très faible part des déplacements,
- Les cyclistes pratiquent par envie et non par obligation,
- Ils sont plutôt jeunes ou âgés,
- Ils pratiquent régulièrement, même hors saison,
- Ils pratiquent à part égale des distances courtes (- de 3 km) et longues (+ de 3 km) sur des trajets majoritairement intracommunaux,
- Ils circulent dans les secteurs les mieux aménagés pour eux,
- Ils utilisent le vélo pour des déplacements liés à des activités de loisir, culturelles, des visites, mais aussi pour des motifs contraints (travail, école, université) et les achats,
- Les cyclistes expriment le manque d'aménagements de façon non majoritaire. La question du stationnement sécurisé et facile d'utilisation dans l'espace public et les logements est prégnante dans leurs discours,
- Leurs attentes visent également à un meilleur système de vélos partagés, des solutions pour transporter les vélos dans le bus, conjuguer vélo et achats, limiter la circulation automobile et de la communication autour du vélo,
- Les cyclistes et la population en général expriment leur envie de donner une plus grande importance au vélo dans leurs pratiques de déplacements.



5

Actions de promotion du vélo Les bases d'actions à mener à plus grande envergure

Communication

Fête du vélo à Anglet

La ville d'Anglet reprend à son compte depuis quatre ans la Fête du vélo organisée au niveau national.

Deux parcours sont proposés aux participants pour découvrir les aménagements cyclables et les opérations d'urbanisme en cours.

600 à 800 personnes y participent chaque année.

Circuit de découverte d'Anglet

Associé à l'association de cyclotourisme des Mailhous, l'Office de tourisme d'Anglet organise des balades pour découvrir la commune à vélo. Les participants, dix au maximum par session, s'acquittent de 2 €. Ces sorties ont lieu chaque jeudi des vacances de Pâques. L'été, l'importance de la circulation ne permet pas de proposer le circuit.



Affiche de la 15^{ème} édition nationale de la Fête du vélo

Documentation dans les Offices de tourisme

L'Office de tourisme d'Anglet édite un guide « Loisirs et activités » dans lequel on trouve un plan des itinéraires cyclables, des idées de balades et les contacts de loueurs de vélos. La ville met également à disposition un plan des aménagements cyclables.

A Bayonne, le plan est très sommaire et ne référence que les aménagements des Allées Marines et du long de l'Adour.

Ailleurs, cette information n'est pas structurée.

Sécurité / sensibilisation

Maîtrise du vélo pour les CE1 à Biarritz

Le Service des sports de la Mairie de Biarritz propose aux treize classes de CE1 de la commune sept séances d'une heure autour de la pratique du vélo. Différents ateliers sont proposés aux enfants sur un circuit fermé pour apprendre à faire du vélo ou se perfectionner. Pour les élèves les plus à l'aise, la dernière séance consistera en un circuit en ville pour s'habituer aux conditions de circulation en ville.

La formation a pour objectif de permettre aux enfants de se débrouiller sur un vélo, de façon à pouvoir participer aux promenades familiales, aux activités du centre de loisirs et à un second cycle d'apprentissage proposé en CM1-CM2.



La Ville met à disposition le matériel (vélos et draisienne, casques et mitaines) et assure les trajets entre l'école et l'Hippodrome des Fleurs où ont lieu les ateliers.

Plusieurs sessions vélo pour les scolaires anglais

Les élèves de la commune d'Anglet bénéficient de plusieurs interventions sur le thème du vélo : orienté sécurité routière en cycle 2 et au collège et pratique du vélo en cycle 3.

La ville organise également des activités cyclotourisme au cours des vacances scolaires.

Formation à la sécurité routière pour les élèves de CM1-CM2 de Bayonne, Anglet et Biarritz

Chaque année ce sont près de 2 400 enfants des communes de Bayonne, Anglet et Biarritz qui participent à un cycle sur la sécurité routière et le vélo. Les Polices municipales animent les séances avec du matériel mis à

disposition par la Prévention routière.

Le cycle s'organise en trois phases :

1. une formation théorique, notamment pour s'insérer sur la chaussée ;
2. un test de sécurité routière ;
3. un circuit avec les panneaux de signalisation routière.

Un élève de chaque classe est sélectionné pour un défi entre les écoles.

Diagnostic citoyen de Bizi !

L'association Bizi ! a mené une enquête auprès de cyclistes pour connaître leurs pratiques et attentes. Une cinquantaine de points noirs ont été identifiés comme particulièrement mal adaptés aux cyclistes. Tous ont ensuite été fichés pour proposer des réaménagements.

Balade revendicative de Bizi !

Régulièrement l'association organise des rassemblements de cyclistes pour montrer qu'ils sont déjà nombreux

dans l'agglomération et qu'ils attendent des aménagements pour circuler en sécurité.

Disposer d'un vélo

Prêts de vélos à Bayonne et Anglet

Les deux communes mettent gratuitement des vélos à disposition des habitants et des visiteurs.

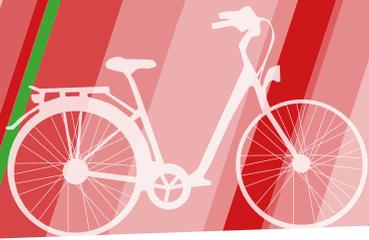
Bourse au vélo Bizi !

A deux reprises déjà Bizi ! a organisé une bourse aux vélos permettant d'acquérir un vélo pour 10 à 20 €. L'opération menée le 2 avril 2011 a permis de remettre en circulation une vingtaine de vélos.

Dans le même temps, l'association propose un atelier pour apprendre à entretenir son vélo et offre la possibilité de s'essayer au vélo électrique ou au vélo couché.



Bourse au vélo, atelier d'entretien et teste de matériel proposé par l'association Bizi !



6

Dispositions réglementaires liées au vélo

Des évolutions récentes

La loi sur l'air : pour la prise en compte du vélo dans tous les aménagements routiers

La Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, de 1997, dans son article 20 donne des orientations pour l'aménagement de l'espace public en faveur du vélo. « A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe. »

Selon les termes de la Loi, le réseau cyclable devraient se développer à mesure du renouvellement du réseau routier en secteur urbain.

De nouvelles dispositions créant des opportunités d'aménagements

Dans le cadre des travaux engagés en 2006 par l'Etat sous l'expression de « voirie pour tous », deux récents décrets viennent créer de nouvelles dispositions en faveur du vélo :

Le tourne-à-droite

Le décret n° 2010-1395, du 12 novembre 2010, donne la possibilité de mettre en place des tourne-à-droite vélo. Il s'agit de permettre aux cyclistes de tourner à droite même quand le feu de la voie qu'ils utilisent est rouge, dès lors qu'un panneau l'autorise. La règle est la même qu'avec une flèche clignotante : priorité aux véhicules et piétons ayant le feu vert.

Cette modalité a été expérimentée à Strasbourg, Nantes et Bordeaux et a apporté toute satisfaction.

Le double sens cyclable

Le décret 2008-754, du 30 juillet 2008, impose la mise à double sens des rues à sens unique en zone 30 avant le 1er juillet 2010. Le double sens à pour but

de réduire les distances à parcourir par les cyclistes en leur permettant d'emprunter les sens-interdits et en leur évitant les détours.

A première vue dangereuse, cette disposition est au contraire sécurisante en permettant une co-visibilité du cycliste et de l'automobiliste. Aussi, alors que l'on accélère quand on double, on a tendance à freiner en croisant.

Les doubles sens cyclables sont en vigueur depuis près d'une décennie à Illkirch-Graffenstaden (67). Une étude du Certu datant de 2007 est venue prouver l'utilité et la sécurité de cet aménagement. Strasbourg aménage



Les cyclistes peuvent circuler dans les deux sens dans cette rue de Saint-Esprit



Personnes rencontrées / contactées dans le cadre du diagnostic

Anglet Tourisme	Katia Puyou
Association Bizi !	Iban Grossier et membres du groupe « Alternatives au tout voiture »
Conseil général des Landes	Sylvie Plaquain
Conseil général des Pyrénées-Atlantiques	Laurence Pauly (mission vélo)
DDTM 64	Henri Elgart (sécurité routière)
Office de tourisme de Bayonne	personnel d'accueil
Police municipale de Bayonne	Xabi Sanchez (responsable de la formation prévention routière auprès des élèves de CM 1-CM2)
Police municipale de Biarritz	personnel d'accueil
Préfecture des Landes	Christian Dayres
SIVOM de l'Uhabia	Gérard Estournes
Ville d'Anglet	Jean-Pierre Voisin (adjoint au Maire délégué au développement urbain), Corrine Courreges (Service de l'environnement et du développement durable), Alain Berthet et Bruno Justes (Service Bureau d'études voirie / aménagement), Sylvie Latxague (service des sports)
Ville de Bayonne	Monique Boé (conseillère municipale), Gilles Delhaie (Direction des Infrastructures et des Espaces Publics), Jean-Luc Etcheverry (Bureau d'Etudes Infrastructures), Marc Wittenberg (DGST)
Ville de Biarritz	Amandine Crambes (mission Développement Durable), Christine Ponsot (Directrice Espace public)
Ville de Bidart	Guillaume Barraud (DGS), Alain Blaise (DST), Guillaume Moutron (urbanisme)
Ville du Boucau	Thierry Baratte (DST)
Ville de Saint-Pierre-d'Irube	Michel Thicoipe (adjoint au Maire délégué à l'urbanisme), Jérôme Châtel (DGS)
Ville de Tarnos	Laurent Claude (DST), Didier Lasplacettes (mission cadre de vie et urbanisme)

- A.** INTRODUCTION
- B.** DIAGNOSTIC
- C.** RÉSEAU MAILLÉ
- D.** CHARTE D'AMÉNAGEMENT
- E.** SERVICES ASSOCIÉS
- F.** PLAN D' ACTIONS

Agglomération Côte basque - Adour

Direction des Déplacements et des
Infrastructures
15, avenue Foch
64115 Bayonne Cedex
05 59 44 72 72
www.agglocotebasque.fr



Document réalisé par
**l'Agence d'urbanisme
Atlantique et Pyrénées**
2 allée des Platanes
BP 628
64106 Bayonne cedex
05 59 46 50 10

4 rue Henri IV - Porte J
64000 Pau
05 33 64 00 30

fax 05 59 46 50 30
www.audap.org



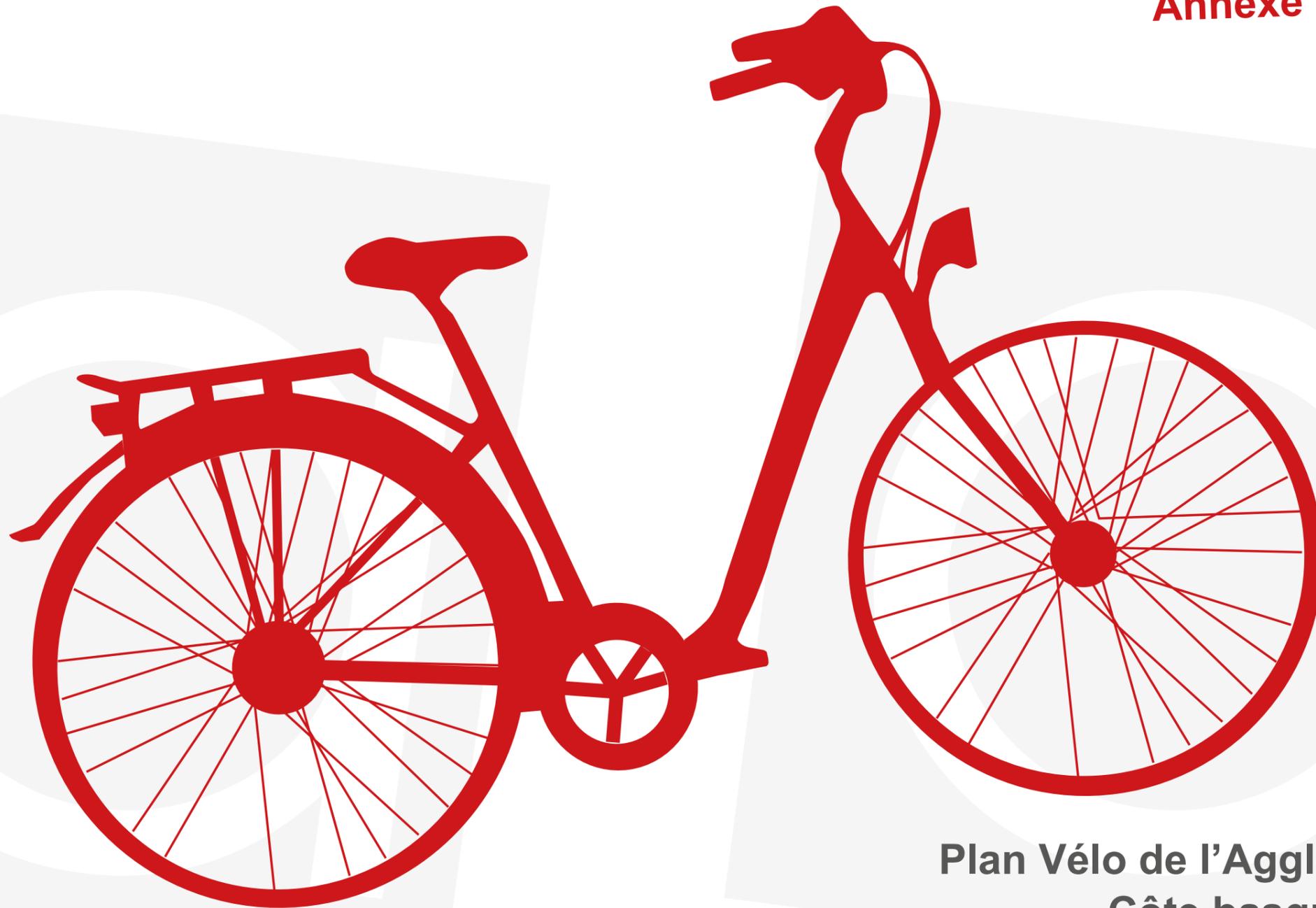
Janvier 2011 - Mars 2012





DIAGNOSTIC
Annexe carnet de coupes

B.



**Plan Vélo de l'Agglomération
Côte basque - Adour**



Document réalisé avec la participation du
**Syndicat des transports de
l'Agglomération Côte basque - Adour**



par
l'Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées





Le présent cahier de coupes référence et commente quelques aménagements cyclables existant dans l'agglomération. Bien d'autres existent, l'idée étant uniquement d'avoir un aperçu des traitements et de leurs forces et faiblesses en vue de futurs aménagements.

Les aménagements sont présentés par types : pistes cyclables ; bandes cyclables ; voies bus ouvertes aux cyclistes ; voies réservées aux modes doux.

Table des matières

1- Les aménagements hors chaussée	3
2- Les aménagements cyclables sur chaussée.....	13
3- Les voies bus ouvertes aux cyclistes	17
4- Les voies réservées aux modes actifs	21



Les aménagements hors chaussée



Quai de Lesseps Bayonne

Niveau d'aménagement :

Trottoir mixte

Vocation :

Utilitaire : amorce d'une liaison entre Bayonne et Boucau
Loisir : aménagement de qualité le long de l'Adour

Vitesse maximale autorisée :

50

Revêtement :

Enrobé

Intersection :

Aucune

Visibilité :

Très bonne

Jalonnement spécifique :

Oui, loisir et utilitaire

Marquage :

Picto blanc sur fond vert présentant un cycliste et un piéton

Respect du site :

Très bon

Extrémités :

Voie non aménagée ou difficilement praticable à vélo

Principale difficulté :

Cohabitation avec les piétons, venant de stationner leur véhicule notamment (non prise en compte de leur part de l'arrivée, rapide, de cyclistes)



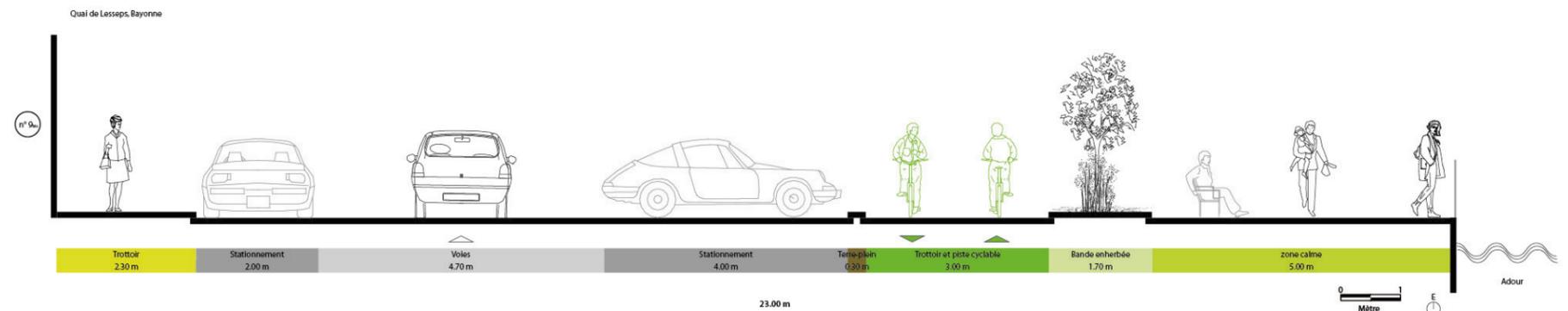
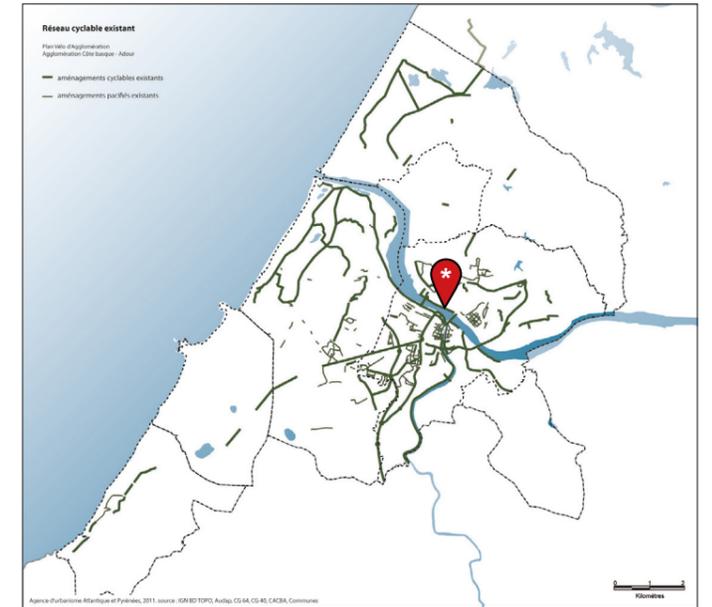
Un enrobé

Le quai de Lesseps a fait l'objet d'un aménagement de grande qualité, venant redonner de l'attrait à un secteur jusque-là délaissé.

La partie la plus proche de l'Adour est dotée de bancs, de façon à lui donner une fonction d'espace de repos. Pour affirmer ce rôle, un revêtement grenailé, peu roulant, a été retenu.

Au contraire, la partie en retrait du fleuve a été tracée bien rectiligne et pourvue d'un enrobé bien roulant.

Cependant l'aménagement n'a pas été réalisé comme piste cyclable pure. Les piétons sont invités, par le biais de pictogrammes, à utiliser également la voie (plus vers l'ouest, les deux voies sont réunies). Piétons et cyclistes cohabitent, parfois avec quelques difficultés dues aux différences de vitesse et aux piétons circulant à plusieurs de front.



Une voie, deux pictogrammes



Une large place est offerte aux modes actifs



Un espace mixte où cohabitent les cyclistes et les piétons



Un espace de repos où la circulation est limitée

Allées Marines Bayonne

Niveau d'aménagement :

Piste bidirectionnelle utilisée également comme promenade piétonne

Vocation :

Loisir et utilitaire : vers le littoral ; accès à des services

Vitesse maximale autorisée :

50

Revêtement :

Enrobé

Intersections :

Cédez le passage et marquage vert aux carrefours

Visibilité :

Très bonne en section courante
Moyenne aux intersections : les massifs arborés agrémentent le parcours mais ont parfois tendance à réduire la visibilité

Jalonnement spécifique :

Oui, à vocation loisir et utilitaire

Marquage :

picto blanc sur fond vert

Respect du site :

Bon, sauf par moment au niveau de la poissonnerie
En l'absence de cheminement, la piste est également utilisée par les piétons.

Extrémités :

A l'ouest : pistes cyclables de l'Avenue de l'Adour
A l'est : centre-ville de Bayonne et Pont-Saint Esprit

Principales difficultés :

Intersections et cohabitation vélo / piéton

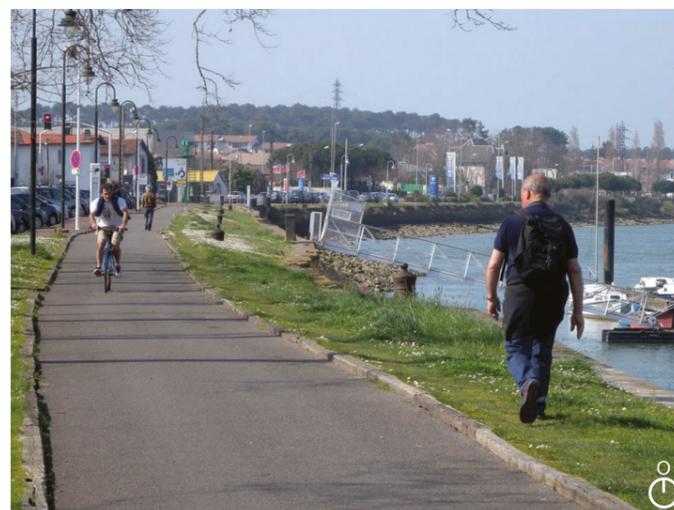
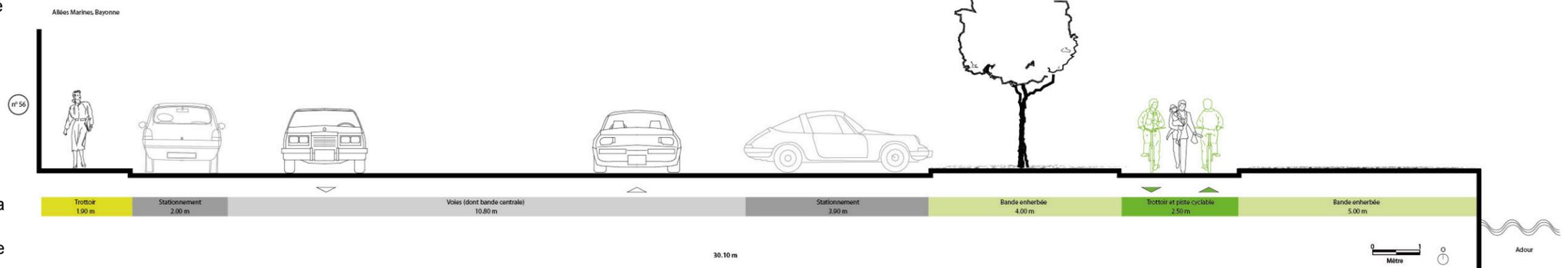


Un enrobé et des bordures en bois

Le diagnostic a révélé que la piste des allées Marines est l'aménagement préféré des cyclistes de l'agglomération.

La piste est bien entretenue, linéaire, sans intersections ou presque. Depuis le centre-ville de Bayonne, elle permet de rejoindre rapidement les administrations installées le long des Allées (Pôle Emploi, CPAM, CCI...) et la piste de l'Avenue de l'Adour menant à La Barre à Anglet.

La principale limite de l'aménagement est de ne pas profiter pleinement de l'emprise disponible pour proposer un cheminement dissocié pour les piétons : de ce fait, les jours d'affluence, les cyclistes ne peuvent circuler à un rythme soutenu et doivent louvoyer entre les piétons.



En l'absence de cheminement, les piétons utilisent la piste ou la partie enherbée



Les barrières reportent le stationnement lié à la poissonnerie sur la piste



Les Allées Marines, une avenue au profil très routier



Un aménagement de qualité, linéaire et régulier



Avenue de l'Adour Anglet

Niveau d'aménagement :

Piste bidirectionnelle sur trottoir

Vocation :

Utilitaire : desserte des quartiers adjacent et liaison avec le centre de Bayonne
Loisir : accès à la Barre

Vitesse maximale autorisée :

50

Revêtement :

Enrobé

Intersection :

Cédez-le-passage et damier vert

Visibilité :

Bonne sauf aux intersections (très mauvaise)

Jalonnement spécifique :

Oui, à vocation loisir

Marquage :

Délimitation des deux sens avec des clous de chaussée
Différence de couleur entre les fonctions
Picto blanc sur fond vert

Respect du site :

Bon (sauf au niveau de quelques commerces)

Extrémités :

A Anglet, pistes du boulevard des Plages et de la promenade de la Barre
A Bayonne, piste de allées Marines

Principales difficultés :

Cohabitation avec les piétons, nombreuses intersections pour certaines manquant de visibilité



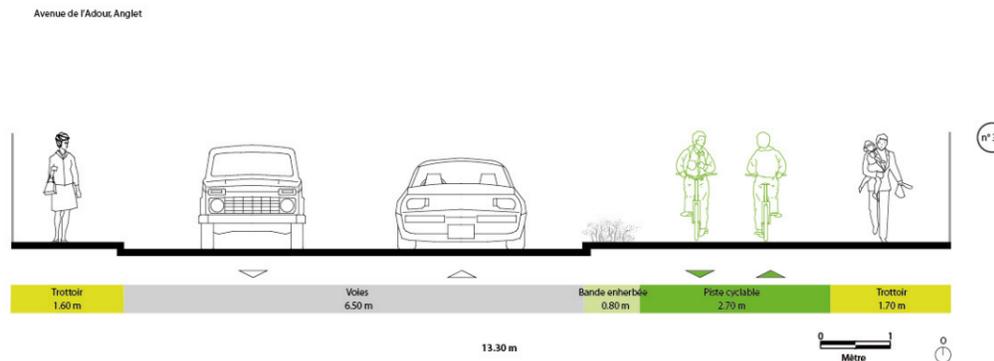
L'enrobé marque la bande passante, la partie en béton désactivée le seuil et les pavés renforcent les intersections

L'aménagement de qualité offre des conditions de circulation appréciables, à l'écart de la circulation automobile, sur cette liaison entre Bayonne et les plages d'Anglet.

Néanmoins, la confortable place apportée aux cyclistes (et aux automobilistes) se fait parfois au détriment des piétons qui circulent sur des trottoirs parfois peu larges et encombrés.

La principale difficulté réside dans le nombre d'intersections où la visibilité est très mauvaise : les cyclistes se sentent protégés par la piste et ont parfois tendance à franchir les voies sans veiller aux véhicules susceptibles de déboucher d'une des rues sécantes. Les automobilistes ne semblent pas être plus vigilants que les cyclistes.

Les clous de chaussées donnent une qualité à l'aménagement mais rendent difficile la pratique du roller.



Un aménagement apprécié des cyclistes



Les jours d'affluence, la cohabitation avec les piétons n'est pas évidente



Mais des intersections manquant de visibilité



Boulevard des Plages Anglet

Niveau d'aménagement :
Piste bidirectionnelle

Vocation :
Loisir : desserte des plages

Vitesse maximale autorisée :
50

Revêtement :
Enrobé

Intersection :
Cédez-le-passage et prolongement du marquage en bande cyclable

Visibilité :
Très bonne

Jalonnement spécifique :
Oui, à vocation loisir

Marquage :
Picto blanc sur fond vert
Bandes blanches

Respect du site :
Bon

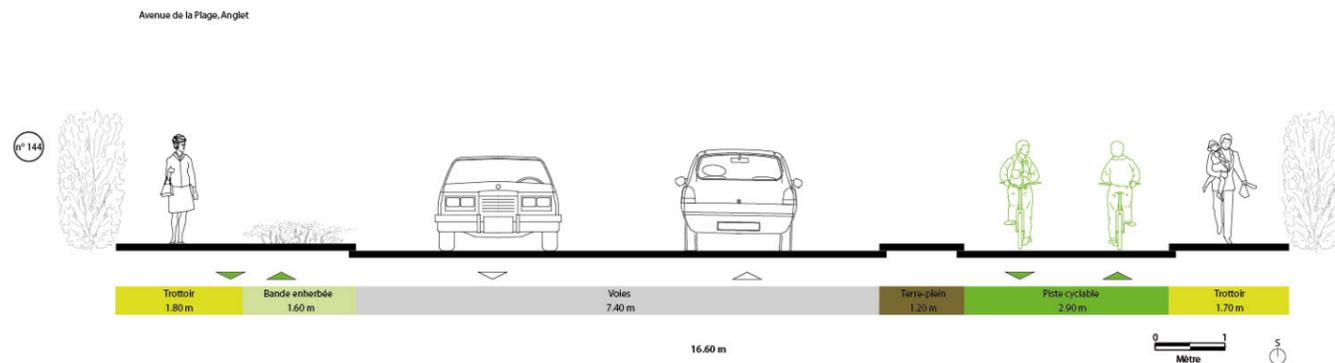
Extrémités :
Rupture d'aménagement à l'entrée de Biarritz
Piste cyclable de l'Avenue de l'Adour

Principale difficulté :
Intersections, cassant le rythme des cyclistes et réduisant rapidement leur confort et leur sécurité

La piste cyclable du Boulevard des Plages donne accès à toutes les plages de la commune d'Anglet. La circulation y est confortable, à l'écart du flux de voitures, important et /ou circulant à vive allure.

Le cycliste voit brusquement la qualité de son aménagement se réduire au niveau des intersections donnant accès aux plages. Certaines intersections sont évasées permettant aux automobiles de sortir et entrer aisément sur la voie principale. Les cyclistes sont alors mis en difficulté. Des aménagements ont néanmoins été réalisés au cours de l'année 2011 pour réduire ces points durs.

Autre regret pour le cycliste : ne pouvoir circuler en profitant d'une vue sur la mer.



Un aménagement confortable qui relie les plages angloises



Mais des intersections peu sécurisantes...



... et une vue sur mer qui fait défaut

Promenade de La Barre Anglet

Niveau d'aménagement :

Piste bidirectionnelle à niveau, protégée par des potelets

Vocation :

Loisir : accès la Pignada depuis les Cinq Cantons

Vitesse maximale autorisée :

50

Revêtement :

Enrobé

Intersection :

Damier vert

Visibilité :

Bonne

Jalonnement spécifique :

Non

Marquage :

Bandes blanches
Picto blanc sur fond vert

Respect du site :

Bon

Extrémités :

Piste vers les plage et le centre de Bayonne (au Nord)

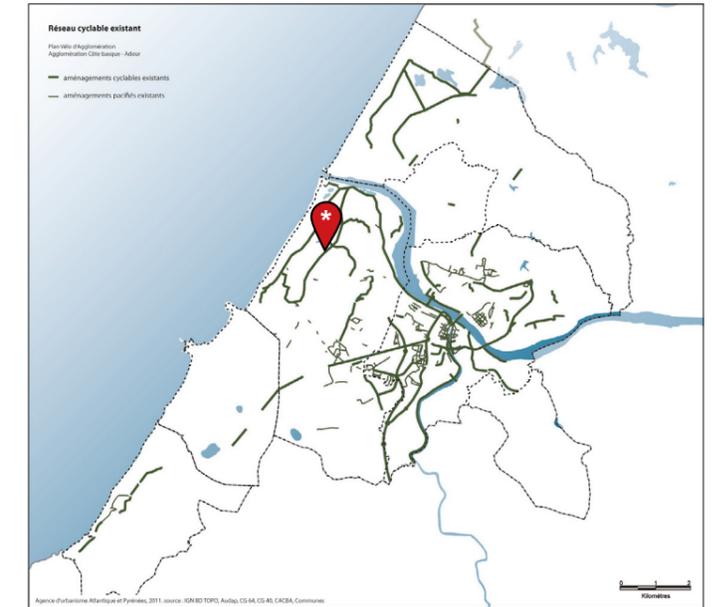
Principale difficulté :

Cohabitation avec les piétons

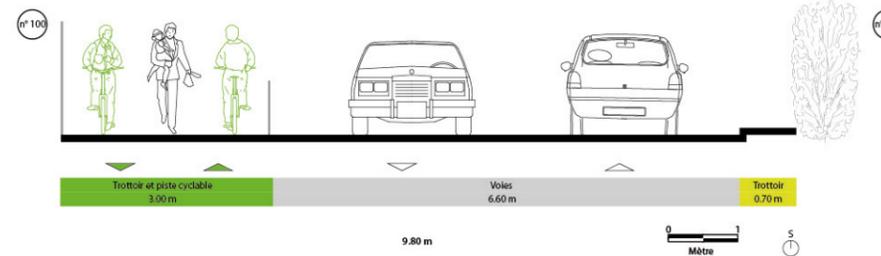
La piste cyclable crée une continuité avec les circuits de la Pignada et le quartier des Cinq Cantons.

L'aménagement n'est pas de grande qualité, mais a pour atout d'être efficace : la piste est bien protégée, la voie moins circulée que le boulevard des Plages, les intersections moins évasées.

Néanmoins, dans la section sud, les traversées successives pour changer de rives sont peu confortables pour les cyclistes.



Promenade de la Barre, Anglet



La piste est protégées par des potelets



La piste occupe toute la rive de la voie



De l'autre côté, les piétons n'ont qu'un étroit trottoir pour circuler

Allée de Fontaine Laborde

Anglet

Niveau d'aménagement :
Piste bidirectionnelle sur trottoir

Vocation :
Loisir : accès aux plages depuis les Cinq Canton

Vitesse maximale autorisée :
50

Revêtement :
Enrobé

Intersection :
Damier vert

Visibilité :
Bonne

Jalonnement spécifique :
Non

Marquage :
Bandes blanches
Picto blanc sur fond vert

Respect du site :
Bon

Extrémités :
Piste vers les plages et les Cinq Cantons

Principale difficulté :
Cohabitation avec les piétons

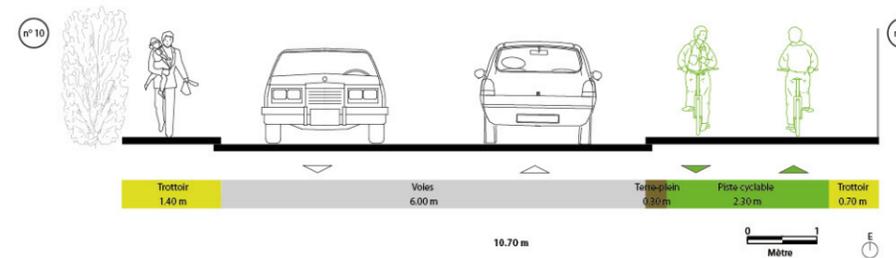
La piste permet la continuité des aménagements cyclables entre les plages et le quartier des Cinq Cantons.

Il offre une opportunité appréciable pour les cyclistes circulant dans le sens montant de cette rue au relief très marqué.

Néanmoins, l'aménagement est très défavorable aux piétons : l'espace qui leur reste est très étroit et ils doivent donc cohabiter avec des cyclistes circulant à vitesse soutenue dans le sens descendant.



Allée de la Fontaine Laborde, Anglet



La piste occupe presque tout le trottoir alors que la rue est relativement calme



Les piétons doivent marcher sur la piste...



... d'autant plus que le trottoir opposé est encombré



Avenue Grimau Tarnos

Niveau d'aménagement :
Piste bidirectionnelle sur trottoir

Vocation :
Loisir : accès à la plage du Métro
Utilitaire : amorce d'une liaison jusqu'au secteur du Square Mora

Vitesse maximale autorisée :
50

Revêtement :
Résine

Intersection :
Sortie de propriétés marquées par un changement de teinte

Visibilité :
Très bonne

Jalonnement spécifique :
Non

Marquage :
Non

Respect du site :
Très bon

Extrémités :
A l'ouest, piste cyclable le long de la dune
A l'est, bande cyclable de l'avenue du 8 mai

Principales difficultés :
Cohabitation avec les piétons et nombreuses sorties de véhicules

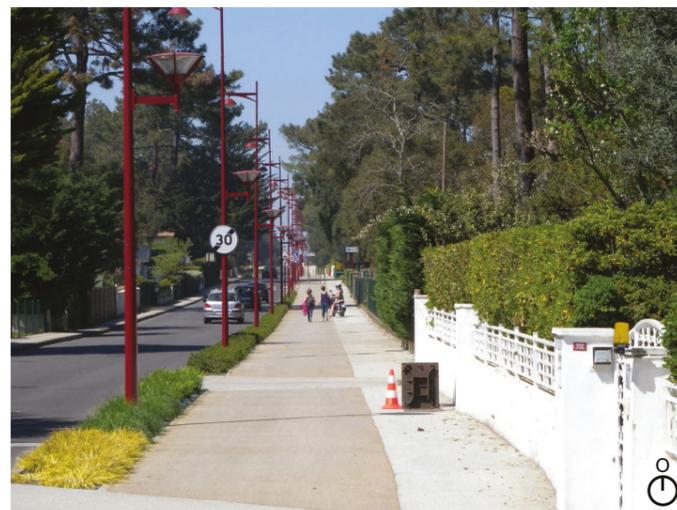
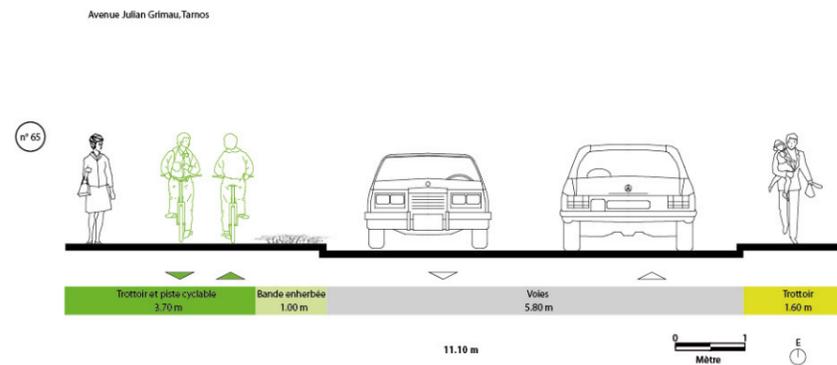
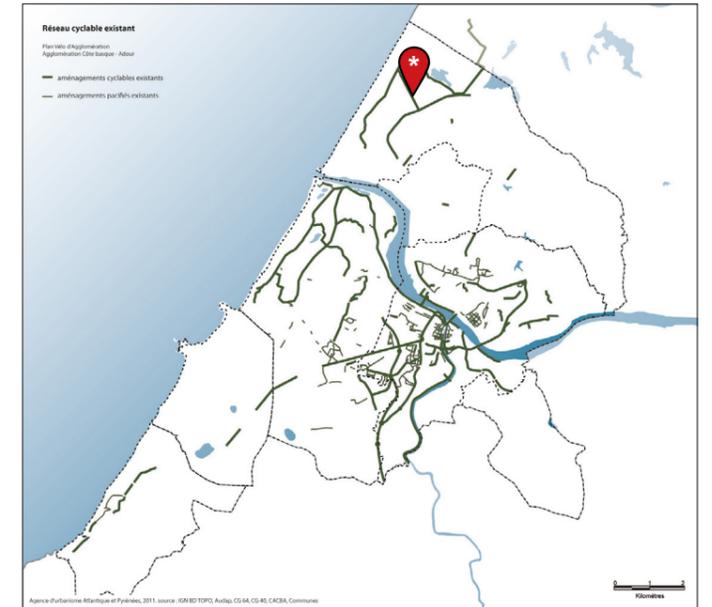


Les cyclistes circulent sur la partie saumonée

L'aménagement de l'Avenue Grimau permet de rejoindre confortablement la plage du Métro depuis la petite polarité commerciale située à l'intersection de l'Avenue du 1er Mai.

La circulation se fait en cohabitation avec les piétons sur un large trottoir. Sans être formellement matérialisée, l'emprise à destination des vélos est identifiée par un enrobé d'une couleur différente.

L'aménagement est traversé par un nombre limité de rues, mais de nombreuses sorties de véhicules y débouchent. A chacune d'elles un bateau est aménagé pour permettre le passage du véhicule. Pour les cyclistes cela impose de monter-descendre continuellement comme sur un terrain bosselé et de relancer son effort. Un trottoir protégé au niveau de la chaussée, aurait probablement pu éviter cette situation.



Les cyclistes partagent le trottoir avec les piétons



Le trottoir partagé conduit jusqu'à la plage du Métro



Un bateau marque chaque sortie de véhicule



Rue des Platanes Tarnos

Niveau d'aménagement :
Trottoir mixte protégé

Vocation :
Utilitaire : Accès aux écoles. Lien vers le supermarché

Vitesse maximale autorisée :
50

Revêtement :
Béton désactivé

Intersection :
Rupture de l'aménagement

Visibilité :
Bonne

Jalonnement spécifique :
Oui, loisir et utilitaire

Marquage :
Non

Respect du site :
Très bon

Extrémités :
Ruptures d'aménagement

Principale difficulté :
Cohabitation avec les piétons

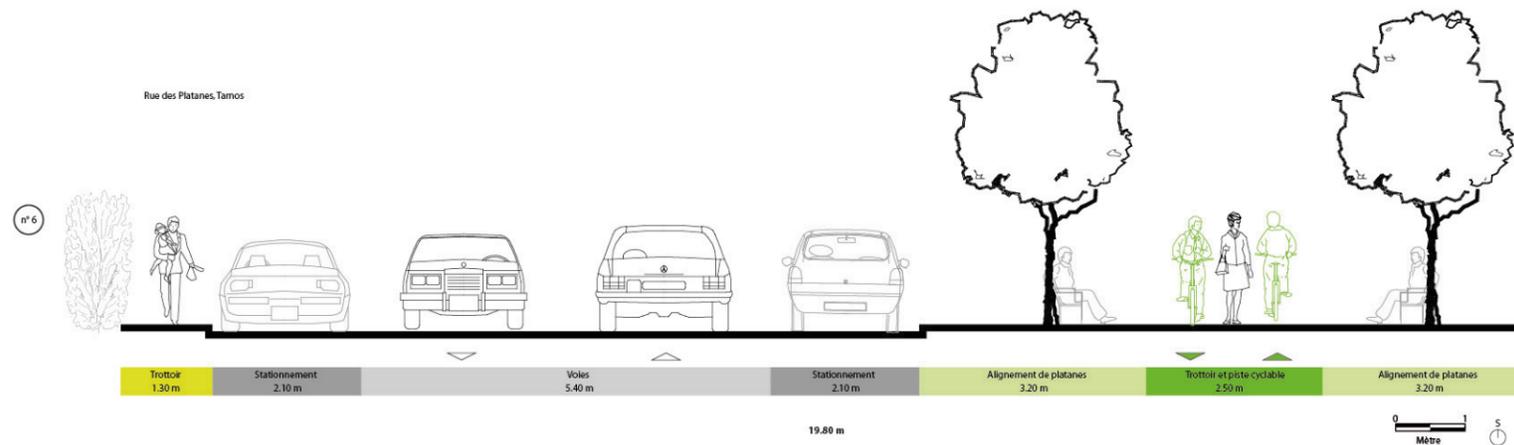


Du béton désactivé

Les cyclistes circulent sur une voie qu'ils partagent avec les piétons. Bien que les vitesses pratiquées par les voitures ne soient pas excessives, face à une école, ce niveau d'aménagement a son intérêt : les enfants circulent à l'écart des véhicules qui, à l'heure de la sortie des classes, cherchent une place pour stationner. L'attention des automobilistes pour les autres usagers est alors plus faible.

A cette même heure de sortie des classes, la circulation sur les trottoirs est compliquée.

Mais la principale limite de cet aménagement de qualité est qu'il n'est, pour l'heure, connecté à aucune autre voie cyclable.



Les cyclistes partagent le trottoir avec les piétons



L'aménagement entre deux rangées de platanes



A la sortie des écoles, le nombre de piétons rend plus difficiles les circulations

Quai Resplandy Bayonne

Niveau d'aménagement :
Trottoir mixte protégé

Vocation :
Utilitaire : liaison entre Bayonne et Mouguerre
Loisir : à terme dans le cadre d'une liaison continue

Vitesse maximale autorisée :
50

Revêtement :
Quai en encorbellement : Lattes de bois striées
Quai à niveau : enrobé

Intersection :
Aucune

Visibilité :
Très bonne

Jalonnement spécifique :
Non

Marquage :
Non

Respect du site :
Très bon

Extrémités :
Voie non aménagée

Principales difficultés :
Risque de difficulté de cohabitation vélo-piéton sur la partie en encorbellement si la fréquentation augmente substantiellement
Absence de continuité aux extrémités



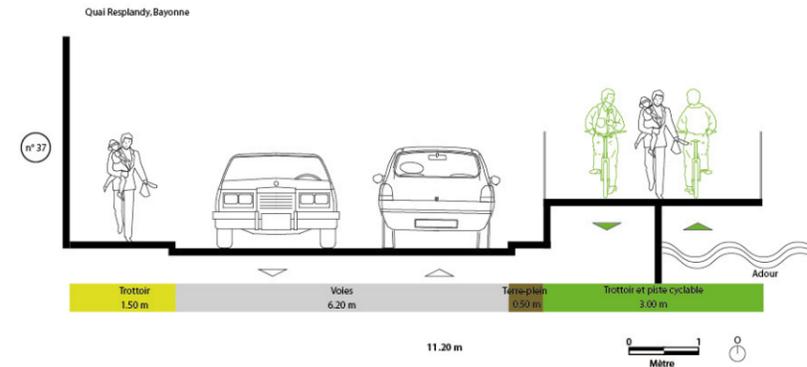
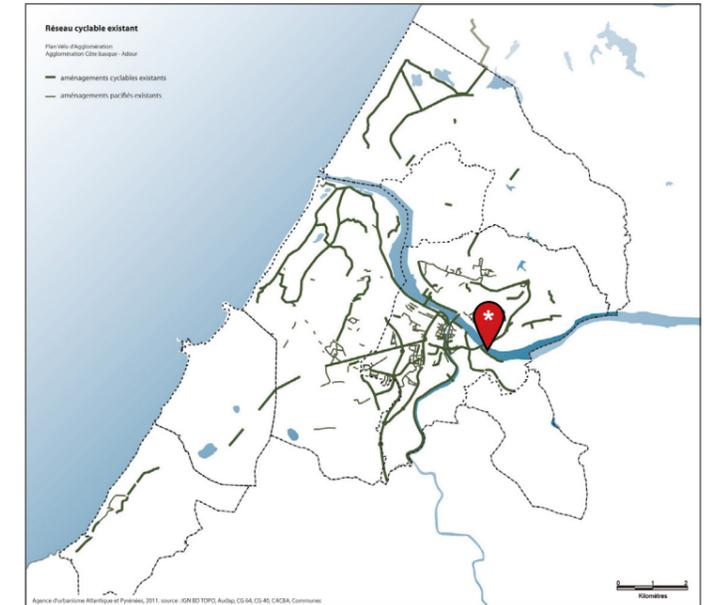
Des lattes de bois striées perpendiculairement au sens de circulation

Le trottoir mixte du quai Resplandy est une amorce, le long de l'Adour, d'une liaison continue entre la sortie du centre-ville de Bayonne et les communes en amont.

L'aménagement est de qualité. L'encorbellement permet de gérer la faible largeur de la voie et de dégager les cyclistes de l'important trafic.

Cependant, il est peu utilisé du fait de l'absence de continuité, mais confère une facilité d'usage aux cyclistes qui l'empruntent.

Néanmoins, si la fréquentation venait à augmenter la cohabitation pourrait devenir plus difficile, d'autant plus que sur le quai en encorbellement, il n'y a pas de possibilités de s'écarter sur le bas côté.



Un trottoir mixte et protégé sur la première partie...



...poursuivi par un quai en encorbellement



2

Les aménagements cyclables sur chaussée



Avenue Duverger de Hauranne Bayonne

Niveau d'aménagement :
Bandes bidirectionnelles

Vocation :
Utilitaire : liaison entre Bayonne et Saint-Pierre-d'Irube

Vitesse maximale autorisée :
50

Revêtement :
Enrobé

Intersection :
Marquage vert et blanc partiel

Visibilité :
Bonne

Jalonnement spécifique :
Non

Marquage :
Picto blanc sur fond vert
Bande blanche discontinue

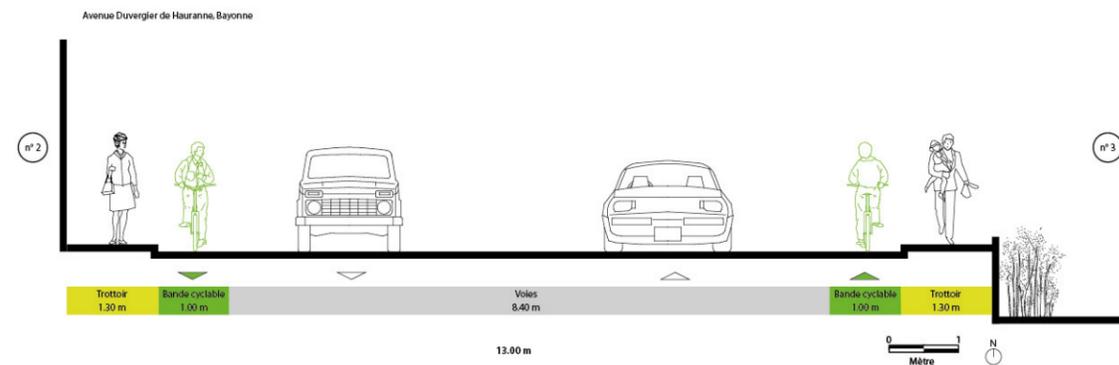
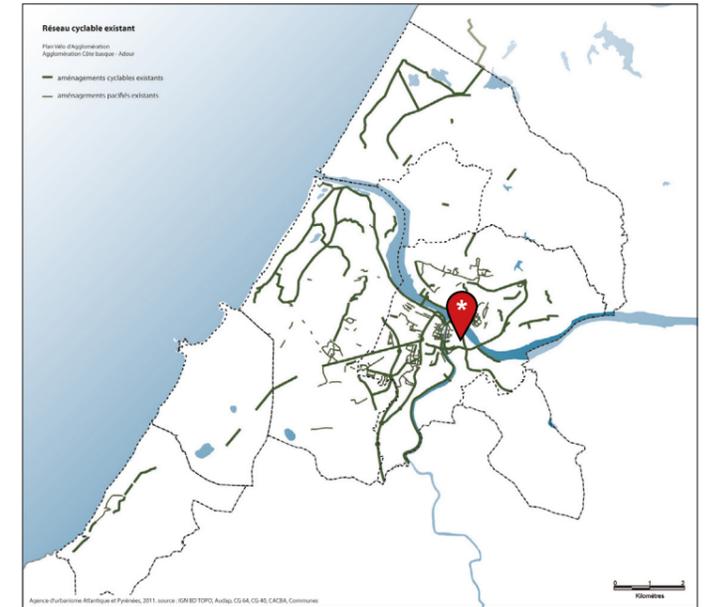
Respect du site :
Bon

Extrémités :
Rupture d'aménagement au nord et au sud

Principale difficulté :
Les bandes sont trop étroites pour être sécurisantes (1 m) au contraire des voies de circulation très larges.

Sur cette avenue, un aménagement spécifique a été prévu pour les vélos. Néanmoins, il est très étroit (1 m contre le 1,50 m recommandé par le Certu) et ne permet pas aux cyclistes de circuler en sécurité, notamment en montée où le différentiel de vitesse avec les véhicules motorisés est très important.

Dans le sens de la descente, la pertinence d'un aménagement de rive est à questionner. Il permet aux automobilistes d'accélérer sans se soucier des cyclistes et coince les cyclistes contre le trottoir qu'ils risquent d'heurter.



Des bandes étroites malgré une large bande centrale



Le renfort vert n'est marqué que sur une partie de l'intersection



Avenue du 14 Avril Bayonne

Niveau d'aménagement :

Bandes bidirectionnelles

Vocation :

Utilitaire : continuité de l'entrée nord-est de Bayonne et liaison entre le quartier de Sainte Croix et la RD 810

Vitesse maximale autorisée :

50

Revêtement :

Enrobé

Intersection :

Marquage vert et blanc partiel

Visibilité :

Bonne

Jalonnement spécifique :

Non

Marquage :

Picto blanc sur fond vert
Bande discontinue

Respect du site :

Bon

Extrémités :

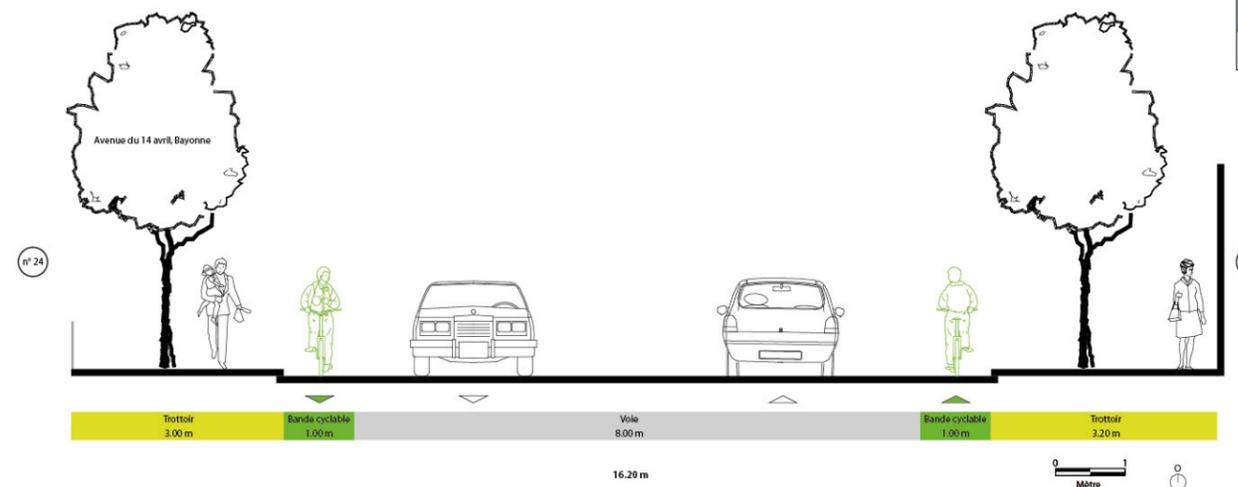
Rupture d'aménagement à l'est et à l'ouest

Principales difficultés :

Les bandes sont trop étroites pour être sécurisantes (1 m) au contraire des voies de circulation, par endroits, très larges. Les bandes s'interrompent aux intersections.

La chaussée est par endroit large, mais les bande demeurent très étroites. Y circuler n'apporte pas de sécurité aux cyclistes. La bande ne sert que de chasse-roue pour décaler de quelques décimètres la circulation automobile.

Ce type d'aménagement doit être élargi pour le rendre véritablement confortable et praticable par les cyclistes.



Sur toute la longueur de la rue les bande sont trop étroites



Elle n'ont pas pour effet que d'écarter les voitures du trottoir





3

Les voies bus ouvertes aux cyclistes



Pont Saint-Esprit Bayonne

Niveau d'aménagement :

Vers la Gare : voie bus
Vers le centre-ville : pas d'aménagement, malgré un ancien marquage de bande cyclable

Vocation :

Utilitaire : liaison entre le centre-ville de Bayonne et le quartier de Saint-Esprit

Vitesse maximale autorisée :

50

Revêtement :

Enrobé

Intersection :

Aucune

Visibilité :

Bonne

Jalonnement spécifique :

Oui, loisir et utilitaire

Marquage :

Picto blanc sur fond vert

Respect du site :

Moyen

Extrémités :

Au nord : voie bus s'interrompant au niveau de la gare
Au sud : voie bus et piste cyclable le long de l'Adour (vers l'aval)

Principale difficulté :

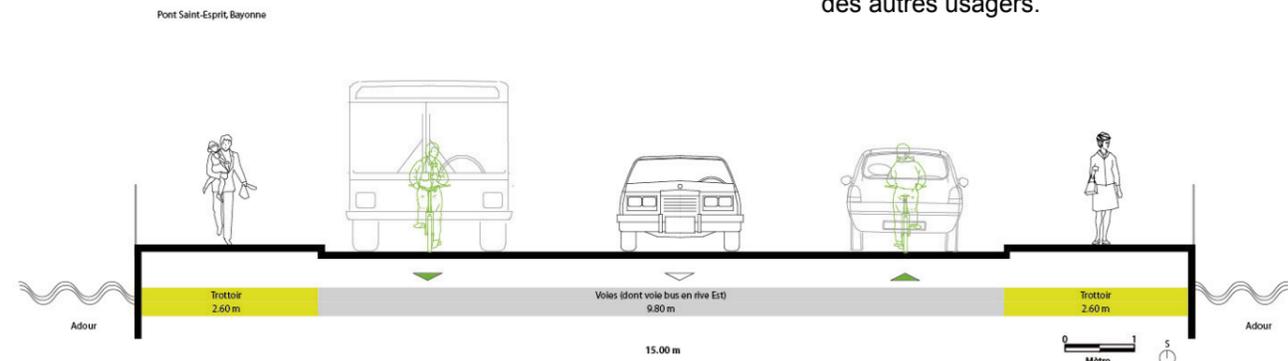
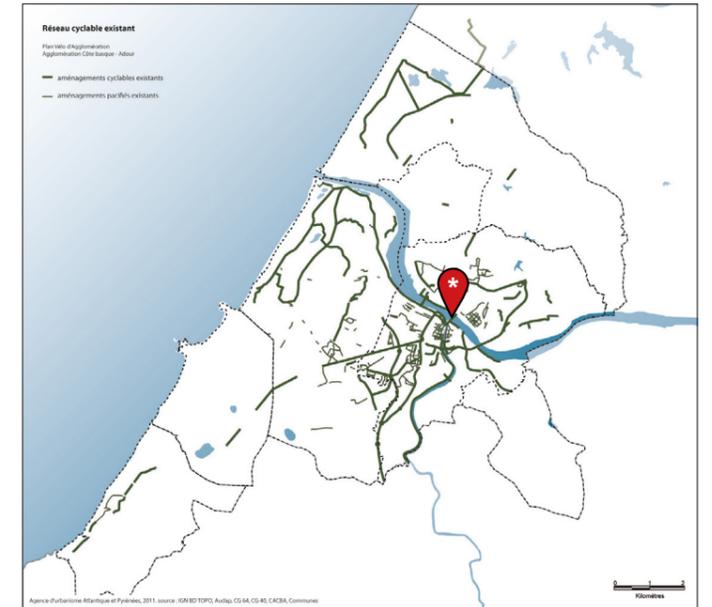
Importance du trafic

Le pont Saint-Esprit est le point de franchissement le plus stratégique pour les cyclistes comme les automobilistes, les transports en commun et les piétons dans le centre de Bayonne. Il supporte un trafic très important.

Il a été élargi par des trottoirs aménagés en encorbellement, trop étroits pour y faire circuler les cyclistes. Une voie bus a été aménagée dans le sens sortant du centre-ville. Les cyclistes peuvent l'utiliser. Des voitures et des deux-roues motorisés ont parfois tendance à l'utiliser pour remonter la file à l'arrêt au feu.

La largeur du pont ne permet pas d'ajouter de voie bus dans le sens entrant. Aucun aménagement spécifique n'est non plus aménagé même si des peintures dégradées montrent qu'un essai a été tenté. Dès lors, tous les véhicules empruntent la même voie.

Un réflexion doit être portée pour faciliter la traversée de l'Adour aux cyclistes sans trop dégrader celle des autres usagers.



Vers la gare les cyclistes circulent dans la voie bus



Vers le centre, vélo, bus et voitures circulent sur la même voie



Des trottoirs en encorbellement peu larges, appréciés des pêcheurs



Avenue du Maréchal Sout (RD 810) Bayonne

Niveau d'aménagement :

Voies bus bidirectionnelles non protégées, ouverte aux cyclistes

Vocation :

Utilitaire : liaison Biarritz-Anglet-Bayonne et accès aux centres commerciaux

Vitesse maximale autorisée :

50

Revêtement :

Enrobé

Intersections :

Feux tricolores aux carrefours

Visibilité :

Très bonne en section courante

Jalonnement spécifique :

Non

Marquage :

Picto blanc sur fond vert
Marquage vert aux carrefours
Voie bus teintée en saumon

Respect du site :

Globalement bon

Extrémités :

A l'Ouest : voies bus de l'Avenue de Bayonne à Anglet
A l'Est : rond point Saint-Léon

Principales difficultés :

Nécessité de cohabiter avec les bus et les taxis, parfois pressés. Au croisement avec le Boulevard d'Aritzague, les automobilistes tournent à droite sans véritablement prendre gare aux cyclistes circulant sur la voie bus et tentant de profiter de l'élan de la descente

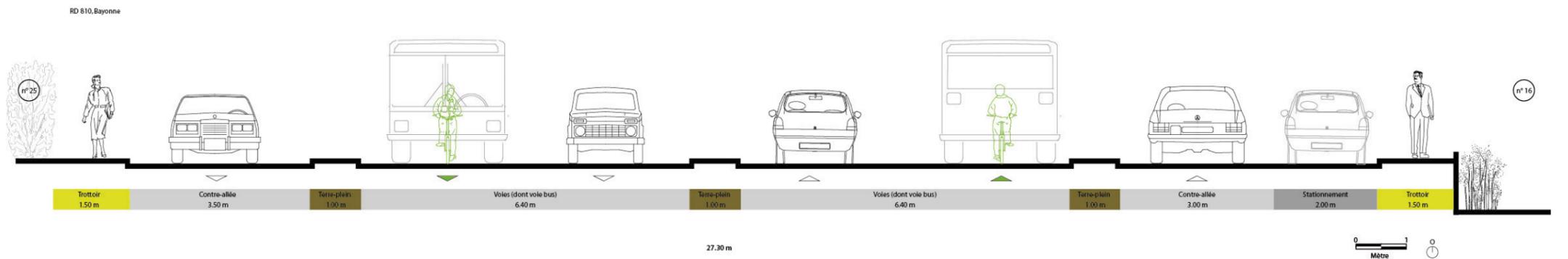


Un enrobé, teinté de couleur saumon sur les voies bus

L'ex-RN 10 est le lien naturel et l'axe structurant du BAB. Naturellement la voie est stratégique pour les cyclistes qui effectuent des déplacements entre les grands pôles de l'agglomération.

Les cyclistes utilisent la voie bus, mais sont souvent pressés par les bus et les taxis qui les suivent de près notamment dans les côtes. Le trafic et les vitesses pratiquées ne sont pas non plus de nature à offrir de confortables conditions de circulation aux cyclistes et à rassurer les moins confiant d'entre eux. Néanmoins, le diagnostic a montré que cyclistes réguliers apprécient de pouvoir emprunter cette voie pour des trajets moyenne distance.

Des contres-allées existent mais ne sont pas réellement sécurisantes pour les cyclistes : nombreuses intersections et sorties de propriété, stationnement... Les plus craintifs auront pourtant tendance à s'y réfugier.



Un axe très routier à qui on a progressivement donné des traits plus urbains



Les bus disposent de voies réservées non protégées



Les cyclistes sont autorisés à les utiliser



Avenue de Bayonne (RD 810)

Anglet

Niveau d'aménagement :

Voies bus bidirectionnelles non protégées ouvertes aux cyclistes

Vocation :

Utilitaire : liaison Biarritz-Anglet-Bayonne et accès aux centres commerciaux

Vitesse maximale autorisée :

50

Revêtement :

enrobé. bon état, bon roulement

Intersections :

Feux tricolores aux carrefours

Visibilité :

Très bonne

Jalonnement spécifique :

Non

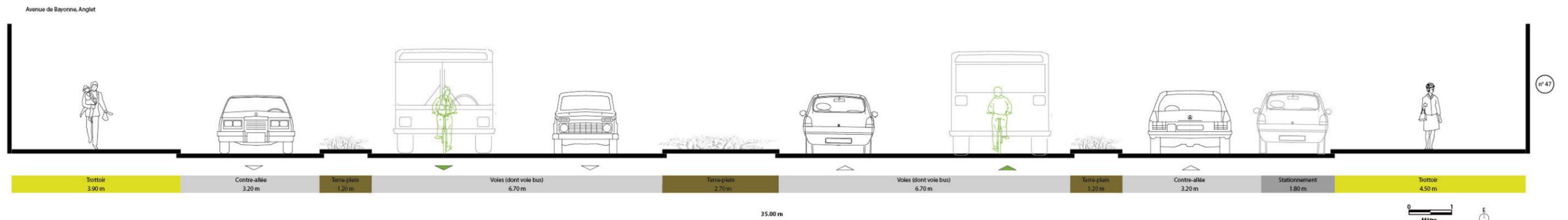
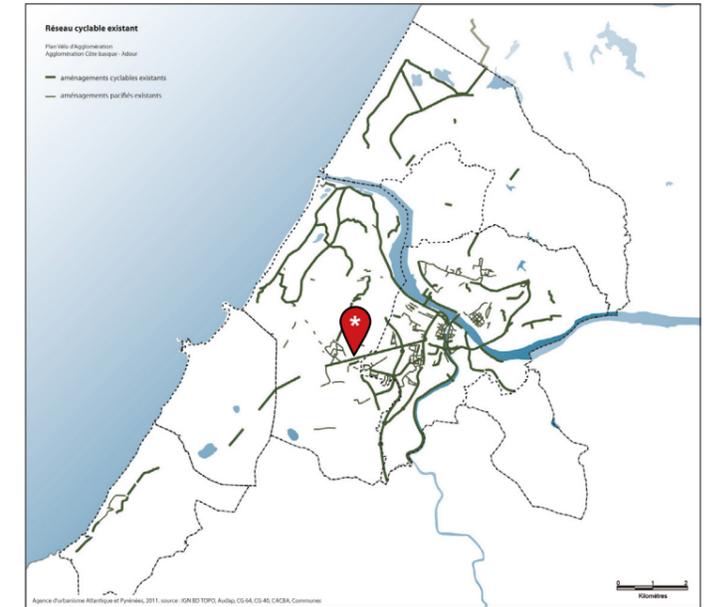
Marquage :

Picto blanc sur fond vert
Marquage vert aux carrefours
Voie bus teintée en saumon

L'ex-RN 10 est le lien naturel et l'axe structurant du BAB. Naturellement la voie est stratégique pour les cyclistes qui effectuent des déplacements entre les grands pôles de l'agglomération.

Les cyclistes utilisent la voie bus, mais sont souvent pressés par les bus et les taxis qui les suivent de près notamment dans les côtes. Le trafic et les vitesses pratiquées ne sont pas non plus de nature à offrir de confortables conditions de circulation aux cyclistes et à rassurer les moins confiant d'entre eux. Néanmoins, le diagnostic a montré que cyclistes réguliers apprécient de pouvoir emprunter cette voie pour des trajets moyenne distance.

Des contres-allées existent mais ne sont pas réellement sécurisantes pour les cyclistes : nombreuses intersections et sorties de propriété, stationnement... Les plus craintifs auront pourtant tendance à s'y réfugier.



Respect du site :

Globalement bon

Extrémités :

A l'ouest : rupture d'aménagement
A l'est : voies bus de l'Avenue du Maréchal Soult

Principale difficulté :

Nécessité de cohabiter avec les bus et les taxis. Risque également du aux automobilistes déboîtant pour remonter la file, particulièrement quelques mètres en amont des intersections.



Les cyclistes circulent en cohabitation avec les bus



Certains cyclistes préfèrent utiliser les contre-allées



4

Les voies réservées aux modes actifs



Chemin de halage de la Nive

Bayonne

Niveau d'aménagement :

Type voie verte

Vocation :

Utilitaire : dessert les équipements sportifs de la Floride et la parking relais de l'hôpital
Loisir : dessert la plaine d'Ansot et continuité cyclable jusqu'à Ustaritz (15 km)

Vitesse maximale autorisée :

20 (majoritairement réservée aux modes non motorisés)

Revêtement :

Enrobé, parfois recouvert de feuilles mortes sous le couvert végétal

Visibilité :

Très bonne

Jalonnement spécifique :

Oui, à vocation loisir et utilitaire

Marquage :

Picto blanc sur fond vert

Respect du site :

Très bon

Extrémités :

Au nord : aménagement sur le trottoir du pont du Génie

Au sud : continuité de l'aménagement jusqu'à l'entrée d'Ustaritz

Principale difficulté :

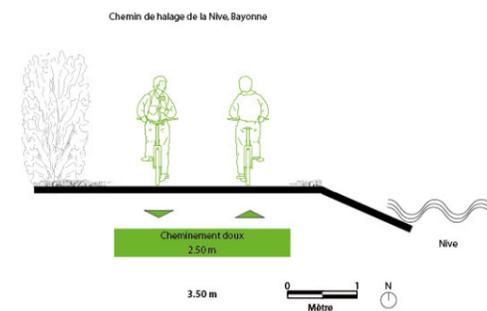
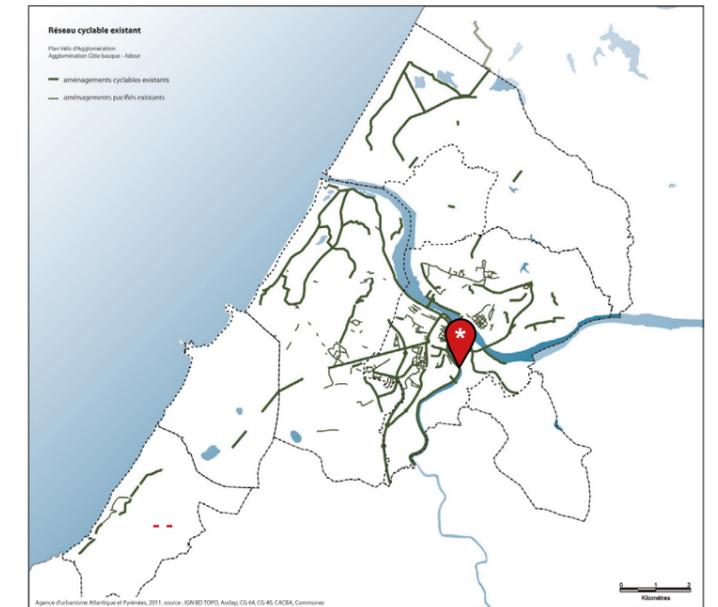
Cohabitation vélo-piéton



Un enrobé sans bordures

Le chemin de halage de la Nive offre une belle promenade le long du cours d'eau. Rapidement l'ambiance donne l'impression d'être en pleine nature. L'aménagement donne accès à la plaine d'Ansot via une passerelle et se prolonge jusqu'à Ustaritz. Il est très apprécié des cyclistes comme des marcheurs et des personnes pratiquant le roller.

Sur les premiers kilomètres, le nombre de piétons est souvent important. De plus, la voie est peu large : dès que deux personnes circulent de front, elles occupent toute la chaussée. La cohabitation n'est pas toujours aisée : les piétons sont surpris et gênés par les cyclistes arrivant dans leur dos et eux mêmes n'apprécient guère de devoir ralentir pour se relancer par la suite.



Une belle promenade le long de la Nive



La cohabitation vélo-piéton, la principale difficulté rencontrée par les cyclistes



La passerelle enjambant la Nive qui rejoint la plaine d'Ansot

La dune Tarnos

Niveau d'aménagement :

Piste bidirectionnelle

Vocation :

Loisir : itinéraire cyclable le long de la côte landaise

Vitesse maximale autorisée :

Absence de circulation motorisée

Revêtement :

Enrobé

Intersection :

Absence de marquage

Visibilité :

Bonne

Jalonnement spécifique :

Non

Marquage :

Non

Respect du site :

Très bon

Extrémités :

Au nord piste cyclable le long de la voie ferrée

Au sud, voie non revêtue de la route du Champ de Tir

Principale difficulté :

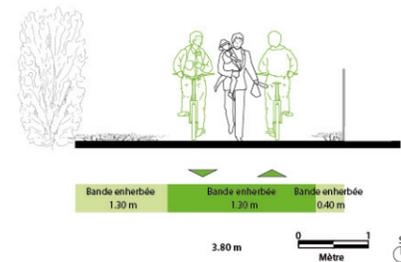
Fréquentation en été

La piste cyclable le long de la dune est l'accroche sur le territoire de la liaison Hendaye-Le Verdon.

Elle est très appréciée des promeneurs qui y pratiquent le vélo ou la marche en toute sécurité. Aux beaux jours, la cohabitation n'est pas toujours aisée à cause de l'importance de la fréquentation.



Le long de la dune, Tarnos





Passage de la rue Saubradine à la rue Castanier Anglet

Niveau d'aménagement :
Piste bidirectionnelle

Vocation :
Loisir : accès aux plage depuis les Cinq Cantons

Vitesse maximale autorisée :
Absence de circulation motorisée

Revêtement :
Enrobé

Intersection :
Damier vert pour les rues
Béton désactivé au niveau de la place

Visibilité :
Très bonne

Jalonnement spécifique :
Non

Marquage :
Bandes blanches
Picto blanc

Respect du site :
Bon

Extrémités :
Piste cyclable vers la plage
vers l'est, place des Cinq Canton prochainement réaménagée

Principale difficulté :
Réduction de la qualité de l'aménagement au niveau des intersections avec les voies empruntées par la circulation automobile



Les bordures sont faites de bois.



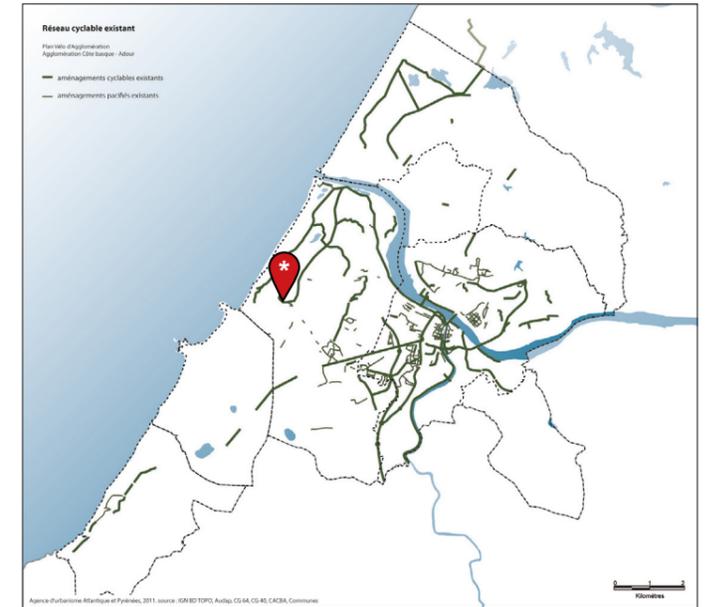
La placette est recouverte de béton désactivé, marquant un espace de rencontre

Le passage est un des maillons de la continuité entre les plages et le secteur des Cinq Cantons.

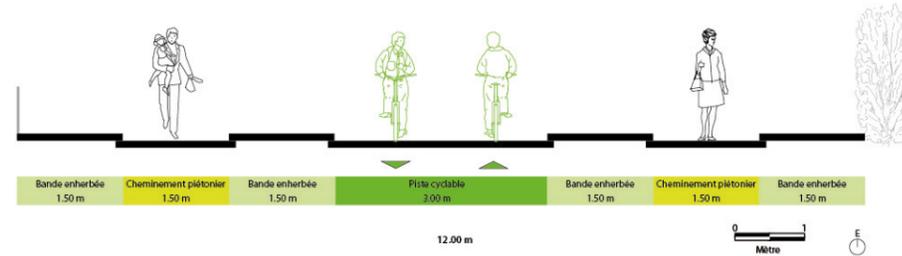
La voie est entièrement destinée aux modes doux. Les cyclistes bénéficient d'une large piste cyclable au centre de la chaussée. De chaque côté, les piétons ont eux des cheminements dédiés.

Une placette est aménagée au milieu de ce passage.

Le seul bémol à cet aménagement de qualité est le traitement des extrémité : le niveau de confort et de sécurité baisse brusquement



Passage de la rue Saubradine à la rue Castanier Anglet



Le passage est entièrement destiné aux modes doux



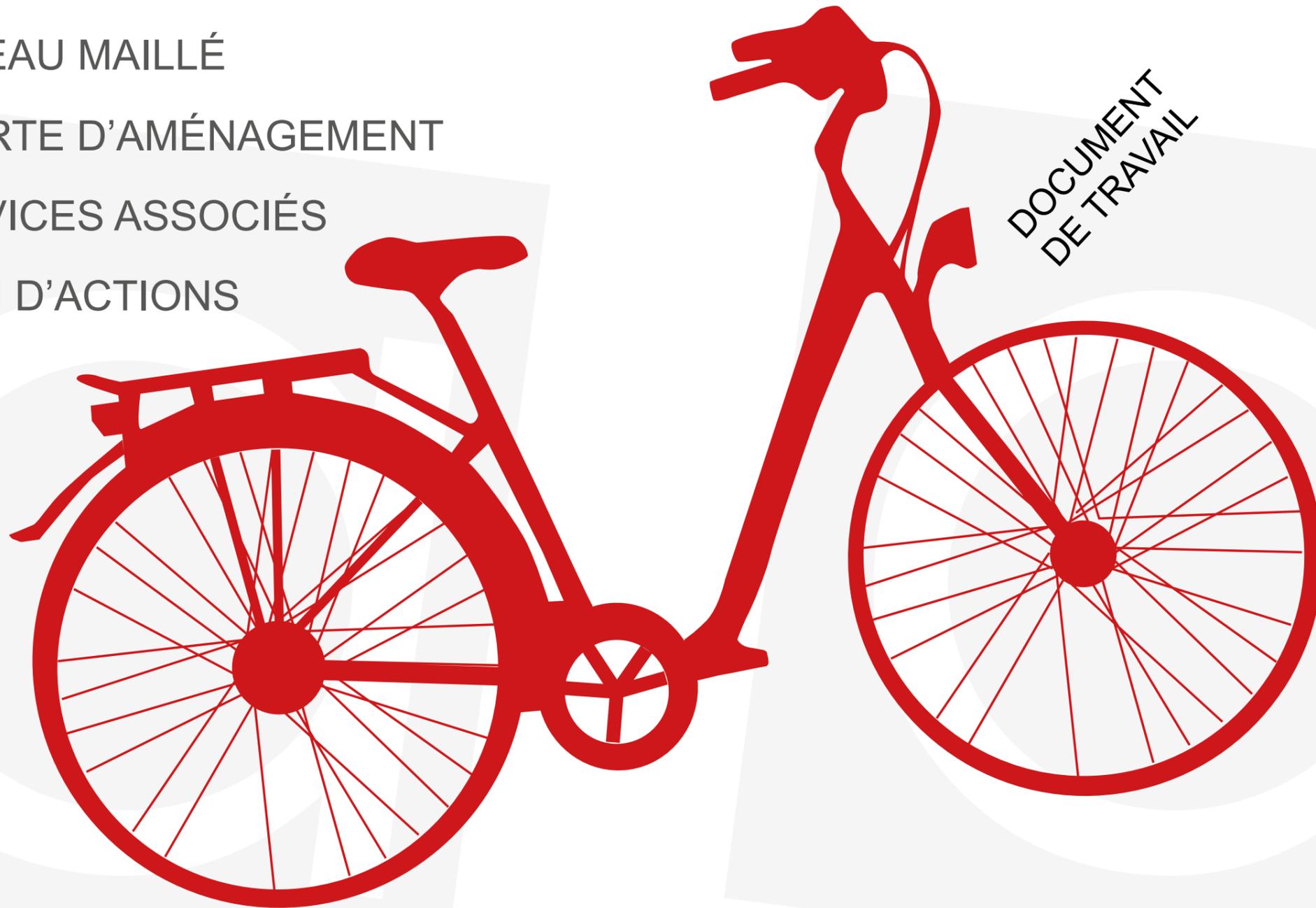
La piste est encadrée de deux cheminements piétonniers



Une placette rythme le passage

- A.** INTRODUCTION
- B.** DIAGNOSTIC
- C.** RÉSEAU MAILLÉ
- D.** CHARTE D'AMÉNAGEMENT
- E.** SERVICES ASSOCIÉS
- F.** PLAN D' ACTIONS

DOCUMENT
DE TRAVAIL



Agglomération Côte basque - Adour
Direction des Déplacements et des
Infrastructures
15, avenue Foch
64115 Bayonne Cedex
05 59 44 72 72
www.agglcocotebasque.fr



Document réalisé par
l'**Agence d'urbanisme
Atlantique et Pyrénées**
2 allée des Platanes
BP 628
64106 Bayonne cedex
05 59 46 50 10

4 rue Henry IV - Porte J
64000 Pau
05 33 64 00 30

fax 05 59 46 50 30
www.audap.org



RÉSEAU MAILLÉ



Plan Vélo de l'Agglomération Côte basque - Adour



Document réalisé avec la participation du
**Syndicat des transports de
l'Agglomération Côte basque - Adour**



par
l'Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées



Table des matières

1- Un enjeu pour le réseau maillé.....	3
2- L'organisation du réseau maillé.....	11
3- Des objectifs atteints	21
4- Zoom sur des itinéraires.....	23



1

Un enjeu pour le réseau maillé

Développer le maillage d'agglomération avec des continuités de sécurité

Connecter les aménagements isolés pour développer un réseau d'agglomération

Le diagnostic a fait émerger que nombre d'aménagements existants manquaient de continuités pour faire réseau. Un changement de commune, le franchissement d'un grand carrefour, le rétrécissement de la voie... sont autant de raisons qui ont conduit à ne pas poursuivre les aménagements cyclables.

Existants mais non connectés, les aménagements ne permettent pas une pratique du vélo, à l'échelle de l'agglomération, sans rencontrer de soudaines baisses du niveau de confort et de sécurité.

L'enjeu retenu du réseau à construire est donc de développer un maillage d'agglomération avec des continuités de sécurité. L'idée n'est pas de mettre des pistes partout, mais de faire en sorte que le cycliste ait toujours le même niveau de sécurité : succession connectée de pistes, bandes, voies pacifiées, voies vertes, de chemins, en fonction des contextes et des besoins.

Pour cela, le réseau pourra proposer

d'utiliser les voies structurantes du territoire, souvent à fort trafic, en les dotant de sites propres ; mais aussi des voies à plus faible trafic, sans aménagements spécifiques, en ne mettant en place que du jalonnement.

Deux publics visés, une diversité d'aménagement nécessaire

La finalité du Plan Vélo est de promouvoir les déplacements utilitaires (pour le travail et l'école, les courses, les démarches administratives...) réguliers auprès des habitants du territoire.

Le postulat, pour y parvenir, est d'encourager aussi la pratique du vélo pour le loisir et les déplacements utilitaires de proximité. Après s'être essayé au vélo sur des déplacements de ce type, le passage au vélo utilitaire à plus grande échelle devrait être plus évident.

Ces pratiques demandent cependant des aménagements différents :

• Les non pratiquants et ceux qui utilisent le vélo pour le loisir sont

en attente d'aménagements en site propre qui les rassurent,

• Les pratiquants utilitaires demandent des aménagements fonctionnels rendant leurs déplacements sûrs et efficaces.

Il en résulte la nécessité d'un réseau adapté aux besoins et attentes du plus grand nombre.

Un enjeu décliné en cinq objectifs

Pour répondre à cet enjeu, cinq objectifs ont été définis :

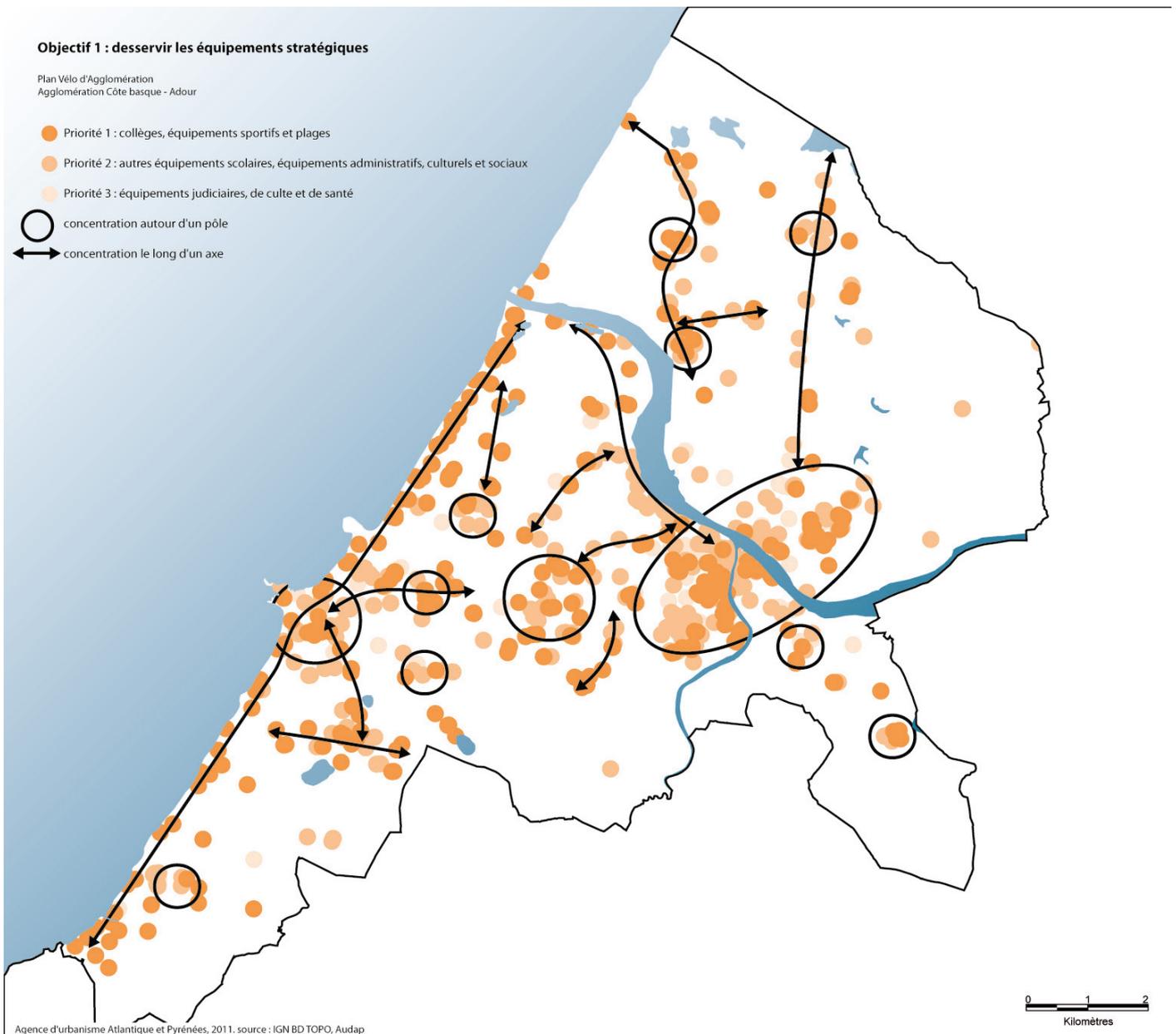
1- Desservir les générateurs de flux majeurs

2- Mettre en réseau les grands espaces naturels de loisir en s'appuyant sur la trame verte et bleue

3- Développer la complémentarité entre réseaux TC et vélo

4- Assurer les liaisons intercommunales

5- Organiser les sorties d'agglomération



La priorité de desserte des équipements sera donnée aux collèges, aux équipements sportifs et aux plages.

1- Desservir les générateurs de flux majeurs

Le premier objectif est de donner accès à ce qui génère des déplacements : les équipements, les commerces, les zones d'emplois... Les éléments qui génèrent des déplacements utilitaires ; ceux que le Plan Vélo encourage à ce qu'ils soient réalisés à vélo.

Les plages et les équipements de

loisir sont également intégrés à ces générateurs de flux.

Pour les équipements, il est proposé de les répartir en trois niveaux de priorité de desserte.

En premier niveau :

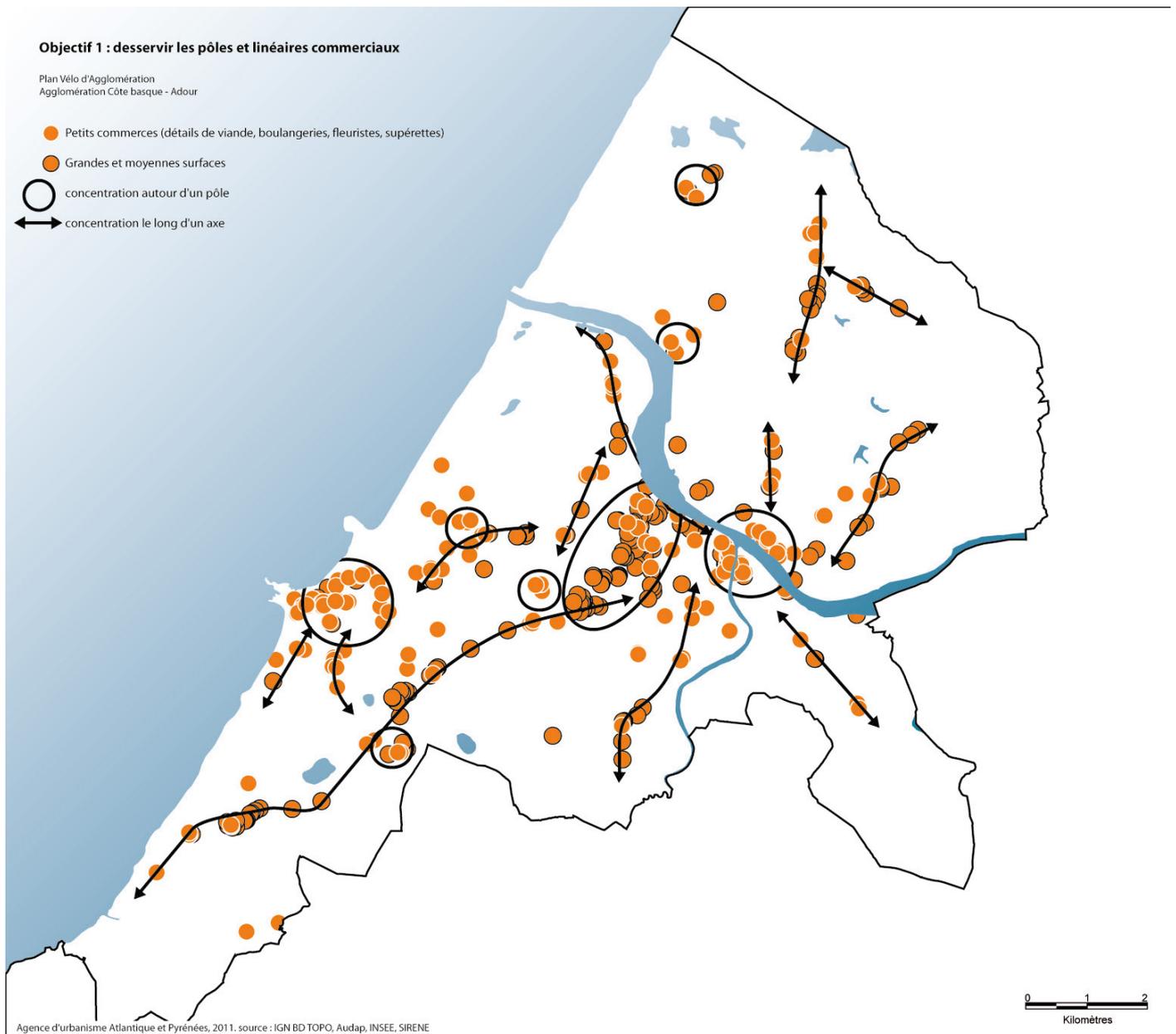
- les collèges. Classiquement, ils sont d'importants générateurs de déplacements à vélo. Ils concernent de plus une tranche d'âge où l'on devient autonome dans ses

déplacements mais où l'on devient adepte aux déplacements motorisés, d'autant plus vite si c'est la seule solution.

- les équipements sportifs,
- les plages.

En deuxième niveau :

- les autres équipements scolaires,
- les équipements administratifs,
- les équipements culturels,
- les équipements sociaux.



Le polarités et linéaires commerciaux feront l'objet d'aménagements pour leur assurer une desserte au plus près.

En troisième niveau :

- les équipements judiciaires,
- les équipements de santé,
- les équipements de cultes.

Pour ce qui est des commerces, la priorité n'est pas définie entre le commerce de proximité et les grandes et moyennes surfaces.

Enfin, les pôles d'emploi à desservir dans des logiques de déplacements domicile-travail.

Le réseau projeté aura pour vocation de lier les points d'intérêts entre eux. Mais s'il est possible de valoriser le parcours en empruntant des voies donnant accès à une offre commerciale et d'équipement ; ça ne peut être qu'un plus. Cela permettrait également de valoriser les commerces dont les cyclistes sont de meilleurs clients que les automobilistes (cf. pièce A).

Le réseau devra donc tenir compte des polarités et des axes identifiés.

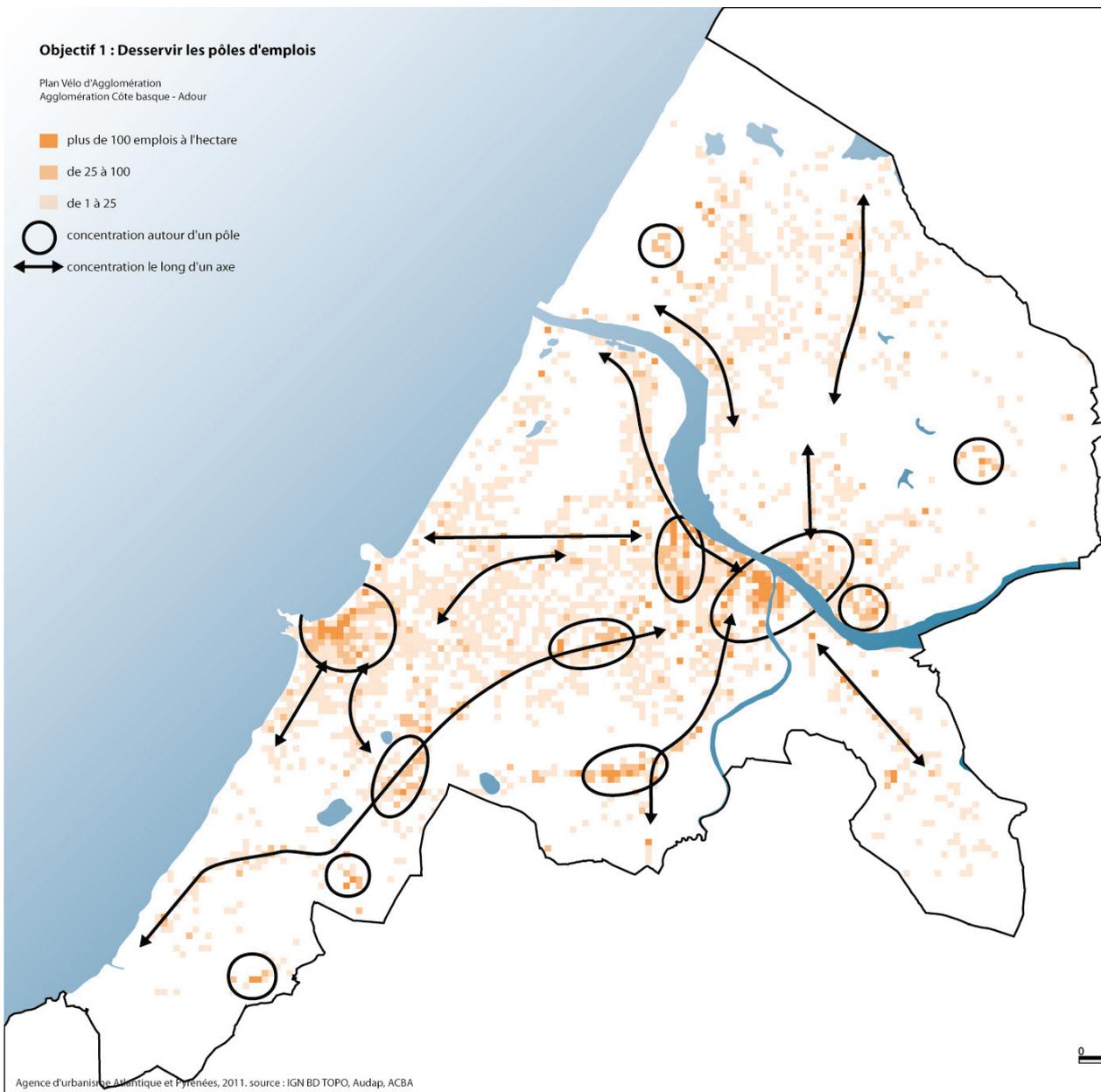


Objectif 1 : Desservir les pôles d'emplois

Plan Vélo d'Agglomération
Agglomération Côte basque - Adour

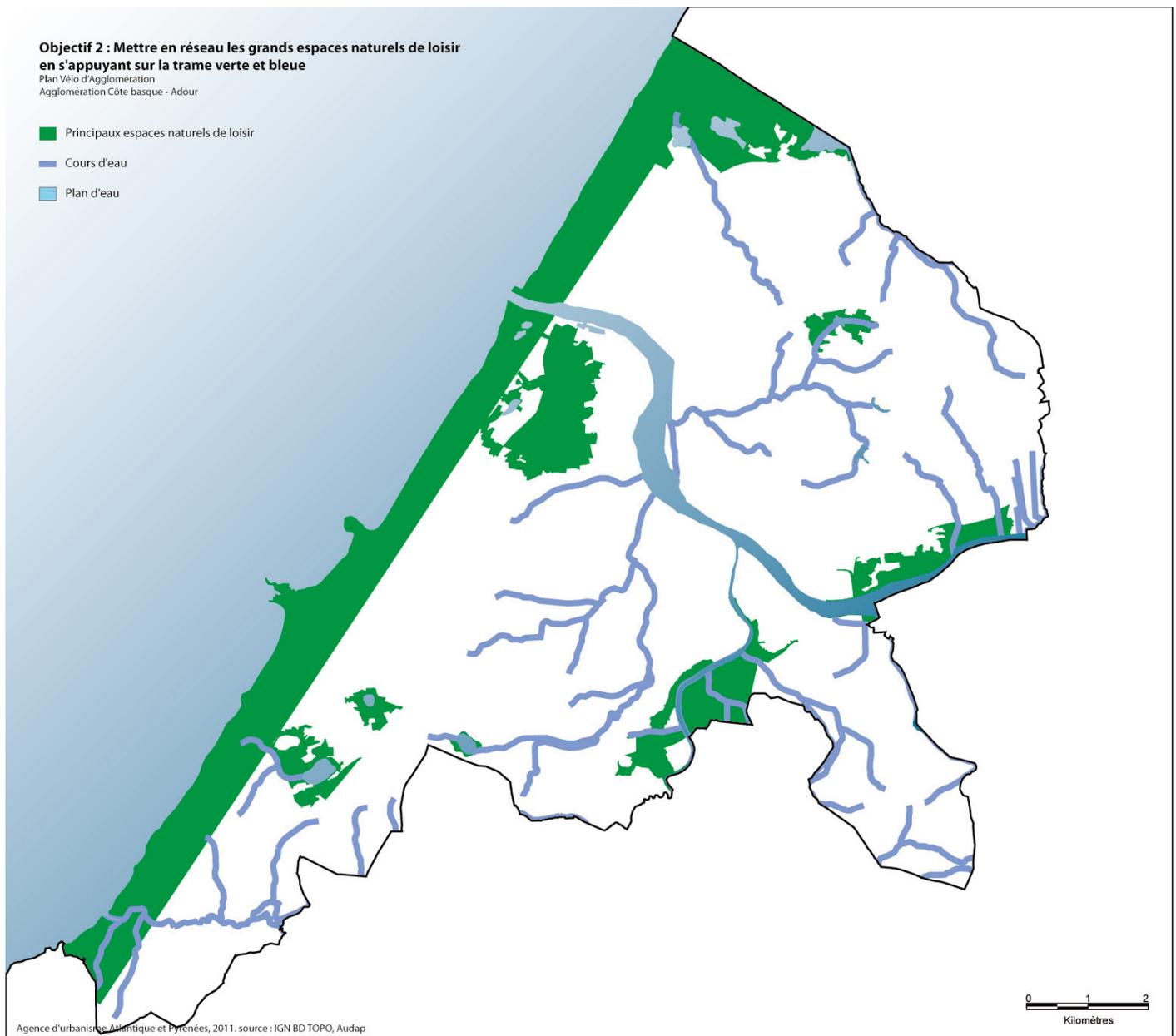
- plus de 100 emplois à l'hectare
- de 25 à 100
- de 1 à 25

- concentration autour d'un pôle
- ↔ concentration le long d'un axe



Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées, 2011. source : IGN BD TOPO, Audap, ACBA

Les pôles d'emploi seront articulés par le réseau cyclable



La trame verte et bleue sera le support d'un réseau utilitaire et de loisir se départissant des flux automobiles et valorisant les espaces naturels.

2- Mettre en réseau les grands espaces naturels de loisir en s'appuyant sur la trame verte et bleue

Dans une perspective vélo loisir, la connexion des grands espaces naturels de loisir offre la possibilité de promenades agréables. Utiliser la trame verte et bleue permet de s'appuyer sur des continuités naturelles, souvent à l'écart des flux automobiles.

Pour des déplacements utilitaires, la trame verte et bleue peut offrir des continuités, peu soumises à des intersections et aux reliefs, où les cyclistes peuvent circuler à plus vive allure, qui plus est, dans un cadre agréable.

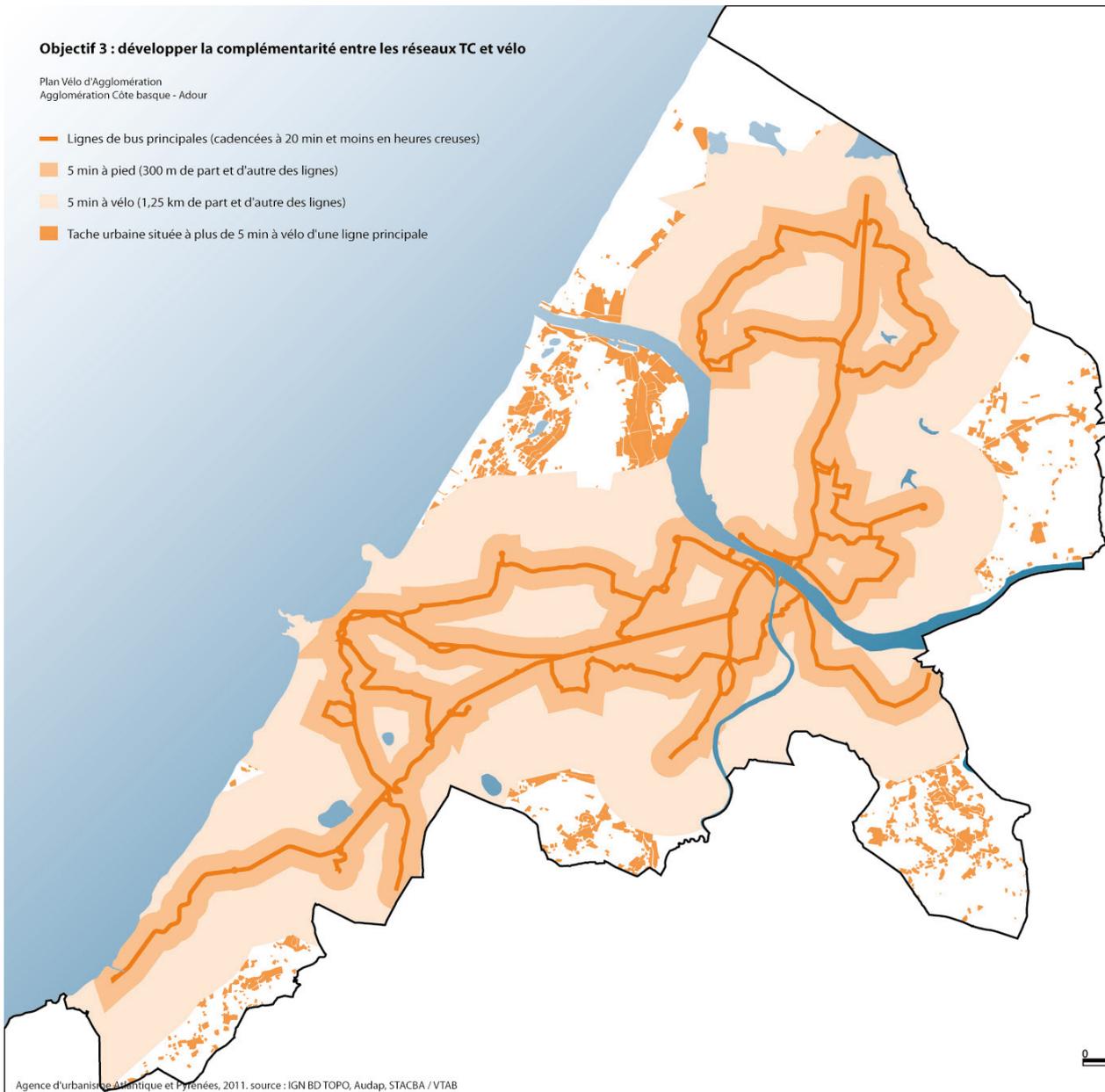
Enfin, c'est également un moyen de valoriser cette trame en lui donnant une vocation sociale au delà d'une seule vocation écologique.



Objectif 3 : développer la complémentarité entre les réseaux TC et vélo

Plan Vélo d'Agglomération
Agglomération Côte basque - Adour

- Lignes de bus principales (cadencées à 20 min et moins en heures creuses)
- 5 min à pied (300 m de part et d'autre des lignes)
- 5 min à vélo (1,25 km de part et d'autre des lignes)
- Tache urbaine située à plus de 5 min à vélo d'une ligne principale



Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées, 2011. source : IGN BD TOPO, Audap, STACBA / VTAB

Couplé au réseaux vélo, le réseau de transport en commun gagne en couverture territoriale.

3- Développer la complémentarité entre réseaux TC et vélo

Si avoir une offre de transport en commun efficace partout et tout le temps est désirable, le réaliser est difficilement envisageable d'un point de vue économique.

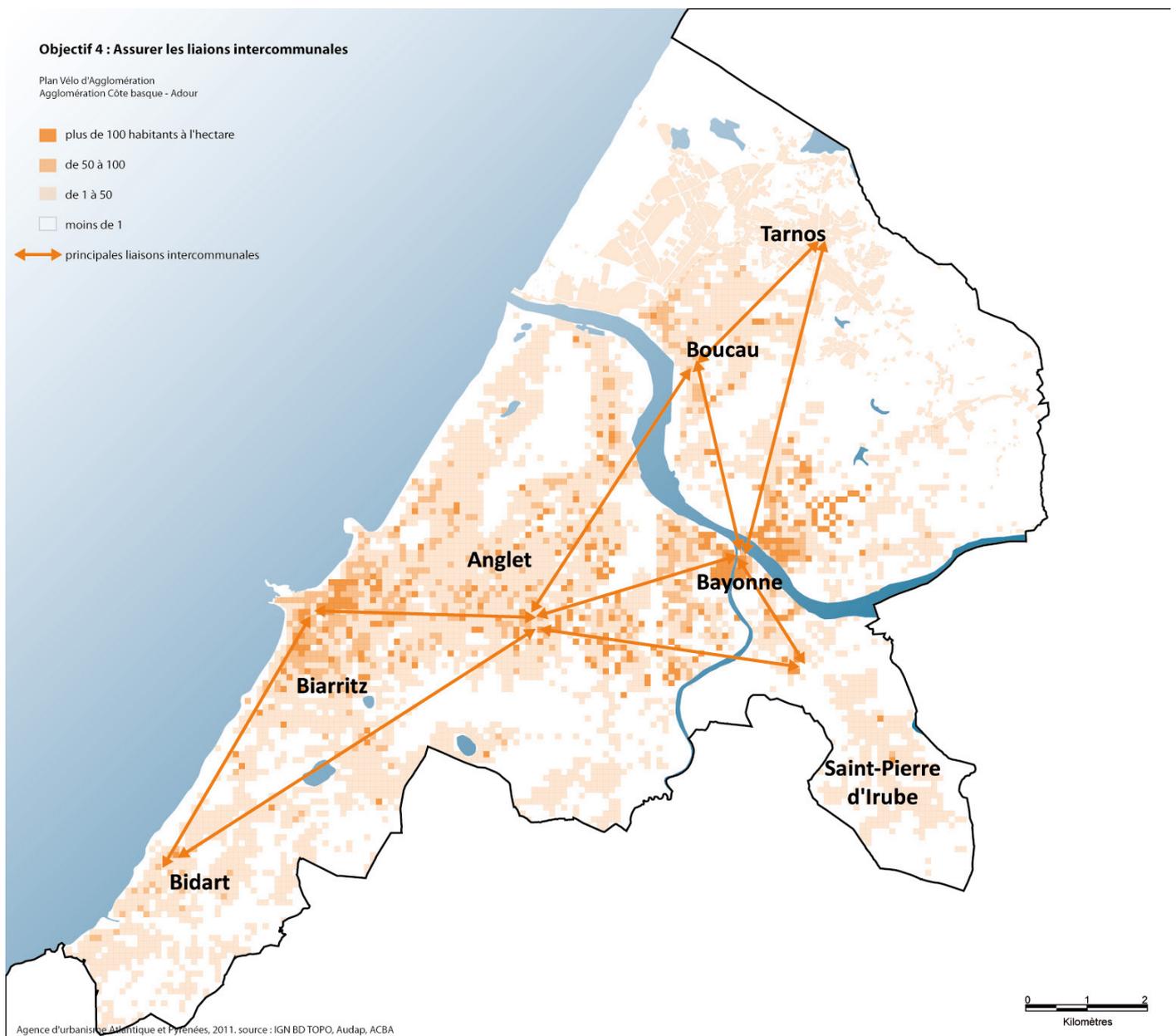
L'idée est ici de s'appuyer sur la complémentarité entre les modes en liant réseau de transports en commun et réseau cyclable. On décuple ainsi

l'aire d'attraction du bus en augmentant son aire de chalandise. Pour un déplacement de cinq minutes, on passe de 300 m de part et d'autre de la ligne pour des déplacements à pied à 1,25 km pour un déplacement à vélo.

Sur cette base, c'est presque l'ensemble du territoire qui est couvert par la desserte des lignes urbaines cadencées à 20 min et moins en heures creuses, en ajoutant d'ores et déjà la future ligne vers Ametzondo.

L'objectif est alors de faciliter le rabattement vers les arrêts des lignes principales et d'y permettre le stationnement sécurisé des vélos.

Un même travail doit être mené autour des trois points d'arrêts ferroviaires.

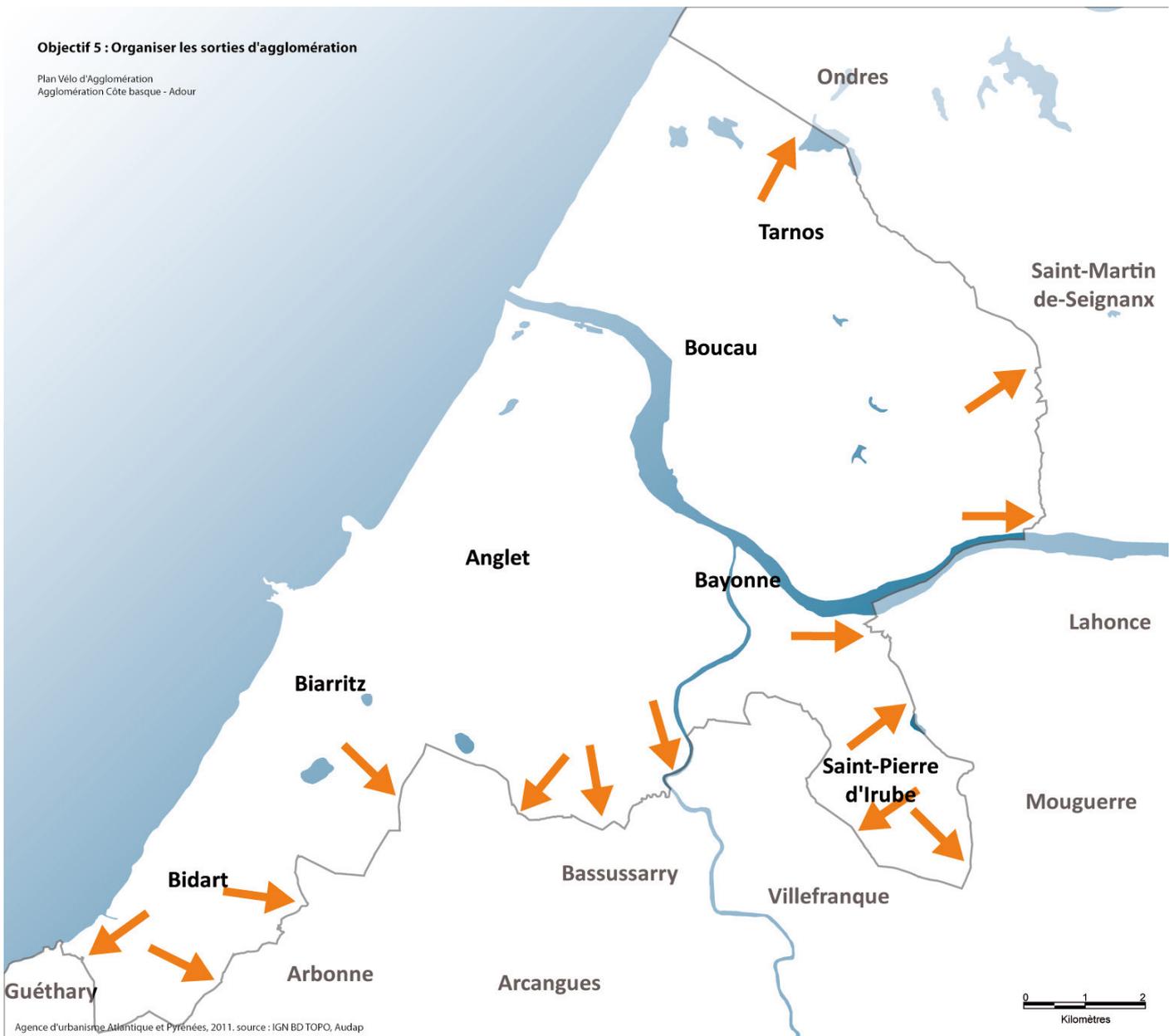


Les polarités du territoire devront être reliées pour faciliter les déplacements à vélo à l'échelle de l'agglomération.

4- Assurer les liaisons intercommunales

Ce quatrième objectif vise à mettre en relation les communes : permettre d'aller de l'une à l'autre, sans rupture des aménagements et en profitant si possible d'une continuité de qualité des matériaux et de la signalétique.

L'idéal serait de trouver les itinéraires les plus rapides en desservant les secteurs les plus peuplés.



Identifier les sorties d'agglomération permettra d'envisager des continuités avec les territoires voisins.

5- Organiser les sorties d'agglomération

Enfin avec la perspective d'étendre le réseau au-delà des limites institutionnelles du périmètre des transports urbains et l'adapter au bassin de vie, il faudra trouver les portes de sorties de ce territoire.

Ce sera aussi l'occasion de relier au réseau les projets qui se développent aux portes de l'agglomération.



2

L'organisation du réseau maillé

Une logique d'agglomération à affiner

Méthodologie de définition du réseau d'agglomération

Pour proposer le réseau à l'échelle de l'agglomération, reliant les grandes polarités du territoire, plusieurs éléments ont été pris en compte :

- Comme base du réseau, la priorité a été donnée aux continuités d'aménagements existants de qualité,

- Les aménagements existants identifiés dans le diagnostic comme « à sécuriser » n'ont pas été retenus ou sont inscrits comme à aménager,

- Les projets d'aménagements cyclables ont été pris en compte : soit retenus, soit une alternative est proposée pour mieux s'intégrer à une logique de réseau d'agglomération,

- Les rues à faible trafic ont été privilégiées : elles demanderont des aménagements moins onéreux, permettant une mise en place rapide,

- Les sens de circulations n'ont parfois pas été pris en compte : les doubles-sens cyclables sont *a priori* envisageables,

- De façon à permettre au besoin des aménagements en site propre, les rues trop étroites ont été majoritairement écartées,

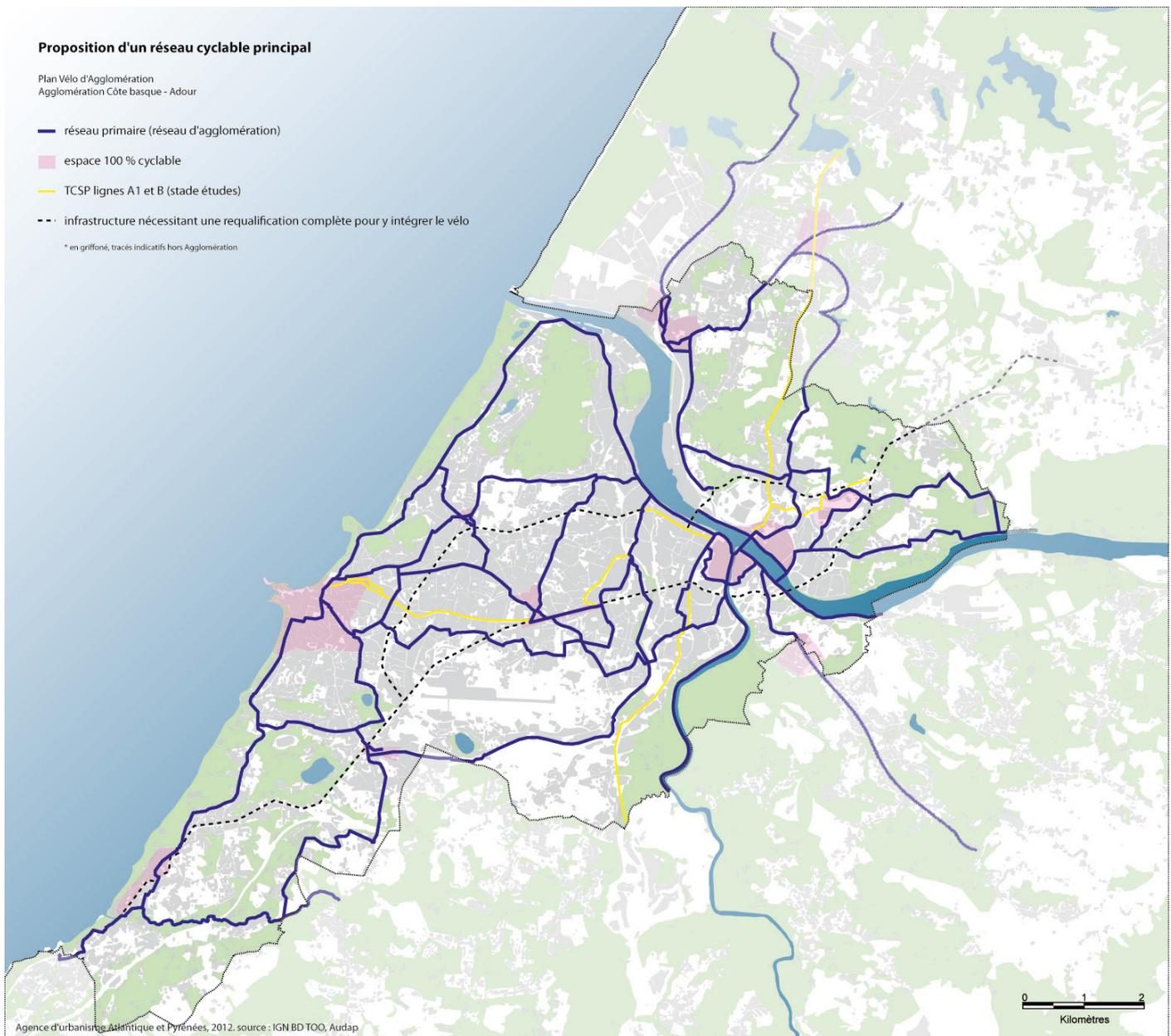
- Les rues trop escarpées ont été, dans la mesure du possible, évitées,

- Les axes d'implantation des équipements et des commerces ont été dès que possible privilégiés,

- Lorsqu'il s'agit de créer de nouvelles liaisons, les parcelles appartenant à une personne morale publique ont été retenues en priorité,

Le réseau proposé est donc un compromis entre ces différents critères en gardant comme ligne de conduite la continuité des aménagements et la limitation des détours.

NB : le réseau maillé est une intention. Les aménageurs auront pour rôle de conserver les continuités d'aménagement permettant une pratique confortable et sécurisante du vélo. Les tracés pourront évoluer au gré des opportunités.



Le réseau primaire proposé

Un réseau détaillé en fonction de l'impact créé

Tous les segments du réseau n'ont pas la même fonction. Une déclinaison est proposée de façon à mettre en lumière cette évidence. Leurs vocations différentes font qu'elles ne nécessitent pas nécessairement le même niveau d'aménagement, ni la même temporalité de mise en oeuvre. La déclinaison pourrait aussi servir à définir des clés de financement.

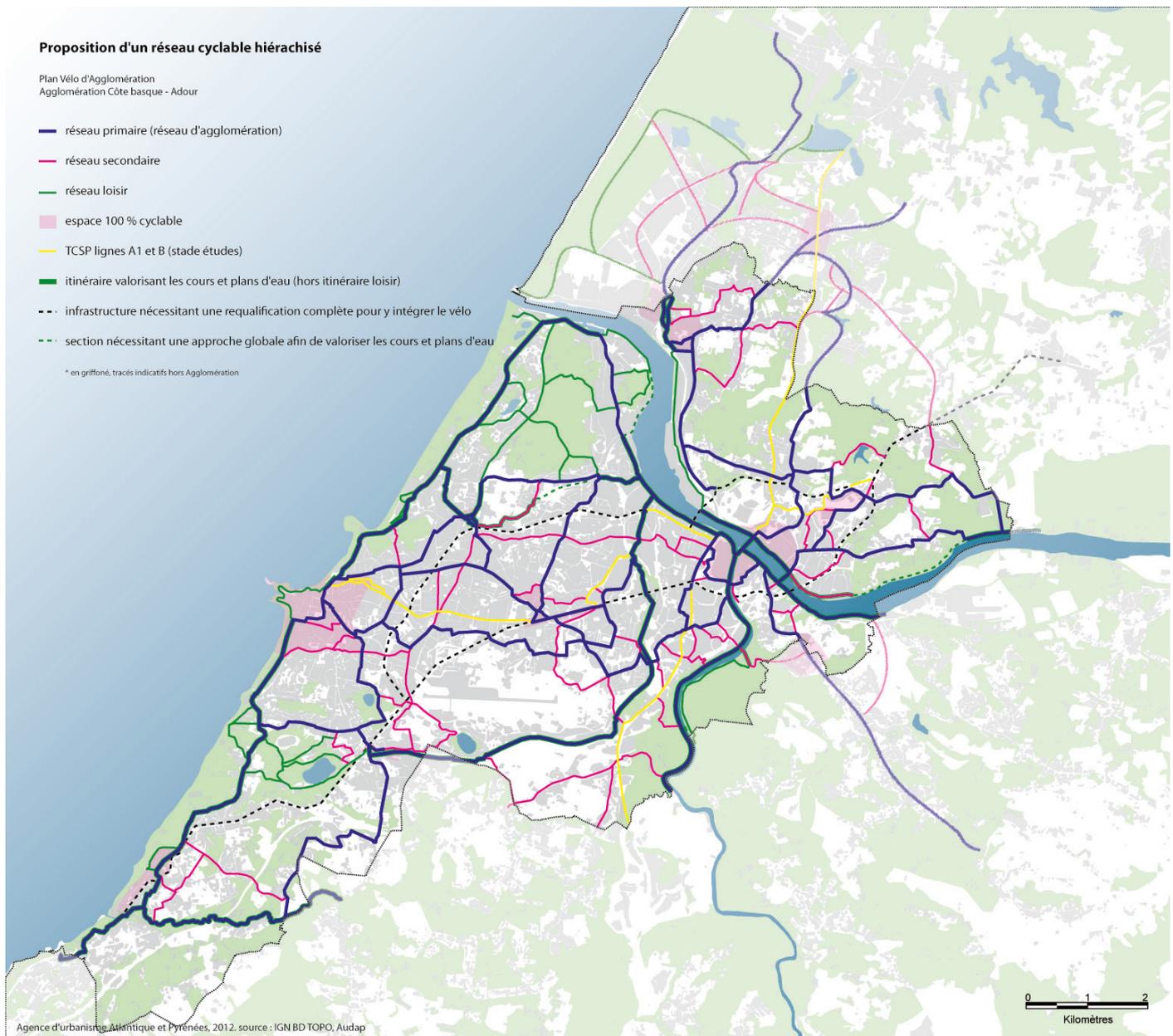
Ont été identifiés :

- le réseau primaire, dit d'agglomération. Sa vocation première est de permettre de grandes liaisons cyclables à l'échelle du territoire. Néanmoins, reliant de proche en proche des polarités et les irriguant, il structure également des liaisons de proximité ;
- le réseau secondaire il affine les connections entre les grandes mailles

et permet la desserte d'équipements, de commerces, de pôles d'emplois et de quartiers résidentiels situés hors des grands axes cyclables. Il a avant tout une portée communale ;

- le réseau loisir permet des promenades à vélo mais peut également être le support de circulation à but utilitaire.

D'autre part l'ensemble des grandes polarités du territoire sont inscrites



Le réseau maillé proposé, détaillé en réseau primaire, loisir et secondaire



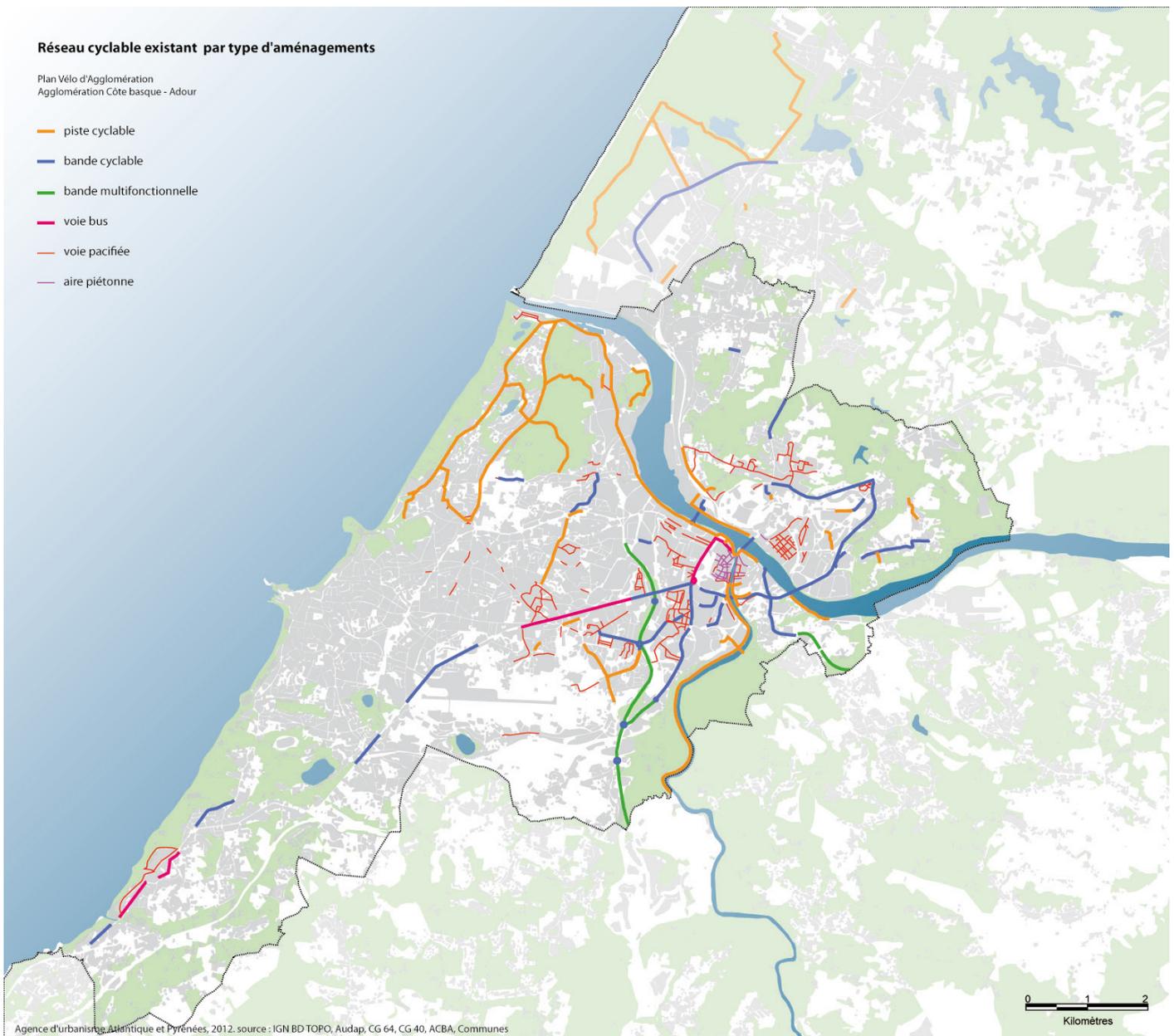
Le réseau secondaire est une esquisse. Il appartient aux communes de venir l'affiner et le compléter

comme « 100 % cyclable » de façon à y permettre des circulations de proximité. Pour ces déplacements, du domicile au salon de coiffure en passant par la boulangerie, par exemple, les cyclistes ne sont pas forcés de retourner sur l'aménagement cyclable dédié. Toutes les rues sont praticables à vélo de façon confortable et sécurisée.

Les lignes A1 et B du réseau de bus ont été identifiées. Les projets,

engagés, de bus à haut niveau de service apporteront des solutions pour les déplacements à vélo.

Enfin, certaines grandes infrastructures, structurant le territoire, ont été inscrites comme nécessitant des projets globaux pour y intégrer le vélo. A moyen ou long terme, il faudra porter des projets qui permettront d'offrir aux cyclistes des itinéraires encore plus efficaces en termes de temps de parcours et d'intérêt de desserte.



Pour mémoire, le réseau cyclable existant

Distinguer le sens montant du sens descendant

Dans une côte le cycliste réduit son rythme par rapport à celui qu'il a en situation plane. Le différentiel de vitesse avec les voitures augmente brusquement. Les automobilistes manœuvrent pour doubler le cycliste.

Aussi, appuyant plus sur les pédales, le cycliste rend sa trajectoire moins rectiligne (position de « danseuse »).

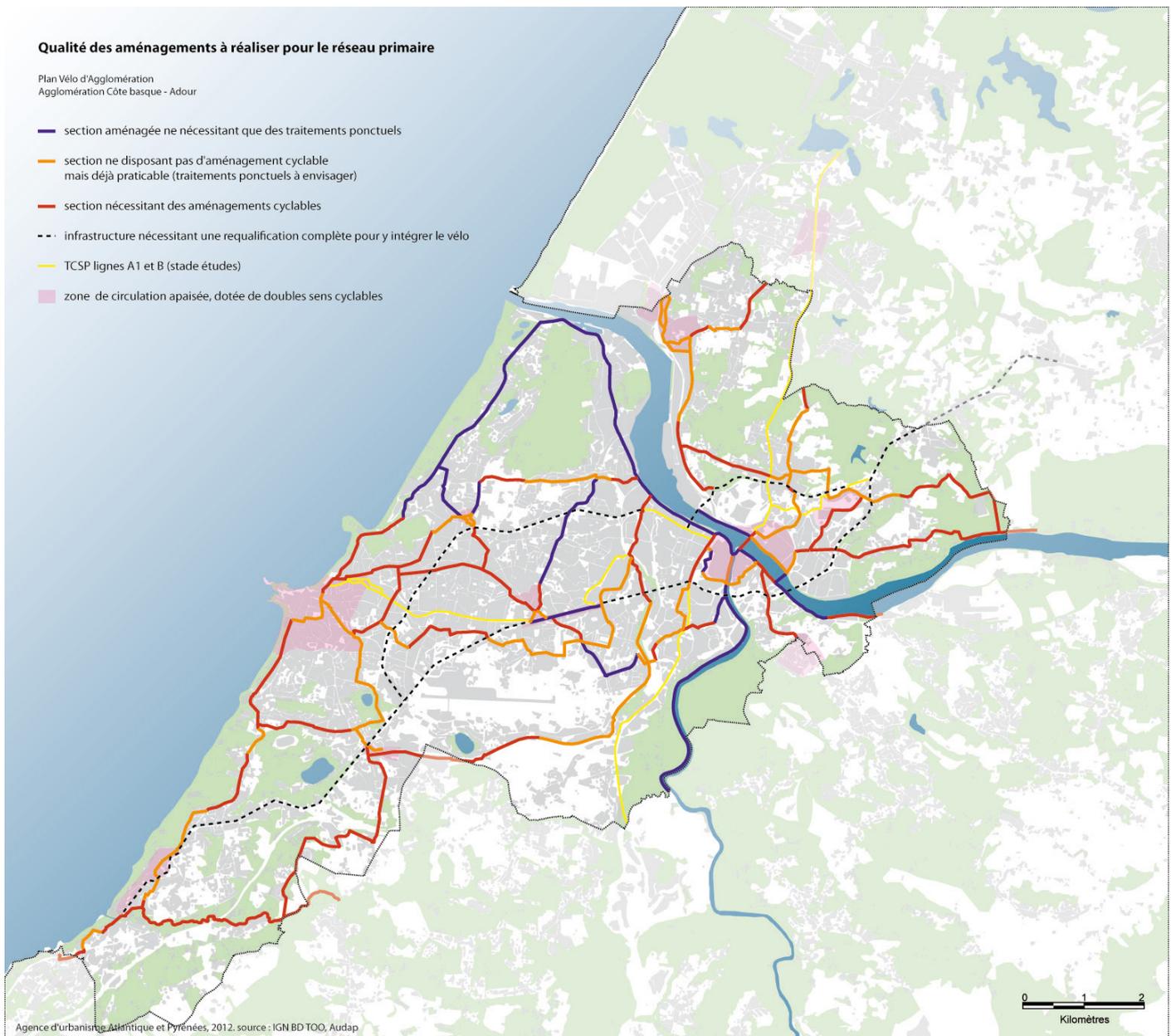
Dans ces conditions, un aménagement en site propre peut se révéler nécessaire pour ne pas augmenter les risques de collision ou de chute lors d'une manoeuvre de doublement.

Au contraire dans les descentes, le cycliste gagne en vitesse et se rapproche des vitesses pratiquées par les automobiles. Il n'aura pas de mal à s'insérer dans une circulation peu dense. De plus, il a besoin de se déporter plus qu'habituellement du

bord de la chaussée pour éviter de percuter un éventuel obstacle.

Le site propre encouragerait un doublement à vive allure et cantonnerait le cycliste proche de la bordure du trottoir.

De fait, si les largeurs disponibles ne permettent pas de maintenir un aménagement dans les deux sens, il est préférable de privilégier le sens montant.



Une idée du niveau d'aménagement à prévoir

De la même façon, une classification a été créée pour des itinéraires demandant une approche globale pour les valoriser les cours et plans d'eau.

Un aperçu des travaux à prévoir

De façon à mieux envisager ce qu'implique la mise en oeuvre du réseau, ses différentes sections ont été détaillées selon le niveau des

interventions qu'elles supposent. Le détail est le suivant :

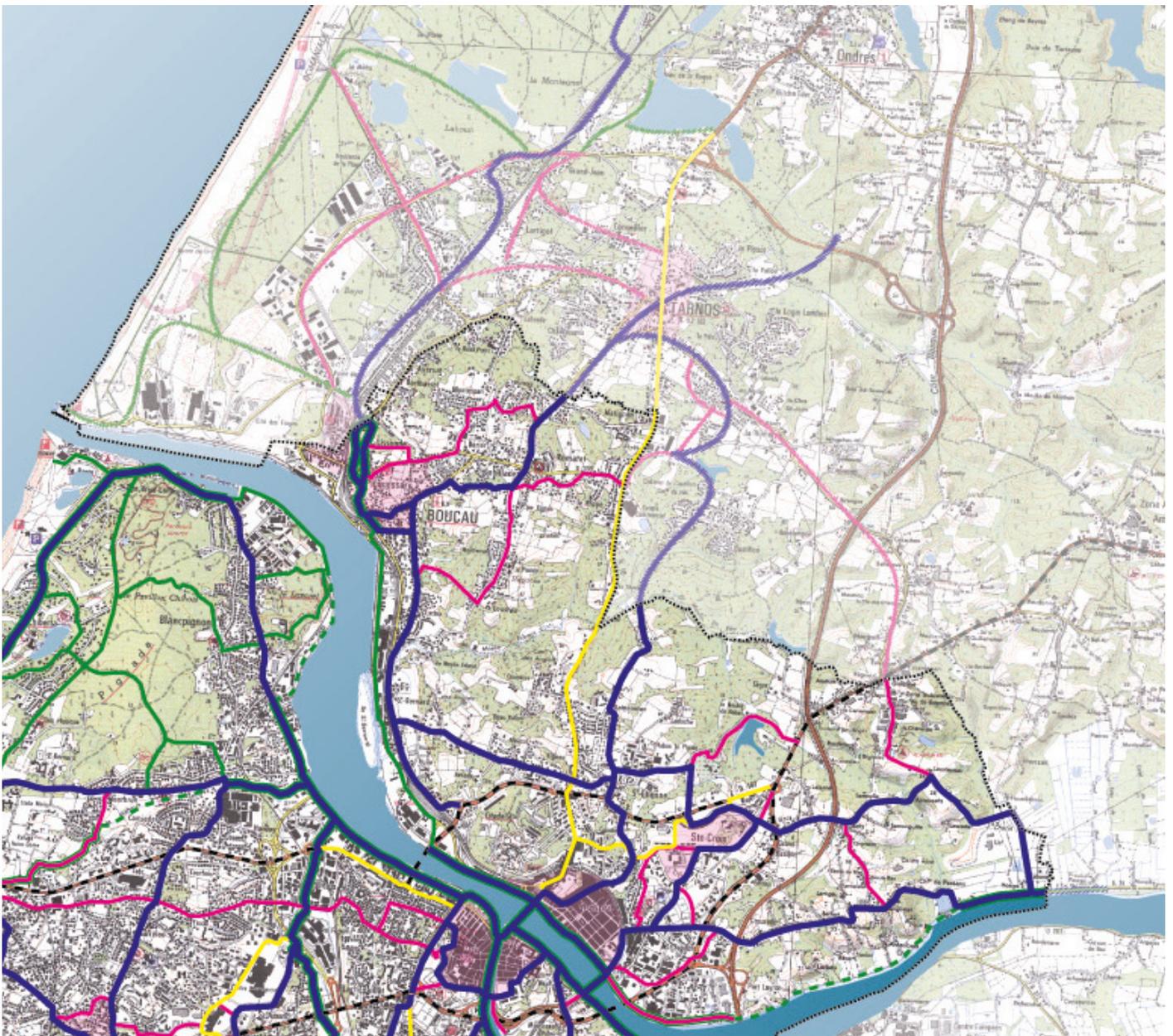
- sections aménagées ne nécessitant que des traitements ponctuels : aménagement dédié au vélo déjà réalisé (pistes et bandes cyclables) où il faudra, par endroits, intervenir pour améliorer la continuité, la sécurité, le confort...

- sections ne disposant pas d'aménagements cyclables mais déjà

praticables (rue pacifiée, chemin...). De légères interventions peuvent aussi être nécessaires.

- section nécessitant des aménagements cyclables : aménagement à revoir (niveau de confort et/ou sécurité insuffisant) où à réaliser

Les autres nomenclatures renvoient aux mêmes définitions que sur les cartes précédentes.



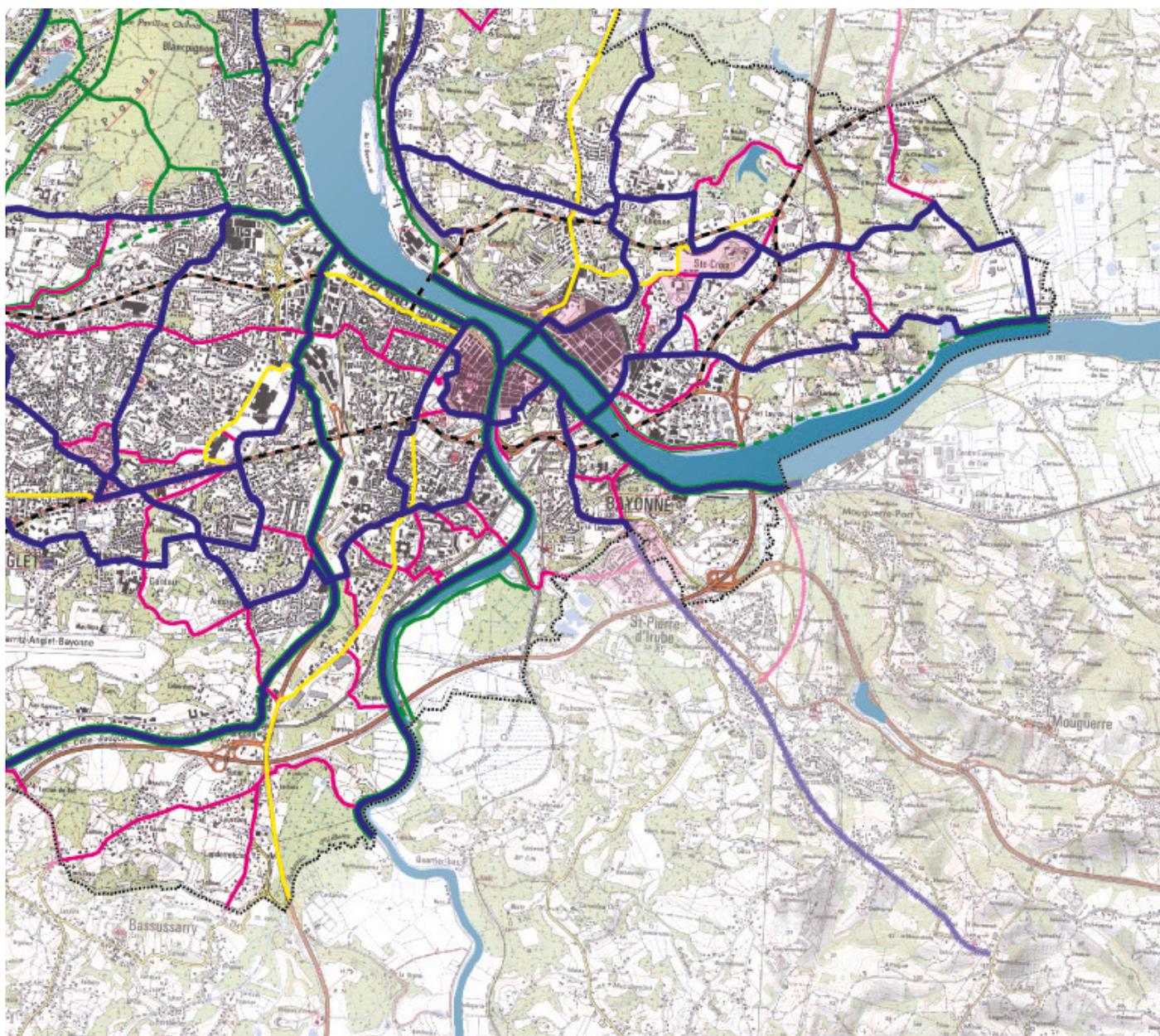
Secteur 1 : rive droite

Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées, 2011. source : IGN BD TOPO, IGN SCAN 25, Audap

1 Kilomètre

Le réseau vu à une échelle plus précise

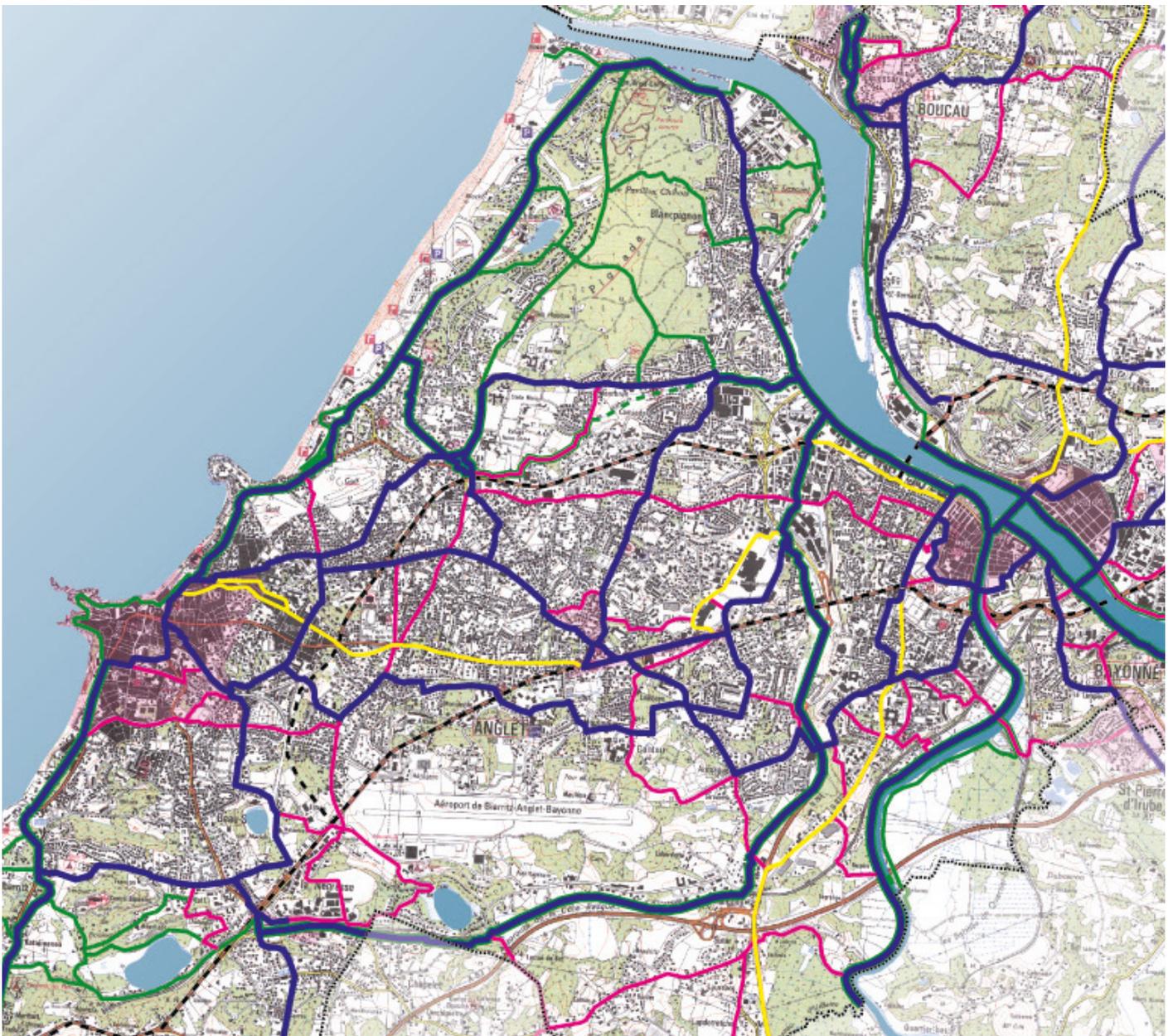
Sur les cartes à suivre, les zoom permettent de mieux apprécier les tracés proposés.



Secteur 2 : Bayonne, Saint-Pierre-d'Irube

Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées, 2011. source : IGN BD TOPO, IGN SCAN 25, Audap

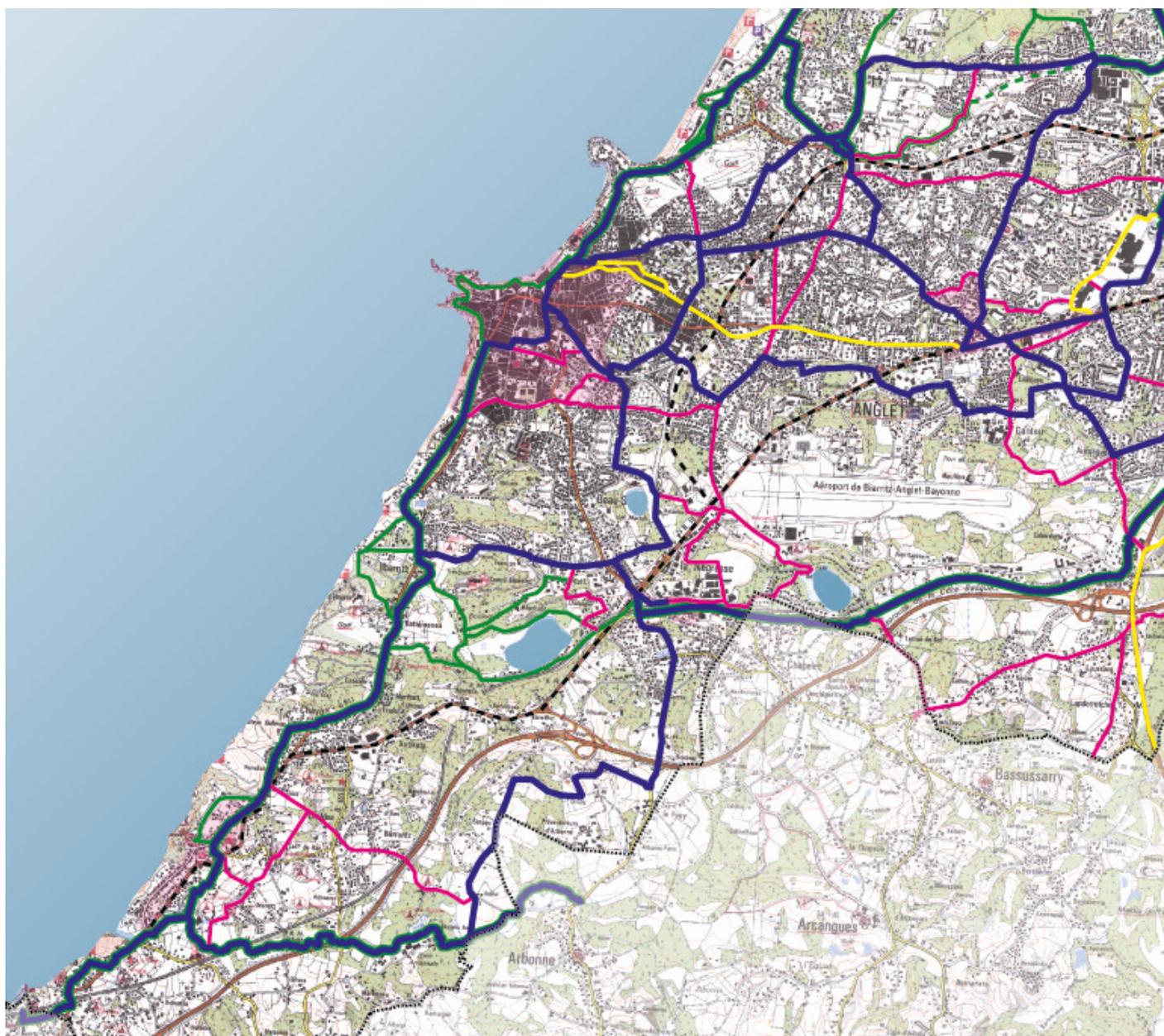
1 Kilomètre



Secteur 3 : Bayonne, Anglet, Biarritz

Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées, 2011. source : IGN BD TOPO, IGN SCAN 25, Audap

1 Kilomètre



Secteur 4 : Biarritz, Bidart

Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées, 2011. source : IGN BD TOPO, IGN SCAN 25, Audap

1 Kilomètre



La proposition de réseau maillé en quelques chiffres

NB : les chiffres présentés ci-dessous ne prennent en compte que le linéaire de voirie concerné, pas le linéaire d'aménagement à réaliser. La différence tient dans le fait que certains tronçons requièrent des aménagements bi-latéraux.

221 kilomètres au total

Le linéaire de voirie concerné représente 221 kilomètres dans l'agglomération. La répartition par commune est la suivante :

- Bayonne : 78 km (35 %),
- Anglet : 69 km (31 %),
- Biarritz : 38 km (17 %),
- Bidart : 23 km (10 %),
- Boucau : 13 km (6 %).

111 kilomètres de réseau primaire

Le réseau primaire représente 40 % du linéaire de voirie concerné par le réseau cyclable :

- Primaire : 111 km (40 %),
- Secondaire : 69 km (31 %),
- Loisir : 38 km (17 %),
- Infrastructure nécessitant une requalification complète pour y intégrer le vélo : 27 km (10 %),
- Section nécessitant une approche globale afin de valoriser les cours et plan d'eau : 5 km (2 %).

60 % du réseau primaire déjà praticable

Une évaluation a permis d'estimer que :

- 19 % du réseau primaire est déjà aménagé,
- 39 % est déjà cyclable,
- 42 % requiert des aménagements

46 km de réseau primaire nécessitant des aménagements spécifiques

46 km, représentant 42 % des 111 km du réseau primaire, demandent des traitements spécifiques, les autres requérant des traitements plus ponctuels.

Par communes, la répartition des sections nécessitant des aménagements est la suivante :

- Bayonne : 18 km,
- Biarritz : 12 km,
- Bidart : 9 km,
- Anglet : 6 km,
- Boucau : 1 km.



3

Des objectifs atteints

Mise en relation de la proposition de réseau avec ses objectifs

Une proposition de réseau qui répond aux objectifs fixés

Le travail a été mené en cherchant à répondre à un enjeu « développer un maillage d'agglomération avec des continuités de sécurité », détaillé en cinq objectifs :

- 1- Desservir les générateurs de flux majeurs
- 2- Mettre en réseau les grands espaces naturels de loisir en s'appuyant sur la trame verte et bleue
- 3- Développer la complémentarité entre réseaux TC et vélo
- 4- Assurer les liaisons intercommunales
- 5- Organiser les sorties d'agglomération

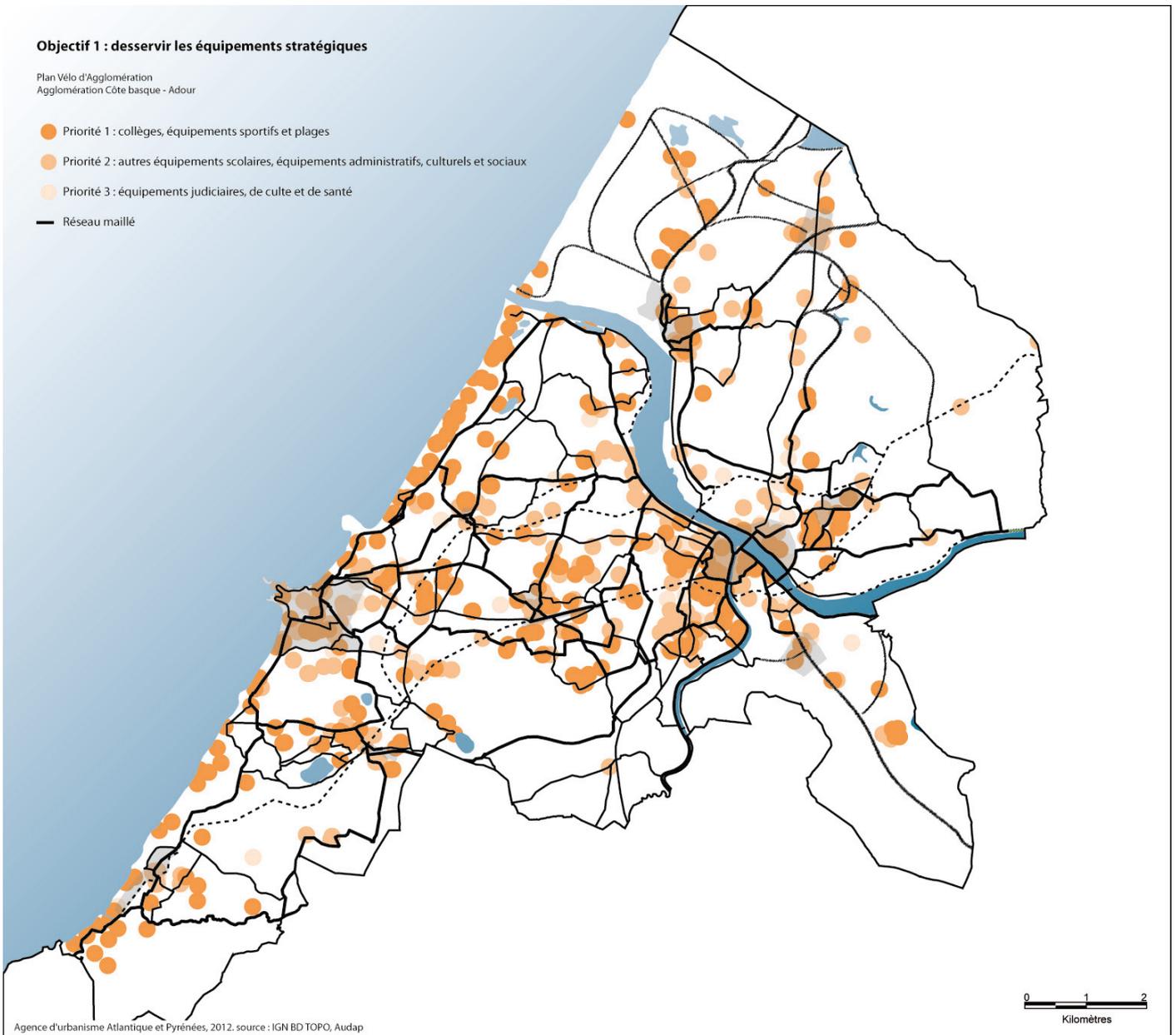
Les cartes à suivre permettent de rendre compte que le réseau proposé permet de répondre aux objectifs fixés.



Objectif 1 : desservir les équipements stratégiques

Plan Vélo d'Agglomération
Agglomération Côte basque - Adour

- Priorité 1 : collèges, équipements sportifs et plages
- Priorité 2 : autres équipements scolaires, équipements administratifs, culturels et sociaux
- Priorité 3 : équipements judiciaires, de culte et de santé
- Réseau maillé



Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées, 2012. source : IGN BD TOPO, Audap

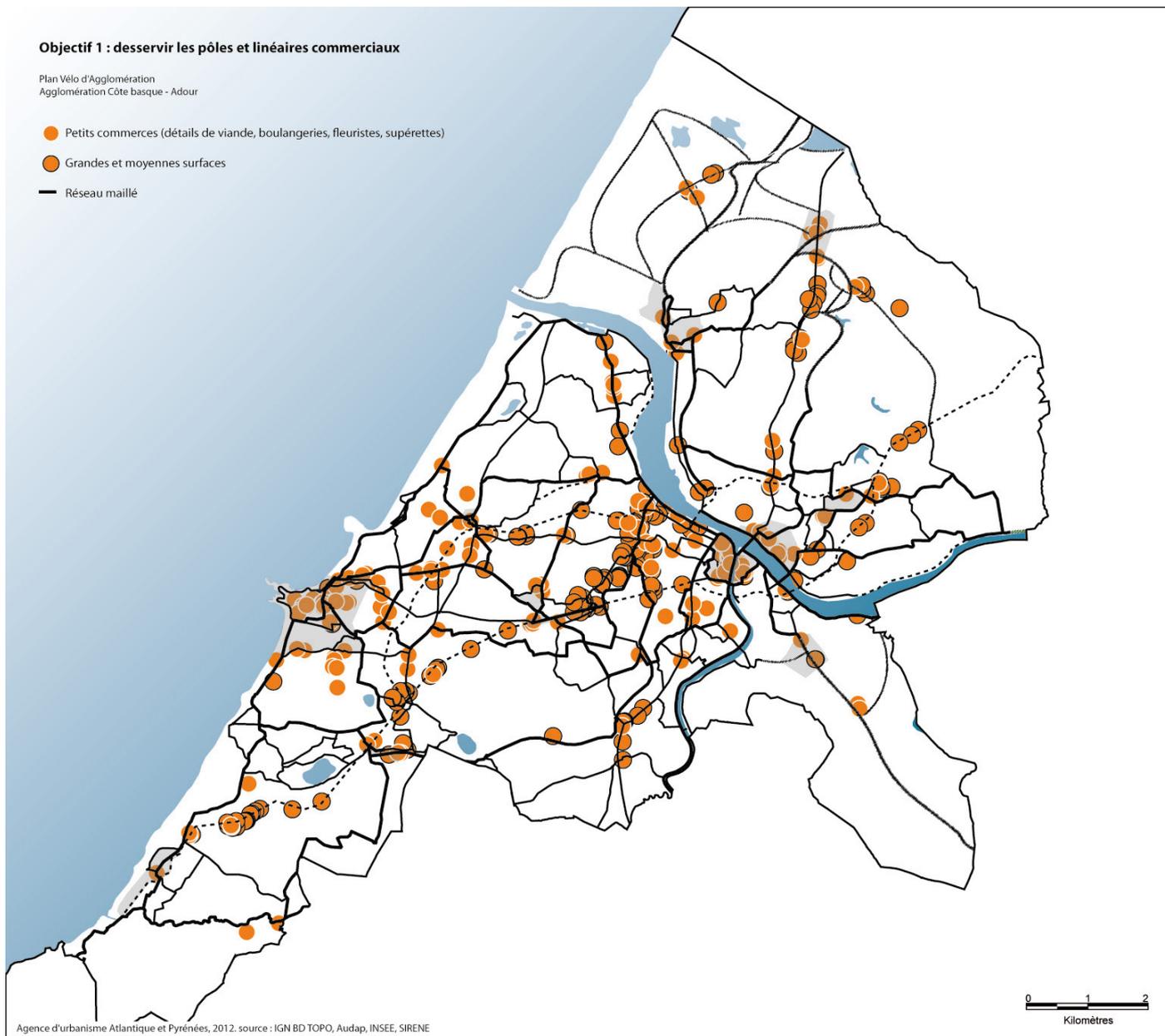
Une très grande partie des équipements est située à proximité du réseau maillé



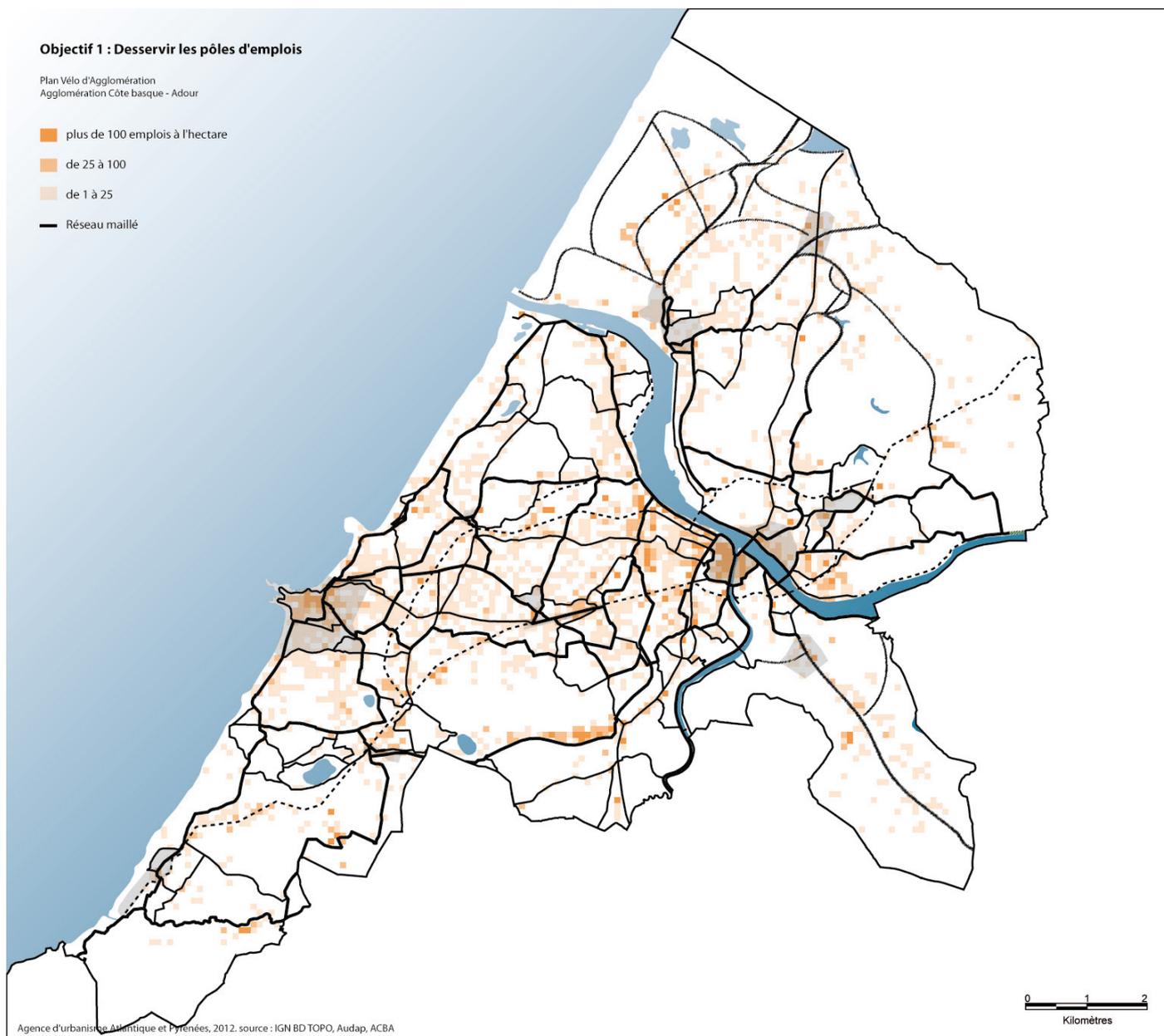
Objectif 1 : desservir les pôles et linéaires commerciaux

Plan Vélo d'Agglomération
Agglomération Côte basque - Adour

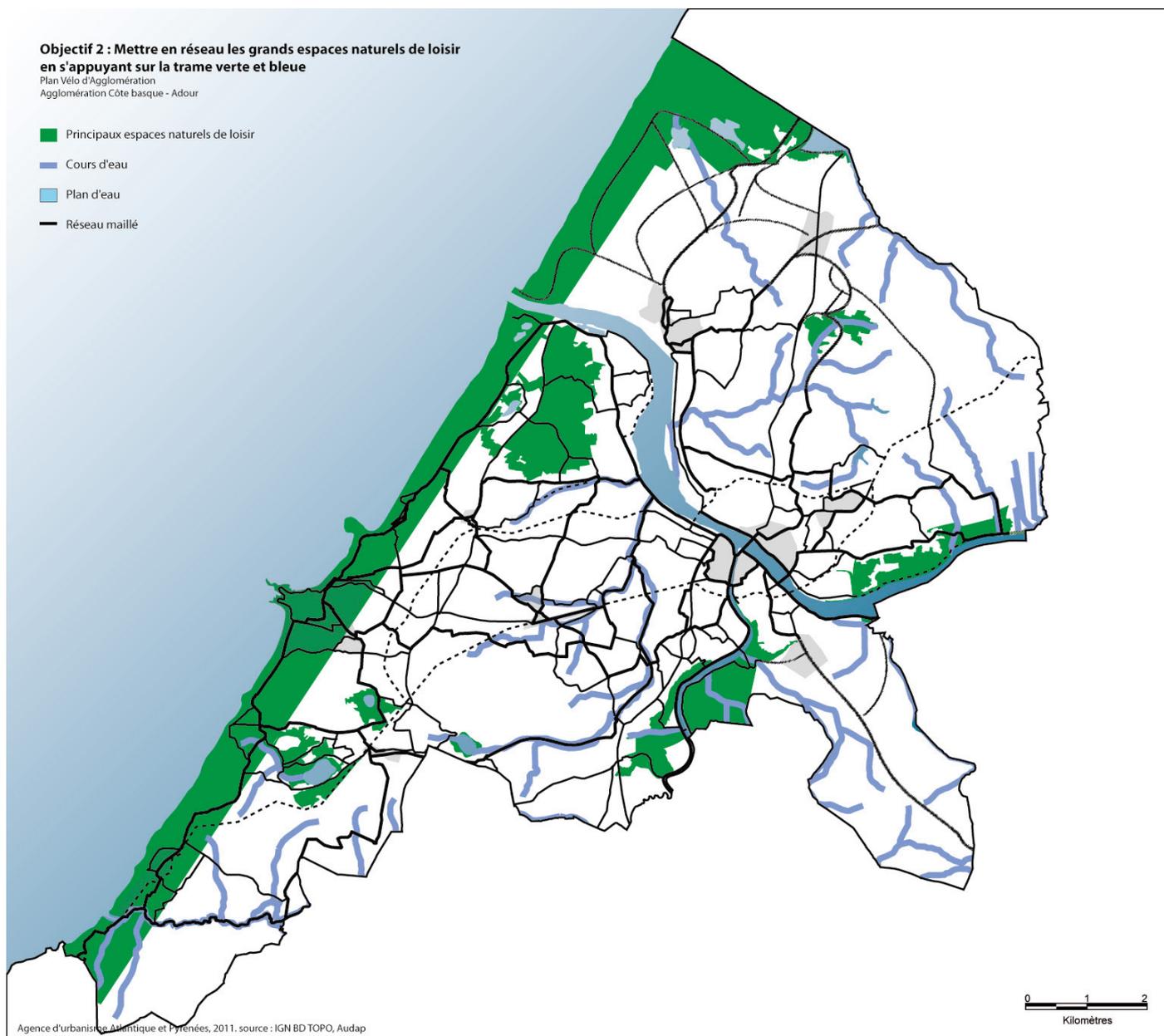
- Petits commerces (détails de viande, boulangeries, fleuristes, supérettes)
- Grandes et moyennes surfaces
- Réseau maillé



Le réseau s'appuie sur les linéaires commerciaux et relie les polarités commerciales



Le réseau met en lien les différents pôles d'emploi du territoire



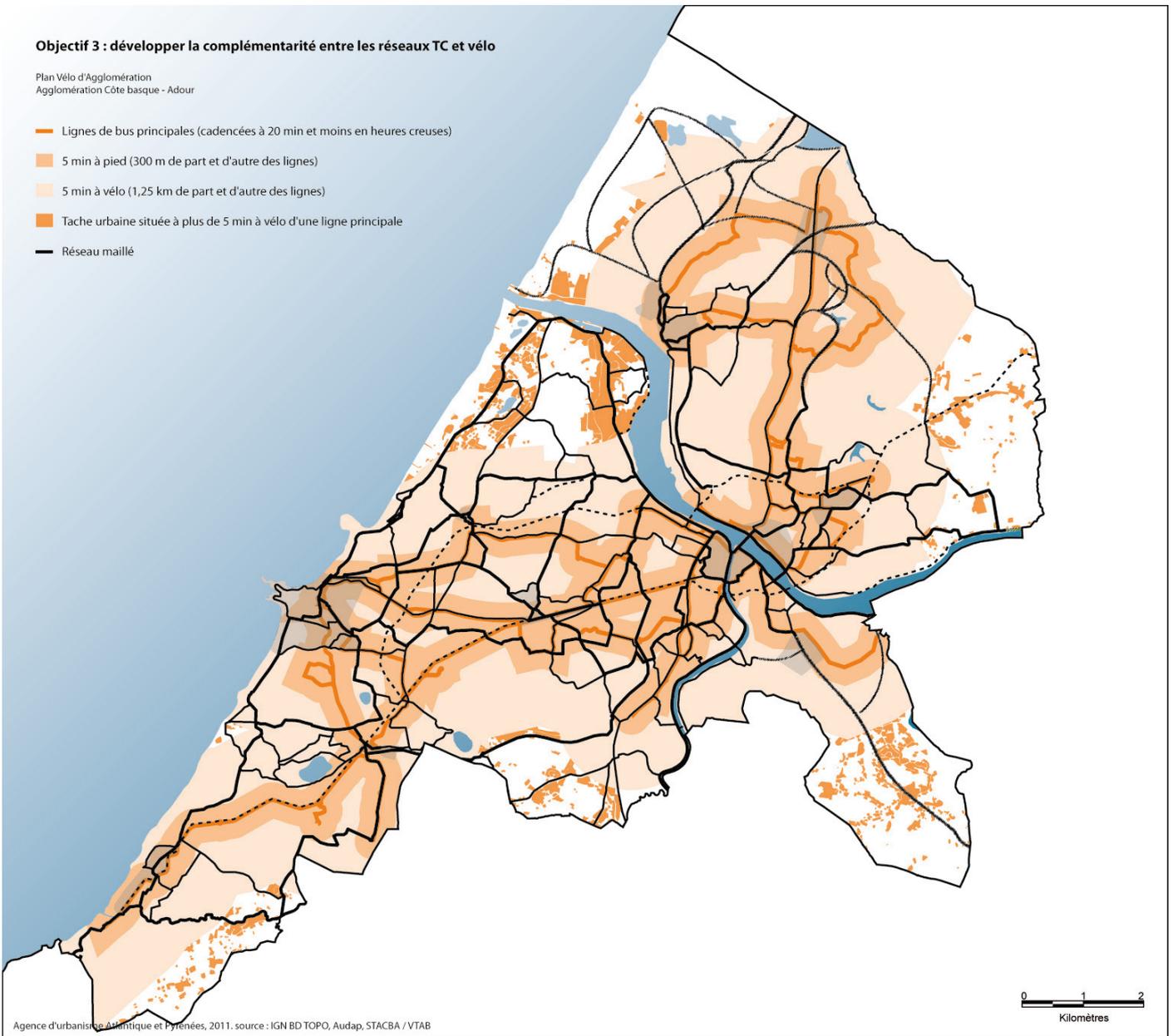
Le réseau s'appuie sur les cours d'eau pour mettre en lien les grands espaces naturels de loisir et proposer des itinéraires peu marqués par le relief



Objectif 3 : développer la complémentarité entre les réseaux TC et vélo

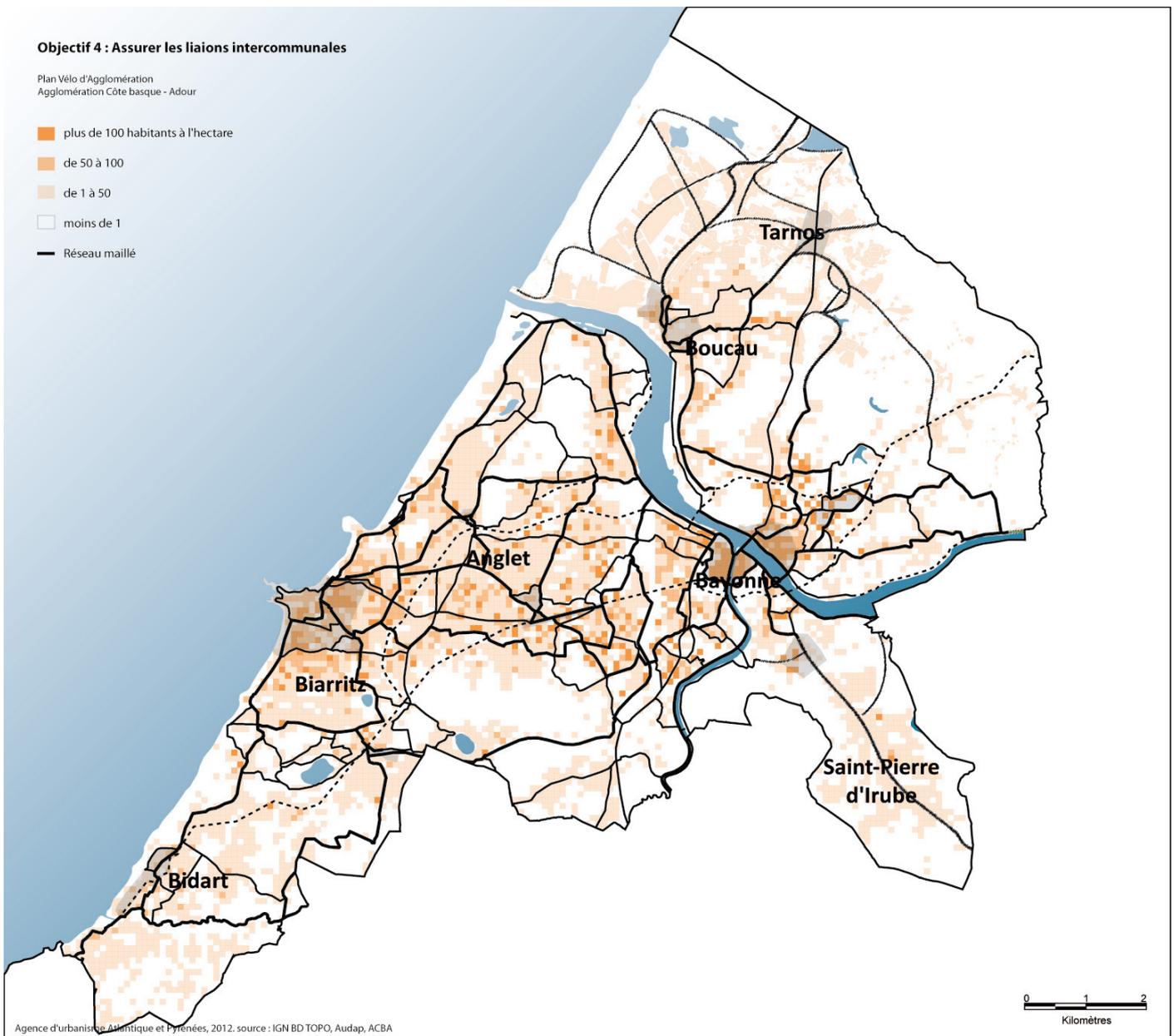
Plan Vélo d'Agglomération
Agglomération Côte basque - Adour

- Lignes de bus principales (cadencées à 20 min et moins en heures creuses)
- 5 min à pied (300 m de part et d'autre des lignes)
- 5 min à vélo (1,25 km de part et d'autre des lignes)
- Tache urbaine située à plus de 5 min à vélo d'une ligne principale
- Réseau maillé

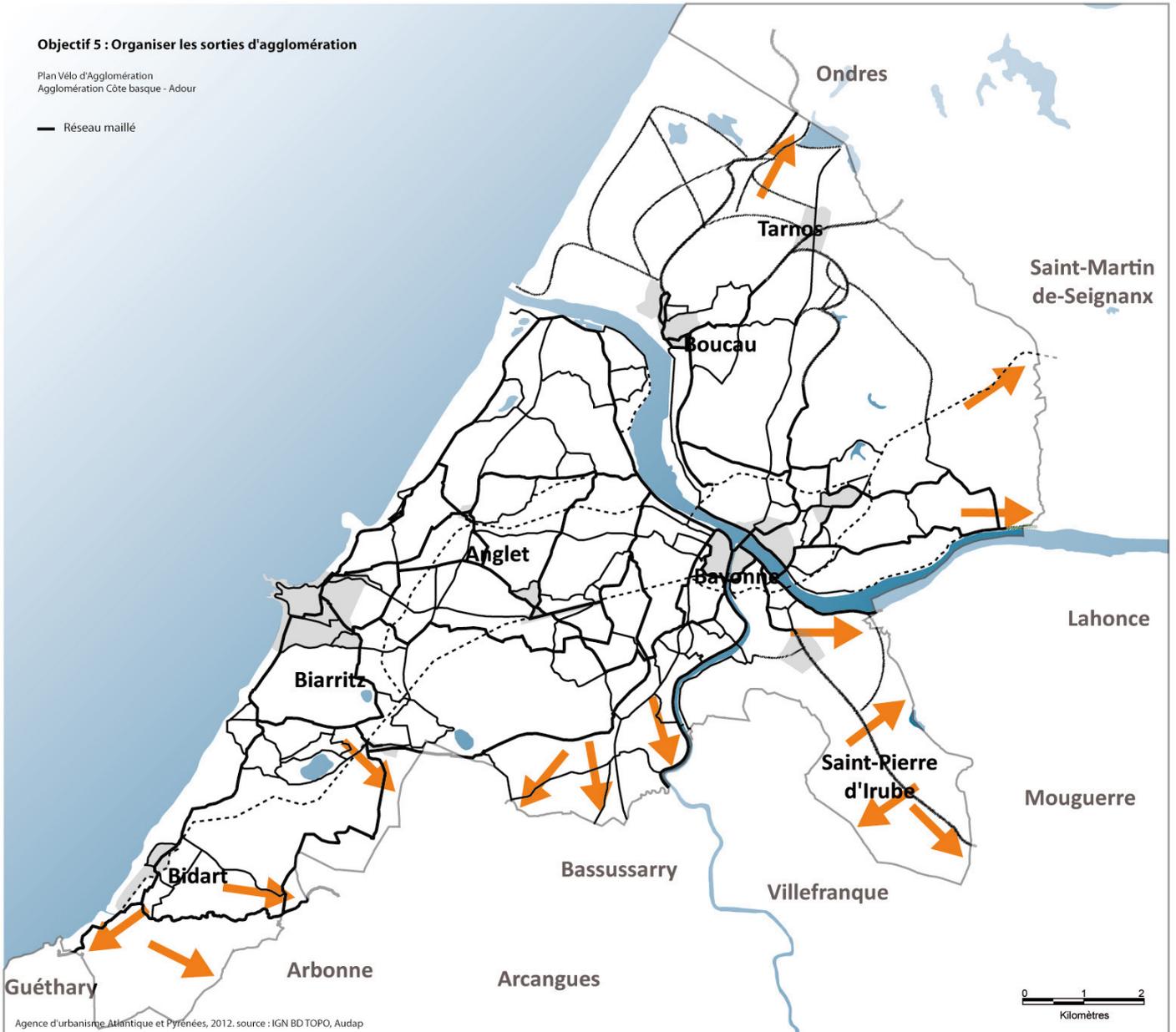


Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées, 2011. source : IGN BD TOPO, Audap, STACBA / VTAB

Le réseau permet de lier les espaces les plus éloignés aux lignes principales de transport en commun



Les communes du territoire sont toutes reliées par le réseau



Les principales sorties d'agglomérations sont intégrées au réseau maillé



4

Zoom sur des itinéraires Description des tracés, des lieux desservis et des points durs

Des logiques d'itinéraires à valoriser

Le réseau maillé est présenté comme une solution permettant de répondre à l'enjeu et aux cinq objectifs qui lui étaient fixés.

Pour le mettre en valeur, il peut aussi être présenté sous forme d'itinéraires liant de grands pôles en donnant accès à de plus petits centres d'intérêts. Quelques uns de ceux-ci sont présentés.

Les tracés non intégrés à des itinéraires sont également présentés.

NB : le réseau maillé étant une intention, la description des itinéraires est uniquement donnée à titre informatif.



Itinéraire 1 : de Saint-Pierre d'Irube à Biarritz par le centre de Bayonne et le Maharin

Données clés

L'itinéraire relie le quartier de Cam de Prats à Bayonne au centre de Biarritz en longeant les cours d'eau de l'Adour et du Maharin. Les reliefs sont modérés.

Distance : 11,1 km

Temps de parcours : 44 min

Difficulté du parcours : * * *

Difficulté de mise en oeuvre : * * *

Intérêt du parcours : * * *

Descriptif de l'itinéraire

- A partir du quartier de Cam de Prats à Bayonne, descendre vers l'Adour par l'avenue Duvergier de Hauranne
- Rejoindre le centre de Bayonne par le quai Resplandy et poursuivre en longeant l'Adour en rive gauche jusqu'au ruisseau du Maharin
- Entrer dans le Centre technique de l'environnement de l'ACBA puis remonter le Maharin jusqu'à la rue de Hausquette
- Prendre la droite, puis à gauche la rue Ransan et l'avenue de Pyrénées.

- Au bout de l'avenue de Pyrénées, prendre l'avenue de Montbrun et rejoindre la Place des Cinq-Cantons par la promenade de la Barre

- Atteindre le centre de Biarritz par les rues du Colombier et Hourticq, l'avenue d'Etienne puis la rue Pellot

Intérêts de desserte de l'itinéraire

- Centres-ville de Bayonne et Biarritz
- Quartier des Cinq Cantons
- Commerces et services des Allées Marines
- Accès aux zones commerciales et d'activité d'Anglet
- Dassaut aviation
- Cité scolaire de Biarritz

Principale(s) alternative(s) à étudier

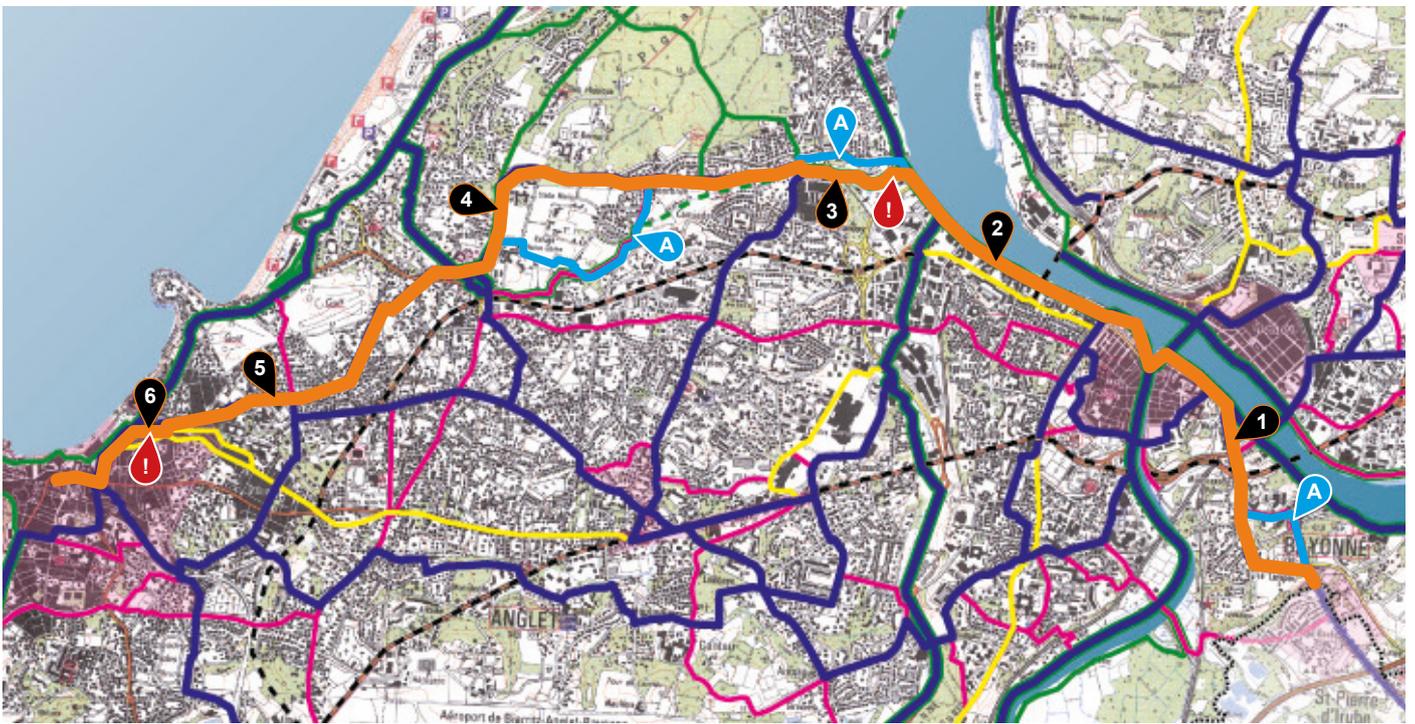
- Un nouveau franchissement de la voie ferrée est envisagé pour mieux accéder au secteur de Cam de Prats. Il permettrait aussi aux cyclistes de rejoindre le quai Resplandy sans emprunter l'avenue Duvergier de Hauranne.

- Si le franchissement du Centre technique de l'environnement n'est pas possible à toute heure, permettre une bonne cohabitation entre les modes de transports sur l'Avenue de Montbrun (jusqu'au carrefour de Fine) où les emprises sont peu larges

- Traverser le secteur de Notre Dame du Refuge

Points durs à traiter

- Passage par le Centre technique de l'environnement
- Faciliter l'accès dans le centre de Biarritz par la mise en place de doubles sens cyclables



Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées, 2012. source : IGN BD TOPO, IGN SCAN 25, Audap

1 Kilomètre



Avenue Duvergier de Hauranne



Les berges du Maharin



Avenue d'Etienne, desserte de le cité scolaire



Allées Marines



Promenade de la Barre



Biarritz centre



Itinéraire 2 : de Bayonne à Biarritz par l'hôpital et le centre d'Anglet

Données clés

L'itinéraire conduit de Bayonne à Biarritz en passant par l'hôpital et le centre d'Anglet.

Distance : 9,1 km

Temps de parcours : 37 min

Difficulté du parcours : * * *

Difficulté de mise en oeuvre : * * *

Intérêt du parcours : * * *

Descriptif de l'itinéraire

- Rejoindre le rond point du Professeur Delay par les bords de la Nive et l'avenue Paul Pras
- Descendre jusqu'à l'Aritxague par le chemin de Lestanquet
- Remonter vers la Lande de Juzan par la rue George Sand et la route d'Aritxague
- Rejoindre la RD 810 par l'avenue de Maignon
- Franchir la RD 810 et emprunter la rue du 11 Novembre pour atteindre la place de la Mairie.
- Continuer vers le nord-ouest en empruntant les rues du 8 mai, des

Cinq-Cantons, Guy Casamayou, des Quatre-Cantons et Larauchefoucauld

- Franchir le boulevard du BAB et continuer par l'avenue d'Anglet
- Rejoindre le centre Biarritz par l'avenue d'Etienne.

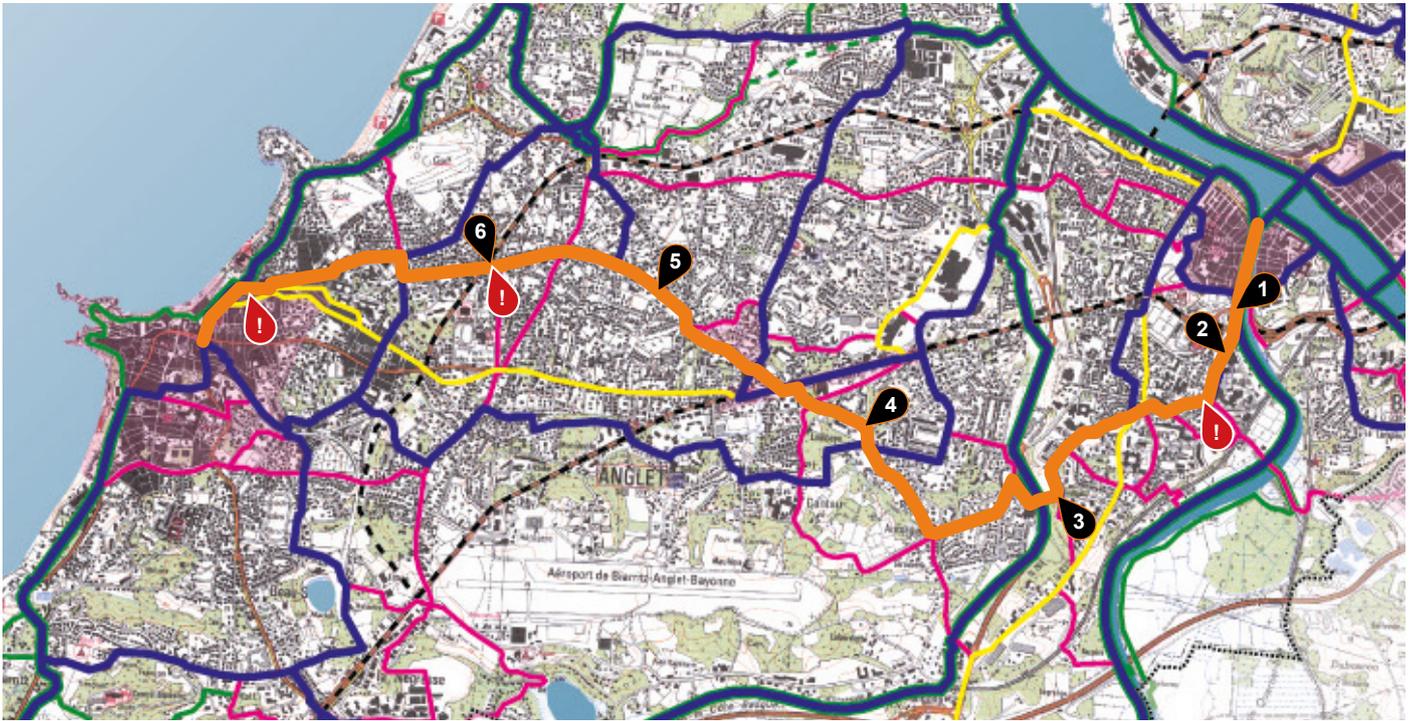
Intérêts de desserte de l'itinéraire

- Centre ville de Bayonne, Anglet et Biarritz
- Centre hospitalier
- Lycée René Cassin, école d'infirmières et Cité scolaire de Biarritz

- Lande de Juzan

Points durs à traiter

- Rond point du Professeur Delay
- Franchissement du Boulevard du BAB
- Rues étroites du centre-ville de Biarritz



Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées, 2012. source : IGN BD TOPO, IGN SCAN 25, Audap

1 Kilomètre



Piste le long de la Nive



Passage sous le boulevard d'Aritxague



Rue des Quatre Cantons



Avenue Paul Pras



Avenue de Maignon



Franchissement du BAB



Itinéraire 3 : de Bayonne à Biarritz par Montaury

Données clés

L'itinéraire mène de Bayonne à Biarritz en des servant une succession de pôles résidentiels, d'emplois et d'équipements, d'enseignement notamment.

Distance : 8,6 km

Temps de parcours : 35 min

Difficulté du parcours : * * *

Difficulté de mise en oeuvre : * * *

Intérêt du parcours : * * *

Descriptif de l'itinéraire

- Emprunter les allées Paulmy pour rejoindre le Rond Point de Saint-Léon
- Prendre en face avenue Raymond de Martes et prendre la première à droite Rue Baltet et à gauche chemin Cestac
- Continuer rue Ravel puis avenue Faurie
- Descendre jusqu'à l'Aritxague par le chemin de Lestanquet
- Remonter vers la Lande de Juzan par la rue George Sand et la route d'Aritxague

- Emprunter l'avenue de Maignon et prendre à gauche pour traverser le domaine universitaire de Montaury et atteindre le Lycée Cantau

- Rejoindre la RD 810 par la rue du Parc Belay

- Atteindre la ZAC Kléber par les quartiers Montdeville et de Parc d'hiver en franchissant le boulevard du BAB par le pont de la rue de Parme

- Relier le centre de Biarritz par l'avenue Lahouze, la rue de Pringle et l'avenue Floquet

Intérêts de desserte de l'itinéraire

- Centre ville de Bayonne et Biarritz
- Lycées Louis de Foix, René Cassin et Cantau
- Domaine universitaire de Montaury et école d'infirmières
- Centre hospitalier
- Futur quartier de la Lande de Juzan et ZAC Kléber
- Palais des Sports de Lauga et Complexe sportif Saint-Jean

Principale(s) alternative(s) à étudier

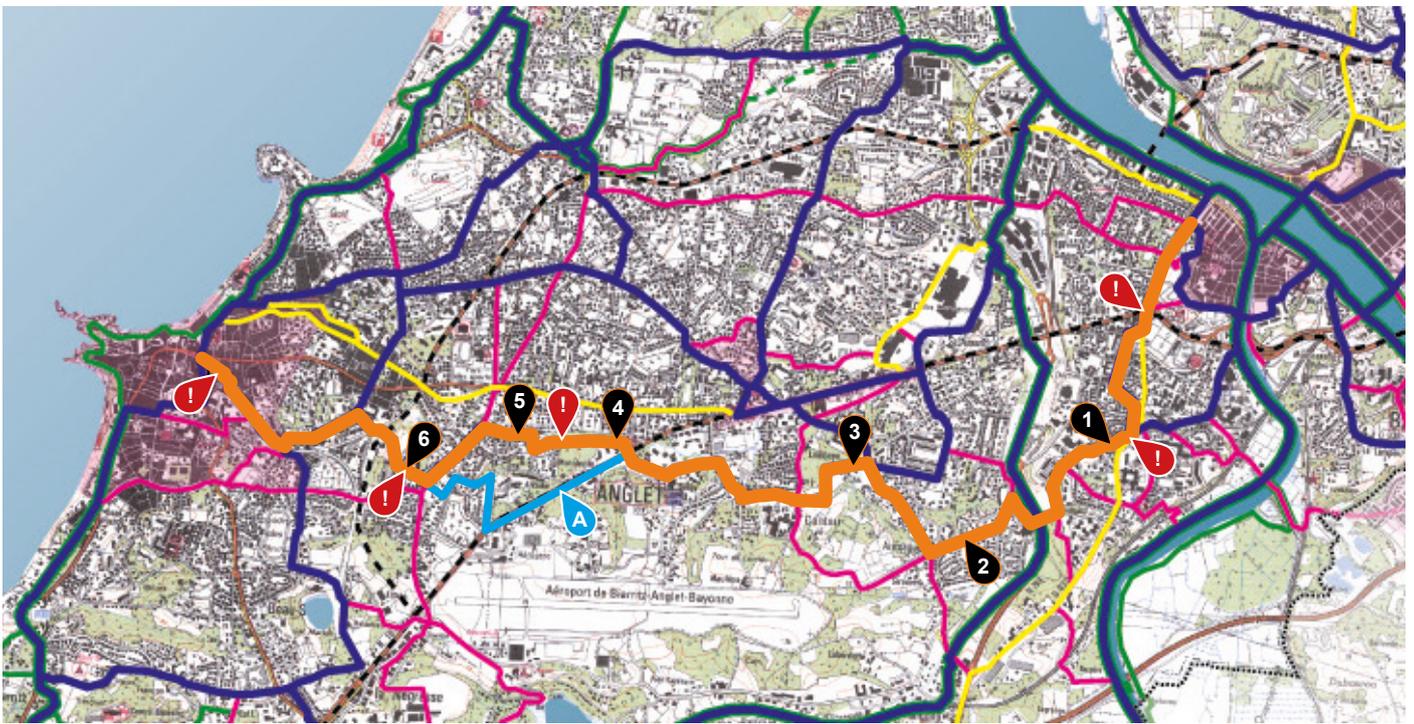
- Les quartiers de Montdeville et de Parc d'hiver peuvent être traversés d'au moins deux manières :

1- à partir de la gendarmerie en longeant un cours d'eau puis en reprenant les rues (privées pour beaucoup) du quartier de Montdeville (*solution dessinée*)

2- en prenant la RD 810, puis en empruntant la rue Machelon et en traversant par la Résidence de Parme et la Maison de quartier

Points durs à traiter

- Rond point Saint-Léon
- Rond point du Professeur Delay
- Franchissement des quartiers Montdeville et de Parc d'hiver
- Section très pentue rue de Parme
- Rues étroites du centre-ville de Biarritz



Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées, 2012. source : IGN BD TOPO, IGN SCAN 25, Audap

1 Kilomètre



Chemin de Lestanquet



Domaine de Montaury



Rue du quartier de Montdeville



Route d'Aritzague



Les berges du ruisseau à exploiter



Rue de Parme



Itinéraire 4 : de Bayonne à Biarritz par le BAB2 et Polo-Beyris

Données clés

Un itinéraire qui dessert les centres commerciaux d'Anglet et relie Bayonne à Biarritz

Distance : 11,3 km

Temps de parcours : 45 min

Difficulté du parcours : * * *

Difficulté de mise en oeuvre : * * *

Intérêt du parcours : * * *

Descriptif de l'itinéraire

- Du centre de Bayonne, rejoindre Jorlis par les allées Marines
- Poursuivre sur le chemin des Barthes jusqu'au rond point des Marais
- Emprunter le chemin qui longe le ruisseau canalisé, contournent le centre commercial du BAB2 et permet d'atteindre le centre commercial Géant Casino
- Passer par le passage de l'Union, traverser la RD 810, continuer par les avenues Loti et Polo
- Continuer tout droit et prendre à droite sur le chemin en contre bas qui mène à l'avenue de Maignon
- Prendre en face et traverser le domaine universitaire de Montauray pour atteindre le Lycée Cantau

• Rejoindre la RD 810 par la promenade du Parc Belay

• Atteindre la ZAC Kléber par les quartiers Montdeville et de Parc d'hiver en franchissant le boulevard du BAB par le pont de la rue de Parme

• Relier le centre de Biarritz par l'avenue Lahouze, la rue de Pringle et l'avenue Floquet

Intérêts de desserte de l'itinéraire

- Centre ville de Bayonne et Biarritz
- Centres commerciaux du BAB2 et de Géant Casino
- Zones d'activités de Jorlis, Pontots, Forum
- Services et Equipements des allées Marines
- Lycée Cantau
- Domaine universitaire de Montauray
- ZAC Kléber
- Complexe sportif Saint-Jean

Principale(s) alternative(s) à étudier

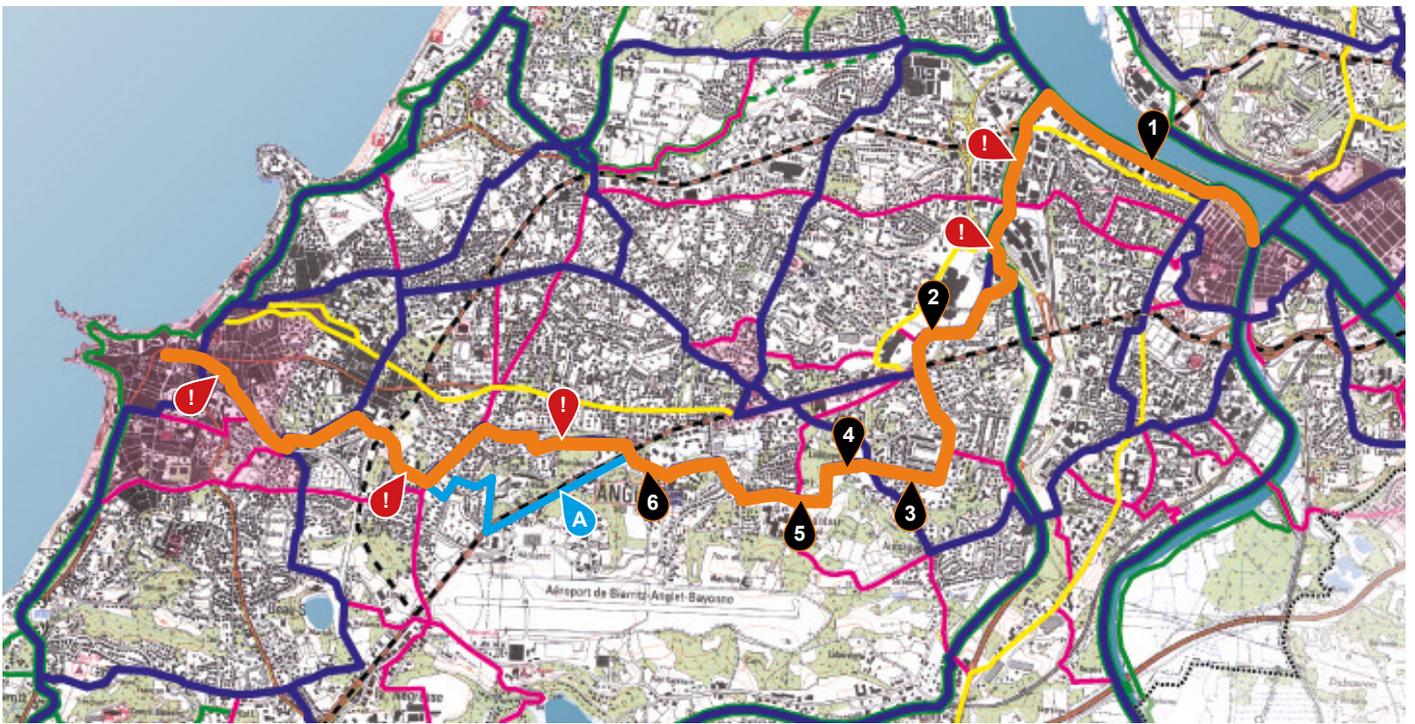
Les quartiers de Montdeville et de Parc d'hiver peuvent être traversés d'au moins deux manières :

1- à partir de la gendarmerie en longeant un cours d'eau puis en reprenant les rues (privées pour beaucoup) du quartier de Montdeville (*solution dessinée*)

2- en prenant la RD 810, puis en empruntant la rue Machelon et en traversant par la Résidence de Parme et la Maison de quartier

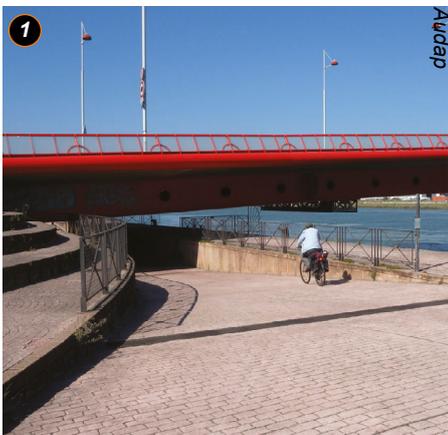
Points durs à traiter

- Chemin des Barthes
- Rond Point des Marais
- Franchissement des quartiers Montdeville et de Parc d'hiver
- Section très pentue rue de Parme
- Rues étroites du centre-ville de Biarritz

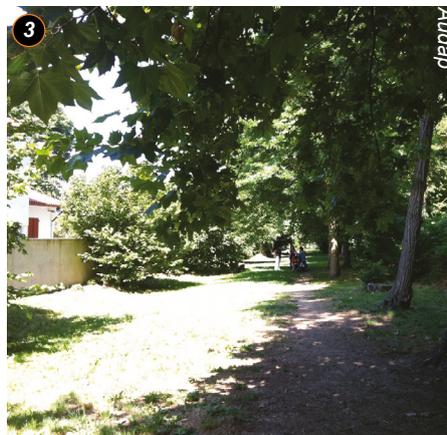


Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées, 2012. source : IGN BD TOPO, IGN SCAN 25, Audap

1 Kilomètre



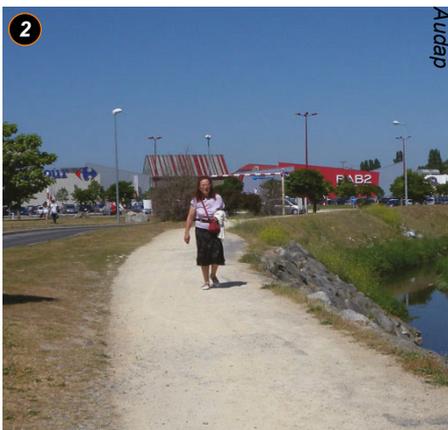
Passage sous le Pont Grenet



Chemin entre les avenues Polo et Maignon



Allée de Cantau



Contournement du Géant Casino et du BAB2



Entrée du domaine de Montauray



Promenade du Parc Belay



Itinéraire 5 : de Ibarritz à Jorlis en passant par la Négresse et l'Aritxague

Données clés

Cet itinéraire permet de rejoindre l'Océan et l'Adour par le Sud de l'Agglomération en s'appuyant sur des cours d'eau.

Distance : 12,2 km

Temps de parcours : 49 min

Difficulté du parcours : * * *

Difficulté de mise en oeuvre : * * *

Intérêt du parcours : * * *

Descriptif de l'itinéraire

- Rejoindre le secteur de la Négresse par les rues Harcet, Salon, Jammes et Raulet
- Franchir les voies ferrées par le pont et emprunter la Rue Luis Mariano puis le chemin de l'Hydro (commune d'Arcangues)
- Traverser de nouveau les voies ferrées par la Route d'Arcangues
- Continuant en suivant le ruisseau jusqu'à la rue Koenig, au niveau du giratoire de Lachepaillet
- Remonter pour franchir la RD 810, prendre les avenues du 7 Août et Roger Maylie
- Emprunter le Chemin des Barthes et suivre l'Aritxague pour rejoindre l'Adour et la piste cyclable des Allées Marines

Intérêts de desserte de l'itinéraire

- Cité de l'Océan
- Lycée hôtelier de Biarritz
- Gare de Biarritz - la Négresse
- zones d'activités de Maignon, Forum, Pontot, Jorli
- Centre commercial de BAB 2

Principale(s) alternative(s) à étudier

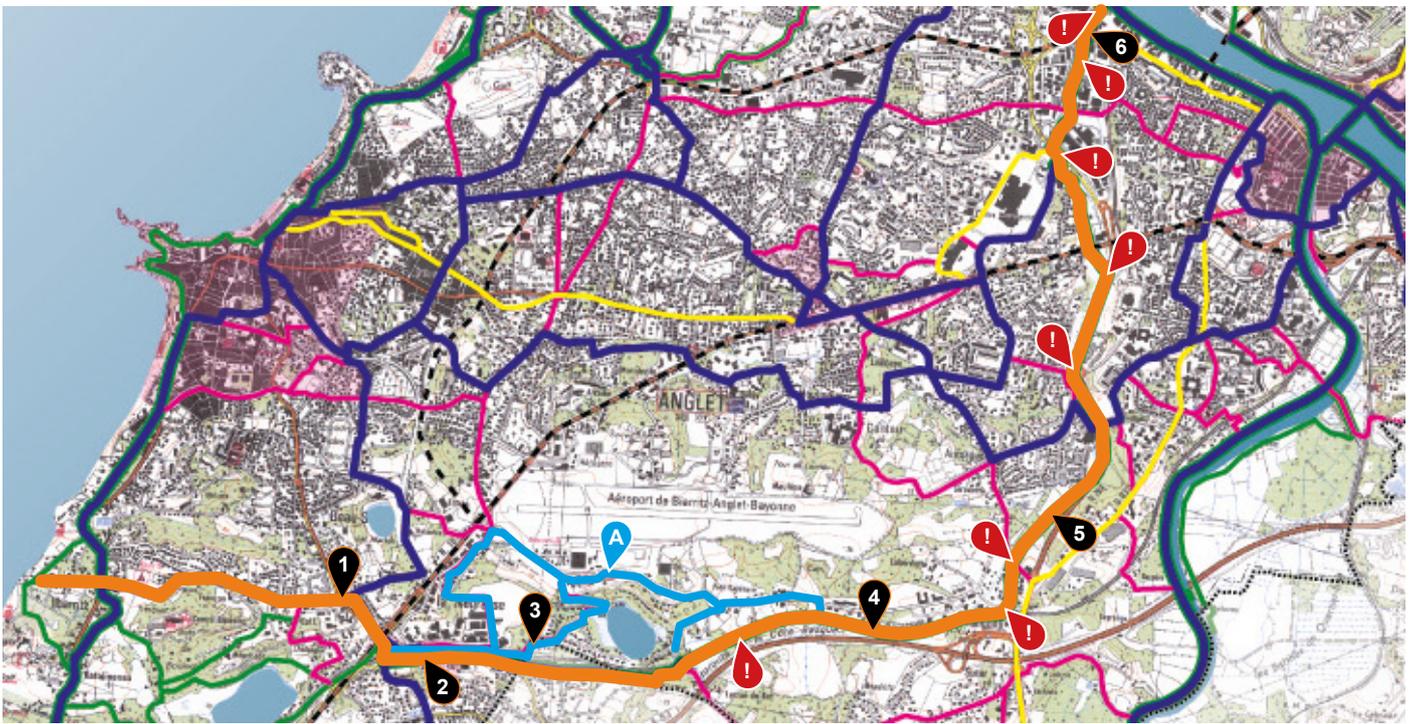
Le passage par la rue Luis Mariano et le chemin de l'Hydro suppose que le passage à niveau de la rue d'Arcangues reste ouvert à l'horizon LGV. Plusieurs scénarios pourront, au besoin être envisagés, pour lier le secteur de la Négresse au ruisseau de l'Aritxague :

- 1- Traverser le Domaine de Brindos et rejoindre l'allée Etchecopar et continuer sur la route de Pitoyes
- 2- Remonter, à partir de la gare de la Négresse, sur l'allée Etchecopar et continuer sur la route de Pitoyes

Si les berges l'Aritxague ne peuvent être exploitées entre la route d'Arcangues et le rue de Pitoyes, envisager de remonter sur la route de Pitoyes

Points durs à traiter

- Berges de l'Aritxague entre la Route d'Arcangues et le Rue de Pitoyes
- Traversées de la rue Melville Lynch et de la route de Maignon
- Gestion des giratoires du Boulevard d'Aritxague
- Passage au giratoire des Marais et sous le Boulevard d'Aritxague
- Circulation sur le Chemin des Barthes
- Raccordement à la piste des Allées Marines



Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées, 2012. source : IGN BD TOPO, IGN SCAN 25, Audap

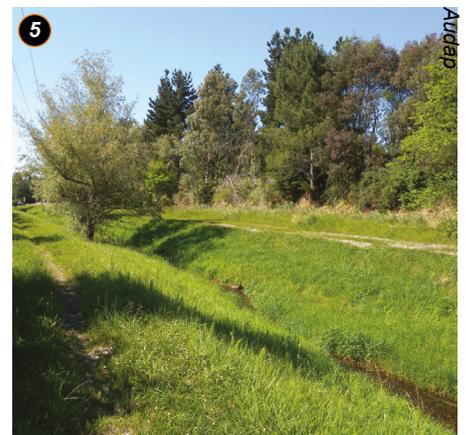
1 Kilomètre



Rue Jammes



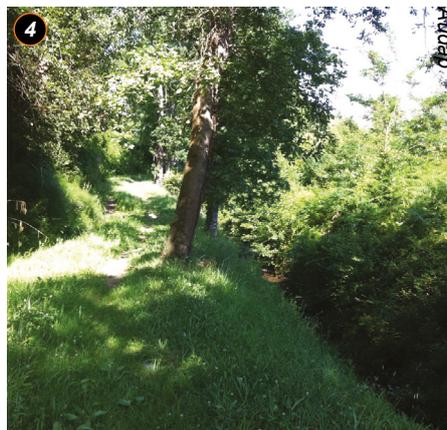
Domaine de Brindos



Les berges de l'Aritxague



Les Docks de Biarritz



Les berges de l'Aritxague



Chemin de Barthes



Itinéraire 6 : du quai Resplandy à Biarritz par les longs de l'Adour et du littoral

Données clés

L'itinéraire longe l'Adour puis le littoral vers Biarritz. Imaginé dans une logique loisir ou touristique, il peut aussi supporter des déplacements utilitaires sur plusieurs sections.

Distance : 15,1 km

Temps de parcours : 61 min

Difficulté du parcours : * * *

Difficulté de mise en oeuvre : * * *

Intérêt du parcours : * * *

Descriptif de l'itinéraire

- Longer l'Adour jusqu'à la Barre en empruntant le Quai Resplandy, les allées Marines et l'avenue de l'Adour
- Poursuivre sur le boulevard de la Plage
- Monter vers Biarritz par l'allée Prieto et redescendre par le boulevard de la Mer et l'avenue de l'Impératrice

Intérêts de desserte de l'itinéraire

- Centre-ville de Bayonne et Biarritz
- Services et commerces des Allées Marines et de l'Avenue de l'Adour
- Forêt du Pignada
- Plages d'Anglet

Principale(s) alternative(s) à étudier

- Permettre de continuer le long de l'Adour au niveau de la forêt du Lazaret

Points durs à traiter

- Gestion des véhicules qui cisailent la piste cyclable avenue de l'Adour et boulevard de la Plage



Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées, 2012. source : IGN BD TOPO, IGN SCAN 25, Audap

1 Kilomètre



Quai Respelandy



Avenue de l'Adour



Allée Prieto



Les quais au niveau de la Mairie de Bayonne



Boulevard des Plages



Avenue de l'Impératrice



Itinéraire 7 : du centre de Boucau aux Barthes de l'Adour

Données clés

Cet itinéraire relie, rive droite, le littoral aux Barthes de l'Adour via le centre de Boucau et de Bayonne

Distance : 12,6 km

Temps de parcours : 50 min

Difficulté du parcours : * * *

Difficulté de mise en oeuvre : * * *

Intérêt du parcours : * * *

- Rejoindre la barre Breuer et continuer jusqu'à l'avenue Henri de Navarre et poursuivre sur le chemin du Grand Basque

- Atteindre les Barthes de l'Adour par les chemins Pinède et de Loustaounaou

Intérêts de desserte de l'itinéraire

- Centre-ville de Boucau, quartier d'Amade, Caradoc, Saint-Etienne et Sainte-Croix, Pinède et Séqué à Bayonne

- Gare de Boucau

Principale(s) alternative(s) à étudier

- Utiliser l'avenue du 14 Avril pour relier plus directement le carrefour Matras à la barre Brueur

Points durs à traiter

- RD 308

- Traversée de l'avenue de Navarre

Descriptif de l'itinéraire

- A partir de la rue Georges Lassalle, où se connectent les aménagements tarnosiens conduisant au littoral, poursuivre vers le sud par la rue Biremont (itinéraire dédoublé par la rue Bathassot dans le sens sud-nord)

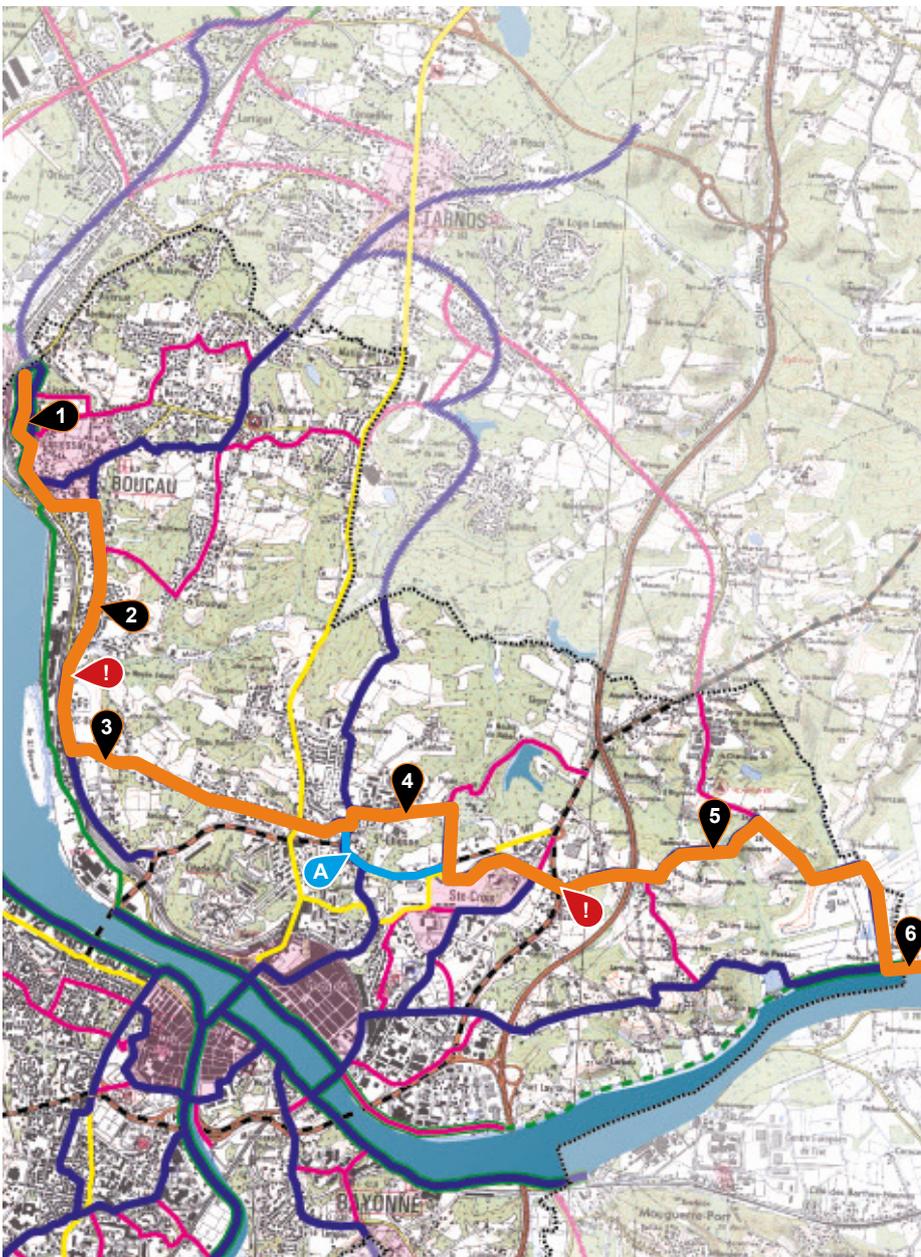
- Tourner à gauche rue Duvert (par la rue Saint-André dans le sens Sud-Nord) et emprunter la rue Politzer pour rejoindre la rue Bramarie qui devient avenue Camille Delville à Bayonne (RD 308)

- Monter vers le carrefour Matras en empruntant le chemin de Laharie et continuer par la rue du Grand Hargous

- Prendre à gauche le chemin de Hargous et à droite le chemin du Moulin de Habas



Chemin de Laharie



Agence d'urbanisme
Atlantique et Pyrénées, 2012.
source : IGN BD TOPO, IGN SCAN 25,
Audap



Rue du centre de Boucau



Rue Polizer



Chemin du Moulin de Habas



Rue d'Arrousets



Route de Urt



Itinéraire 8 : du Haut Boucau au quai Resplandy

Données clés

Une liaison entre les quartiers hauts de Boucau et la route de Mouguerre par les centres et Boucau et de Bayonne

Distance : 8,5 km

Temps de parcours : 34 min

Difficulté du parcours : * * *

Difficulté de mise en oeuvre : * * *

Intérêt du parcours : * * *

Intérêts de desserte de l'itinéraire

- Centre-ville de Boucau
- Quartiers du Haut Boucau et Saint-Esprit à Bayonne
- Gare de Bayonne et de Boucau

Principale(s) alternative(s) à étudier

- Rejoindre Bayonne par la RD 309

Descriptif de l'itinéraire

- Prendre la rue Lacouture, l'avenue Charles de Gaulle et la rue du 11 Novembre pour rejoindre le centre-ville de Boucau
- Emprunter la rue Politzer pour rejoindre la rue Bramarie qui devient qui devient avenue Camille Delvaile à Bayonne (RD 308), continuer jusqu'au rond point d'Amade et franchir les voies ferrées
- Emprunter la piste cyclable du quai de Lesseps, qui passe sous le Pont Henri Grenet jusqu'au pont Saint-Esprit et poursuivre quai de l'Amiral Bergeret
- Franchir l'Adour par la passerelle ferroviaire et emprunter le quai Resplandy

Points durs à traiter

- RD 308
- Franchissement des voies ferrées dans le secteur d'Amade

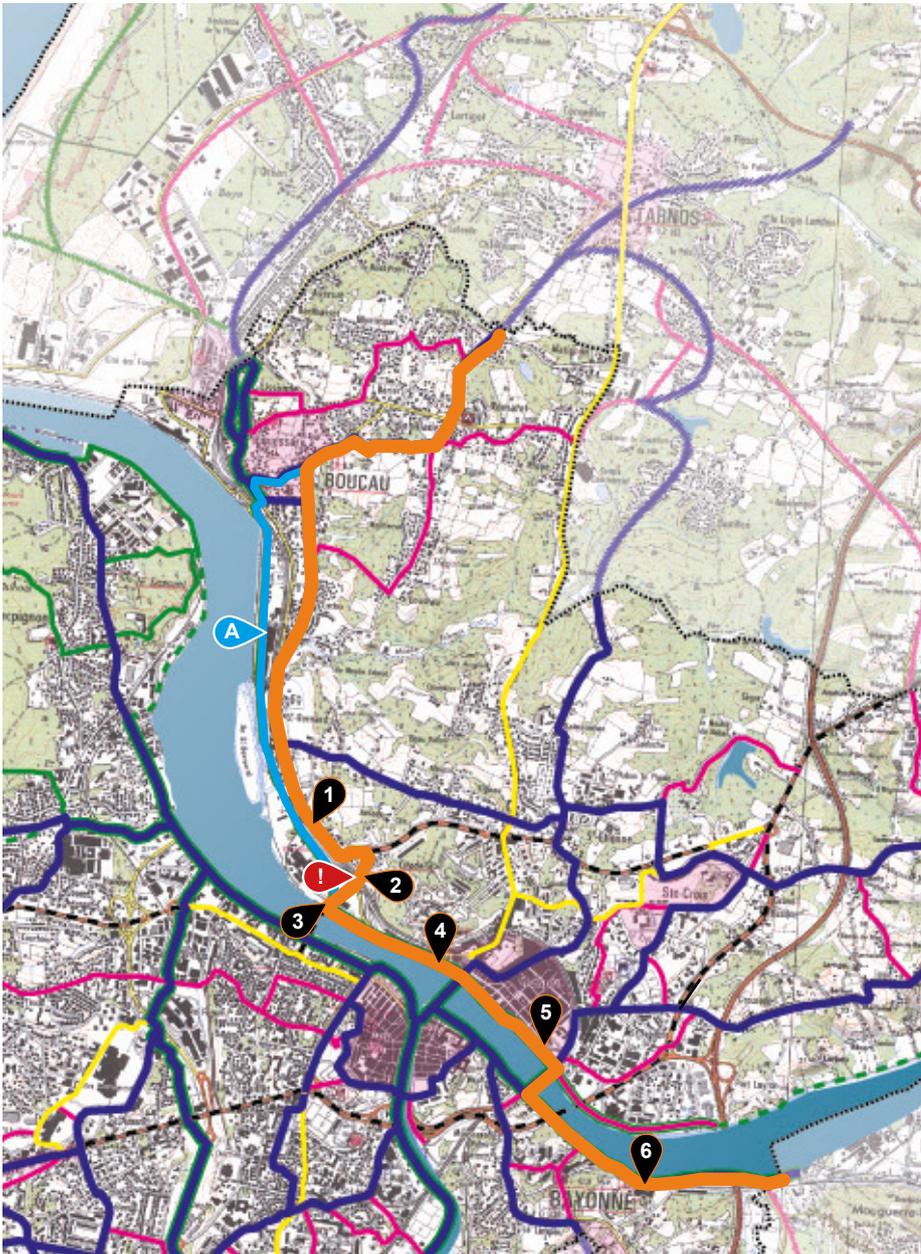


Passage sous le pont Grenet



Agence d'urbanisme
Atlantique et Pyrénées, 2012.
source : IGN BD TOPO, IGN SCAN 25,
Audap

1 Kilomètre



RD 308



Franchissement des voies ferrées



Quai de Lesseps



Quai Bergeret



Quai Respelandy



Itinéraire 9 : de Sainsontan à Bayonne à Saint-Jean à Anglet par le centre de Bayonne et le Maharin

Données clés

Cet itinéraire crée une liaison entre le secteur de Sainsontan et le secteur de Saint-Jean à Anglet et passant par les centres-villes de Bayonne et d'Anglet

Distance : 9,7 km

Temps de parcours : 39 min

Difficulté du parcours : * * *

Difficulté de mise en oeuvre : * * *

Intérêt du parcours : * * *

Descriptif de l'itinéraire

- A partir des terrains de sports de l'ASPTT, chemin de Hargous, où pourrait de connecter un aménagement reliant le secteur de Castillon à Tarnos, prendre vers le sud jusqu'à l'Avenue du 14 avril
- Continuer vers la gauche et traverser le domaine du Château de Caradoc puis descendre rue Delay et chemin de Saint-Etienne
- Entrer dans le quartier de Saint-Esprit par le boulevard Jean d'Amou et continuer jusqu'à la place de la République par la rue Sainte-Catherine
- Continuer vers le centre de Bayonne par le pont Saint-Esprit

- Emprunter la piste des allées Marines jusqu'au ruisseau du Maharin. Le remonter jusqu'à la rue de Hausquette

- Prendre cette rue vers le centre d'Anglet, en passant sous le boulevard du BAB puis continuer par les rues Barilliers et Dufourg pour atteindre le carrefour Saint-Jean

Intérêts de desserte de l'itinéraire

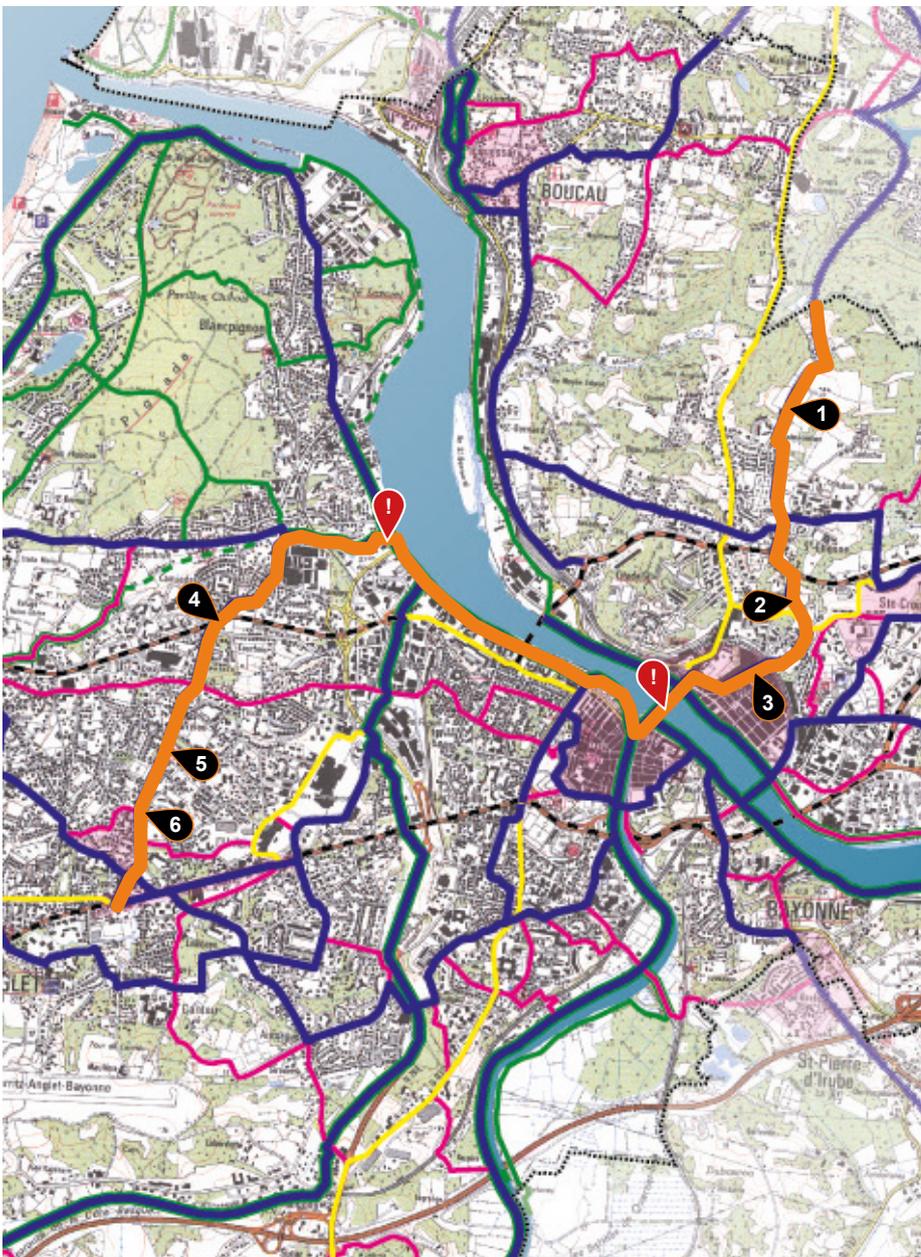
- Quartiers de Sainsontan, Caradoc et Saint-Esprit à Bayonne
- Centre-ville de Bayonne et d'Anglet
- Gare de Bayonne
- Pôles de proximité de la place Lamotte et de Fine
- Collèges Camus et Saint-Joseph
- Dassault Aviation

Points durs à traiter

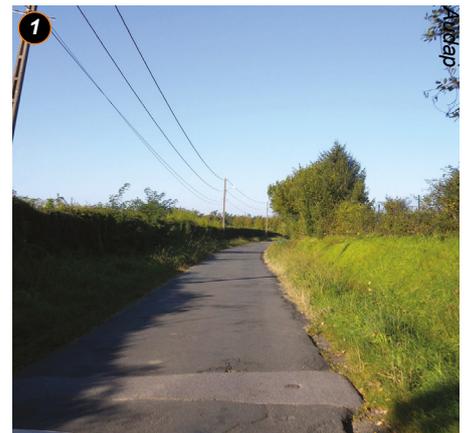
- Pont Saint-Esprit
- Passage par le Centre technique de l'environnement pour remonter le Maharin



Boulevard Jean d'Amou



Agence d'urbanisme
Atlantique et Pyrénées, 2012.
source : IGN BD TOPO, IGN SCAN 25,
Audap



Chemin de Hargous



Domaine du Château de Caradoc



Passage inférieur sous le boulevard du BAB



Rue de Hausquette



Place Lamotte



Itinéraire 10 : de Hauts de Bayonne à la Nive

Données clés

Un lien entre les quartiers des Hauts de Bayonne et le chemin de hallage de la Nive en passant par le centre-ville de Bayonne.

Distance : 9 km

Temps de parcours : 36 min

Difficulté du parcours : * * *

Difficulté de mise en oeuvre : * * *

Intérêt du parcours : * * *

• Franchir la Nive Pont du Génie et remonter le cours d'eau par le chemin du hallage en rive gauche

Intérêts de desserte de l'itinéraire

• Quartiers des Hauts de Bayonne, de Saint-Esprit

• Centre ville de Bayonne

• Zone d'activité de Saint Frédéric

• Collèges Camus et Saint-Joseph

• Stade Didier Deschamps

• Centre aquatique des Hauts-de-Bayonne

Descriptif de l'itinéraire

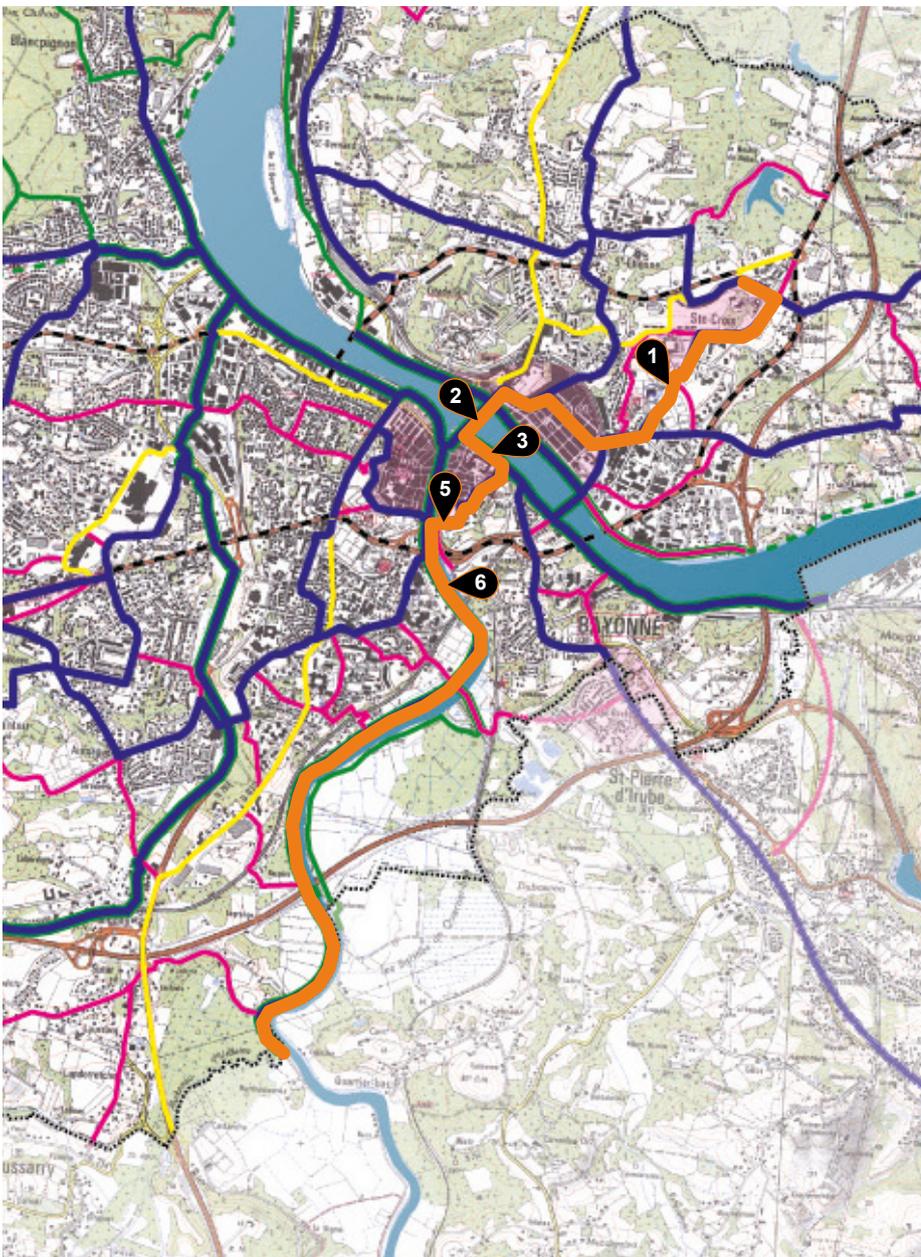
• Partir de la barre Brueur, emprunter la rue du même nom, continuer sur les avenue de Sainte-Croix et Plantoun

• Rejoindre le quartier Saint-Esprit en prenant à droite la rue Cusacq puis atteindre le pont Saint-Esprit

• De l'autre côté de l'Adour, prendre les allées Boufflers puis la rue Ravignan, la place Paul Bert, la rue des Lisses, la rue Pelletier et l'allée des Platanes



Allée Boufflers



Agence d'urbanisme
Atlantique et Pyrénées, 2012.
source : IGN BD TOPO, IGN SCAN 25,
Audap



Avenue de Sainte-Croix



Pont Saint-Espirit



Rue Ravignan



Allée des Platanes



Chemin de hallage de la Nive



Itinéraire 11 : des centres commerciaux d'Anglet à la plage des Corsaires

Données clés

Un itinéraire qui traverse d'est en ouest la commune d'Anglet liant les centres commerciaux aux plages

Distance : 4,6 km

Temps de parcours : 18 min

Difficulté du parcours : * * *

Difficulté de mise en oeuvre : * * *

Intérêt du parcours : * * *

- Franchir le Boulevard du BAB traverser la Place des Cinq Cantons

- Emprunter le chemin dans le prolongement de la rue Labaste qui permet de rejoindre la rue Castanier

- Continuer tout droit et prendre le chemin qui mène à l'Impasse du Coût

- Bifurquer pour prendre les rues de Bossut et Sauvagnac

- Descendre vers les plages par l'allée de la Fontaine Laborde

Descriptif de l'itinéraire

- Du giratoire de l'Union aller en direction du centre d'Anglet par l'Avenue de Bayonne (RD 810)

- Prendre la rue du 11 Novembre, pour atteindre la place de la Mairie

- Continuer vers le nord-ouest en empruntant les rues du 8 mai, des Cinq-Cantons, Guy Casamayou, des Quatre-Cantons et Larauchefoucauld

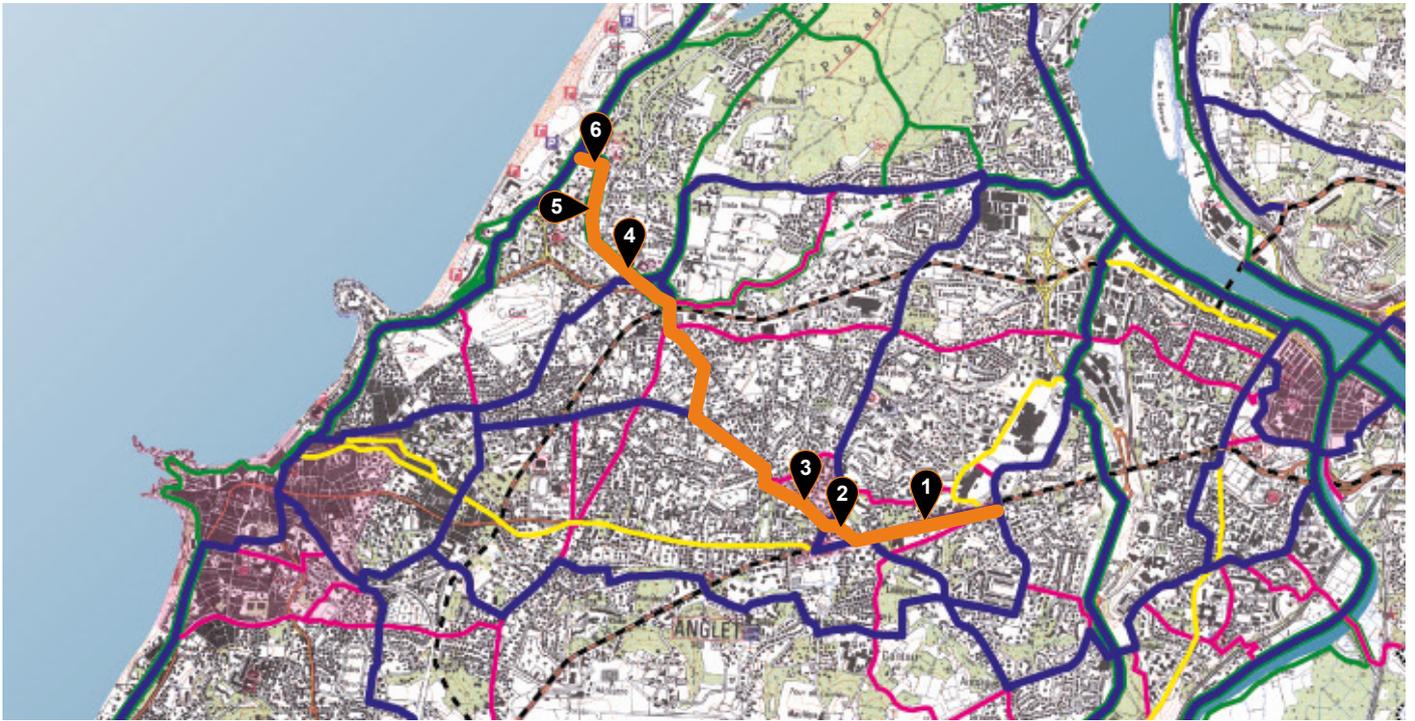
Intérêts de desserte de l'itinéraire

- Centres commerciaux d'Anglet,

- Centre-ville d'Anglet

- Quartier des Cinq Cantons

- Plages d'Anglet



Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées, 2012. source : IGN BD TOPO, IGN SCAN 25, Audap

1 Kilomètre



Avenue de Bayonne



Rue du 8 Mai



Allée du Coût



Rue du 11 Novembre



Prolongement de la rue Labaste



Rue de la Fontaine Laborde



Itinéraire 12 : de Biarritz à Bidart

Données clés

Cet itinéraire suit le littoral pour desservir les plages et relier le centre de Biarritz à Bidart

Distance : 7 km

Temps de parcours : 28 min

Difficulté du parcours : * * *

Difficulté de mise en oeuvre : * * *

Intérêt du parcours : * * *

Descriptif de l'itinéraire

- A partir du Grand Palais remonter l'Avenue du Maréchal Foch, tourner à droite au Jardin Public sur l'avenue Carnot puis emprunter les avenues Hugo et Londres pour rejoindre la Côte des Basques
- Longer le littoral et rejoindre la rue de Madrid
- Au niveau de la Cité du Surf et de l'Océan, emprunter l'avenue de la Milady fermée à la circulation automobile
- Continuer sur l'Avenue de Biarritz puis emprunter les rues du tissu pavillonnaire bidartar dès l'avenue des Italiens
- Prendre la rue Tutilenia et poursuivre par le chemin situé au bout de la rue

- Longer la RD 810, reprendre tout de suite à droite sur la rue Erretegia et descendre dans le bourg par cette voie
- Descendre vers la RD 810 par la rue Tarte Berria
- Passer près de la Plaine scolaire et atteindre le ruisseau de l'Uhabia
- Reprendre la RD 810 en faisant un crochet par la rue Parliamentia pour atteindre Guéthary

Intérêts de desserte de l'itinéraire

- Centre ville de Bidart et Biarritz
- Plages de la Côte des Basques, de la Milady, Ibarritz, du Pavillon Royal, Erretegia, du Centre de Bidart et de l'Uhabia
- Cité du Surf et de l'Océan

Points durs à traiter

- Avenues de la Milady et de Biarritz, et RD 810



Rue Erretegia



Agence d'urbanisme
Atlantique et Pyrénées, 2012.
source : IGN BD TOPO, IGN SCAN 25,
Audap

1 Kilomètre



Avenue Beau Rivage



Avenue d'Ibarritz



Avenue de Biarritz



Rue Erretegia



RD 810



Itinéraire 13 : de Bidart à Biarritz par Izarbel et la Négresse

Données clés

Une liaison se dédoublant en deux itinéraires pour donner accès au technopôle d'Izarbel et à la gare de la Négresse, depuis Bidart et vers Biarritz

Distance : 14,6 km

Temps de parcours : 58 min

Difficulté du parcours : * * *

Difficulté de mise en oeuvre : * * *

Intérêt du parcours : * * *

Descriptif de l'itinéraire

- Partant de Bidart, emprunter la voie verte remontant l'Uhabia
- A la zone d'activités de Bassilour, prendre la rue du même nom pour atteindre Izarbel
- Vers Biarritz, passer Lore-Landa pour redescendre par la rue Seger
- Franchir les voies ferrées et remonter par la rue Raulet
- Prendre à droite par la rue Larreguy puis à gauche l'avenue du Lac Marion
- Emprunter les avenue Bagnère, Migron et Voltaire pour atteindre l'avenue Floquet, de l'autre côté de la pénétrante sud de Biarritz, qui mène vers le centre-ville

Intérêts de desserte de l'itinéraire

- Centre-ville de Bidart et Biarritz
- Zone d'activités de Bassilour
- Technopôle d'Izarbel
- Gare de la Négresse et ancienne gare de Bidart
- Lac Marion

Principale(s) alternative(s) à étudier

- Faciliter le passage des cyclistes sur l'avenue Kennedy pour éviter le détour par le Lac Marion, notamment à la nuit tombée
- Valoriser le Lac Marion en y incitant le passage des cyclistes (imposer des vitesses limitées pour réduire les conflits d'usage)

Points durs à traiter

- Rues de Bassilour et Seeger
- Secteur de la Négresse



Technopôle d'Izarbel



Agence d'urbanisme
Atlantique et Pyrénées, 2012.
source : IGN BD TOPO, IGN SCAN 25,
Audap



Berges de l'Uhobia



Rue de Bassilour



Rue Seeger



Avenue du Lac Marion



Avenue Voltaire



parcours A : le tour du centre-ville de Bayonne

Données clés

Ce parcours offre aux cyclistes le moyen de faire le tour du centre-ville de Bayonne en évitant les rues piétonnes les plus fréquentées

Distance : 3,1 km

Temps de parcours : 12 min

Difficulté du parcours : * * *

Difficulté de mise en oeuvre : * * *

Intérêt du parcours : * * *

- Longer l'Adour, passer par la place de la Liberté et le Réduit et continuer jusqu'à la rue Ravignan

- Rejoindre le pont du Génie en passant pas la place Saint-André et l'allée des Platanes

Intérêts de desserte de l'itinéraire

- Centre-ville de Bayonne
- Collège Notre-Dame



Rue Tour de Sault

Descriptif de l'itinéraire

- Depuis le Pont du Génie, rive gauche de la Nive, prendre la rue de la Tour de Sault puis l'avenue de Pampelune

- Tourner à droite rue de Lautrec et de nouveau à droite, le chemin qui fait le tour des remparts par l'extérieur

- Rejoindre la Poterne puis l'allée des Tarrides

- Poursuivre vers l'Adour en empruntant les allées Paulmy

Principale(s) alternative(s) à étudier

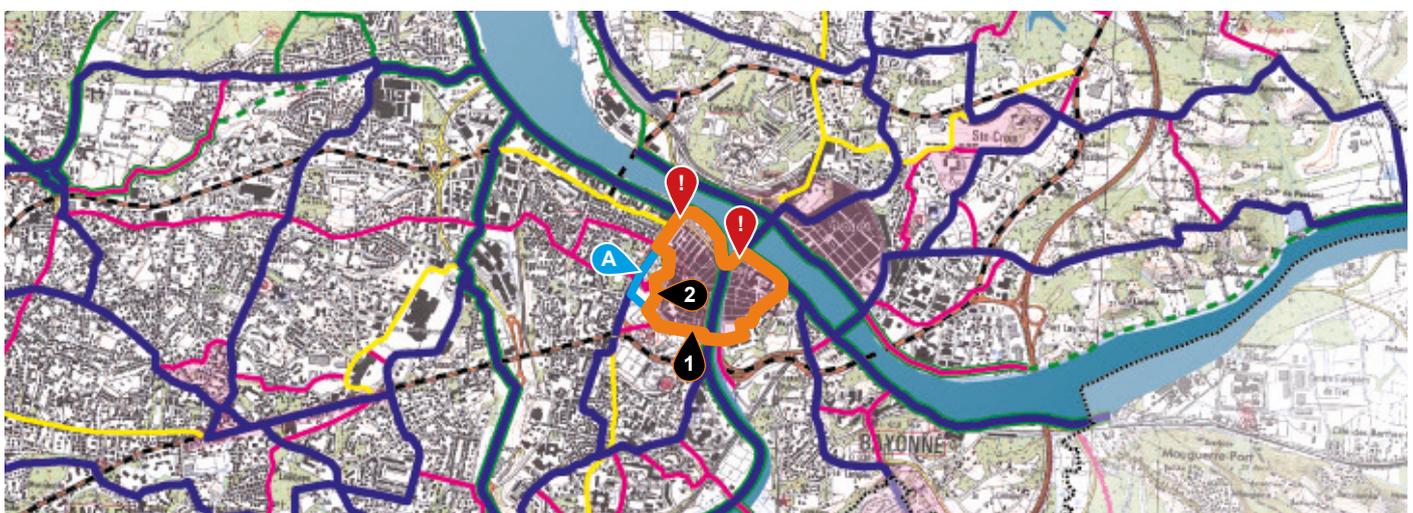
- De la rue Lautrec, rejoindre directement les allées Paulmy

Points durs à traiter

- Carrefour de la rue Vauban
- Le Réduit



Tour de ronde



Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées, 2012. source : IGN BD TOPO, IGN SCAN 25, Audap

1 Kilomètre



parcours B : de Cité scolaire de Biarritz à l'Avenue de Verdun

Données clés

Ce parcours est une section de l'itinéraire permettant de contourner Biarritz

Distance : 1,5 km

Temps de parcours : 6 min

Difficulté du parcours : * * *

Difficulté de mise en oeuvre : * * *

Intérêt du parcours : * * *

Descriptif de l'itinéraire

- Boulevard Mayol de Senillosa puis avenue Lahouze

Intérêts de desserte de l'itinéraire

- Cité scolaire de Biarritz



Croisement avec l'avenue de Verdun



Avenue de Lahouze



Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées, 2012. source : IGN BD TOPO, IGN SCAN 25, Audap

1 Kilomètre

- A.** CADRAGE
- B.** DIAGNOSTIC
- C.** RÉSEAU MAILLÉ
- D.** CHARTE D'AMÉNAGEMENT
- E.** SERVICES ASSOCIÉS
- F.** PLAN D' ACTIONS

Agglomération Côte basque - Adour

Direction des Déplacements et des
Infrastructures

15, avenue Foch

64115 Bayonne Cedex

05 59 44 72 72

www.agglocotebasque.fr



Document réalisé par
l'**Agence d'urbanisme
Atlantique et Pyrénées**

2 allée des Platanes

BP 628

64106 Bayonne cedex

05 59 46 50 10

4 rue Henri IV - Porte J

64000 Pau

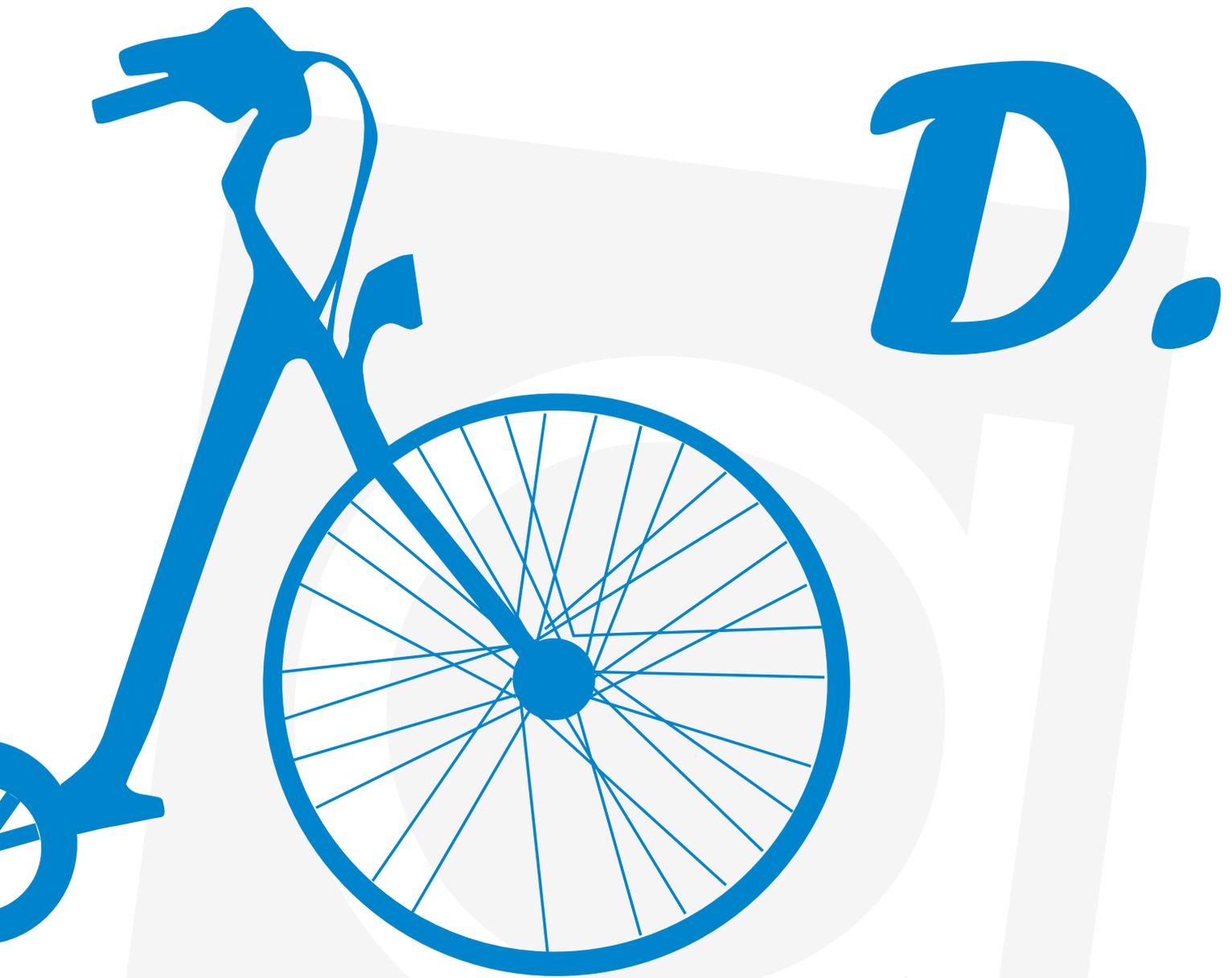
05 33 64 00 30

fax 05 59 46 50 30

www.audap.org



CHARTRE D'AMENAGEMENT



Plan Vélo de l'Agglomération Côte basque - Adour



Document réalisé avec la participation du
Syndicat des transports de
l'Agglomération Côte basque - Adour



par
l'Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées



Table des matières

1- Une charte synthétique et des documents de références	3
2- Développer le maillage d'agglomération avec des continuités de sécurité	5
3- Les clés pour des aménagements confortables, sécurisants et de qualité	7
4- Deux nouveautés qui vont faciliter la vie des cyclistes.....	23
5- Fiche de bilan	27



CHARTRE D'AMENAGEMENT



Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées



Une charte synthétique et des documents de références

Les éléments clés à prendre en compte

Une charte qui se veut synthétique et non exhaustive

La présente charte a pour but de définir un référentiel commun à disposition des communes et non de reprendre l'ensemble des dispositions réglementaires et des préconisations techniques existantes.

Seuls les points essentiels sont énoncés, ceci dans le but :

- d'améliorer leur lisibilité et leur prise en compte
- d'avoir une continuité et une homogénéité des aménagements à l'échelle du territoire.

Néanmoins, du fait de la non exhaustivité de cette charte, il est vivement conseillé de se reporter aux documents de référence cités ci-après.

Des recommandations et non des modèles d'aménagement

Tous les éléments présentés ne peuvent être directement appliqués au territoire. Chaque fois, ils devront être adaptés au contexte local.

Prendre en compte des documents de référence pour l'homogénéité des traitements avec les territoires environnants

Les « Recommandations pour les aménagements cyclables » du Certu

Le Certu a rédigé en 2000, et actualisé en 2008, un document faisant office de référence pour les aménagements cyclables en France.

Les dispositions réglementaires y sont rappelées et des conseils donnés.

Ces recommandations ont pour objectif d'avoir une homogénéité des aménagements cyclables au niveau national. L'ensemble des usagers de l'espace public gagnera à avoir une unité des traitements.

La « Notice de signalisation » de la véloroute « La Véloodyssé »

La véloroute numéro 1, reliant le Cap Nord en Norvège à l'Algarve au Portugal traverse le territoire, de Boucau à Bidart en passant par la

passerelle ferroviaire, La Barre et Biarritz.

Une signature visuelle a été définie, en 2010, pour rechercher une homogénéité de l'itinéraire au niveau national. Elle implique notamment l'utilisation d'un mobilier et d'un logo.

Les « Propositions techniques » GIP littoral aquitain

Dans le cadre de son Schéma directeur vélo, le GIP littoral aquitain a fait rédiger en 2009 des propositions techniques d'aménagement. Celles-ci doivent être prises en compte, *a minima*, pour les sections entrant dans le réseau cyclable du littoral aquitain.

Sur le territoire, sont concernées :

- La liaison Bayonne – Ustaritz le long de la Nive (cette section a déjà été réalisée),
- La section de la Véloroute numéro 1.

Il est suggéré de suivre ces propositions techniques à la lettre pour ces sections de façon à offrir aux cyclistes parcourant le littoral aquitain à vélo une continuité de traitement.



Pour les autres sections du réseau maillé du Plan vélo de l'agglomération, il est proposé également d'y être le plus fidèle possible.

La Charte départementale d'aménagements cyclables du Conseil général des Pyrénées-Atlantiques

En collaboration avec la Sécurité Routière, le CG64 a réalisé en 2000 une charte d'aménagements cyclables. Bien que très complet, ce document n'est que très partiellement pris en considération du fait de son ancienneté.

Le symbole , utilisé dans la charte, indique des renvois vers les documents référence. Des sigles sont utilisés :

- **R** pour les « Recommandations pour les aménagements cyclables » du Certu ;
- **V** pour la « Notice de signalisation » de la véloroute « La Véloodyssée »
- **G** pour les « Propositions techniques » GIP littoral aquitain



2

Développer le maillage d'agglomération avec des continuités de sécurité Un enjeu pour le réseau maillé

Un enjeu détaillé en quatre objectifs

L'objectif du Plan Vélo n'est pas de créer des pistes cyclables partout. La piste ne répond pas à tous les besoins et sa création représente un coût qui rendrait la mise en oeuvre de l'ensemble du maillage très onéreux et très longue.

L'enjeu est plutôt de créer des continuités de sécurité : aménager des pistes là où c'est nécessaire, des bandes là où c'est adapté et de s'appuyer sur un réseau de rues calmes, d'espaces partagés, des voies vertes... Le traitement change, mais la sécurité pour le cycliste est continue.

Cet enjeu a été détaillé en quatre objectifs.

1- Continuité de la qualité des traitements et de la signalisation

D'une commune à l'autre, le cycliste retrouve une qualité de traitement homogène lui assurant confort et lisibilité.

Le jalonnement mis en oeuvre a une portée communale et intercommunale. Le mobilier et la signalisation retenus sont identiques.

2- Sécurité des aménagements

Le cycliste bénéficie d'aménagements grâce auxquels il est placé en position de sécurité vis-à-vis des autres véhicules en mouvement ainsi qu'en stationnement.

On veille à ne pas isoler le cycliste dans des espaces trop anonymes où il ne pourrait, au besoin (chute, crevaison...), bénéficier d'un soutien ou craindre de mauvaises rencontres.

3- Confort pour le cycliste et le piéton

Le cycliste profite d'aménagements de qualité où il circule de façon confortable. Cependant, ce confort ne se fait pas au détriment des piétons en venant impacter de façon trop importante leurs espaces de circulation.

4- Rapidité des parcours

Les parcours proposés permettent des circulations rapides : ils évitent les détours et facilitent les tracés directs. Néanmoins, des tracés moins directs, plus sinueux, sur des axes moins circulés, doivent être étudiés pour ouvrir le vélo à des publics en attente d'un haut niveau de sécurité (débutants, jeunes enfants, enfants circulant seuls, personnes âgées...).



3

Les clés pour des aménagements confortables, sécurisants et de qualité

Synthèse en sept points

1- Différents types d'aménagements pour différents usages

Les différents types d'aménagements

Au regard de ces considérations, une palette de possibilité s'offre à l'aménageur.

La piste cyclable

Elle est réservée aux cyclistes et est isolée physiquement de la chaussée ouverte à la circulation.

- + Bonne protection pour les cyclistes en section courante
- + Permet des circulations rapides
- + Appréciable pour les débutants et les enfants
- + Adapté aux voies où la circulation est importante et se fait à vive allure

- La sécurité des cyclistes diminue rapidement au niveau des intersections : les cyclistes et automobilistes doivent soudainement circuler dans le même espace
- Aménagée sur un trottoir insuffisamment large, elle peut réduire le confort des piétons sans véritablement augmenter celui des cyclistes

La bande cyclable

Elle est réservée aux cyclistes mais est située sur la chaussée ouverte à la circulation, généralement sur la partie extérieure de la voie de droite.

- + Facile à mettre en oeuvre
- + Peu onéreux
- + Positionne le cycliste sur la chaussée et le rend visible dans l'espace habituellement dédié à l'automobile

- N'est sécurisante que si les bandes sont suffisamment larges
- Peu adaptée aux voies à forte circulation et vitesses soutenues

La voie bus

Les cyclistes circulent en cohabitation avec les bus.

- + Permet aux cyclistes de circuler hors du flux automobile sur les axes à fort intérêt pour les transports en commun mais insuffisamment large pour accueillir un aménagement spécifique vélo
- + Facilite la circulation des cyclistes sur les grands axes



Une piste cyclable



Une bande cyclable



- Adaptée uniquement pour le déplacement utilitaire de cyclistes confirmés

La zone 30 et zone de rencontre

Tous les usagers utilisent le même espace de circulation.

- + Encourage la cohabitation et le respect entre les différents usagers
- + Augmente le confort et la sécurité des cyclistes dans les rues où l'espace ne permet pas d'aménagement spécifique
- + Ouvre la possibilité aux cyclistes de circuler à double sens dans les rues à sens unique

L'aire piétonne

Dans une aire piétonne, le cycliste peut circuler à l'allure du pas.

- + Ouvre un espace à vocation prioritaire des modes doux sans interdire la circulation automobile

- Circulation des cycles difficile en cas de forte affluence piétonne et risque de conflit important

La voie verte

Elle est ouverte aux cyclistes en cohabitation avec les autres usagers de modes non motorisés.

- + Permet une utilisation loisir et utilitaire sur des grandes liaisons
- + D'après enquête du Certu, de loin la typologie d'aménagement la plus utilisée par les cyclistes
- Interdit toute circulation automobile



Une voie bus ouverte aux cyclistes



Une rue d'une aire piétonne



Une voie pacifiée



Une voie verte

Les trottoirs partagés, une modalité à éviter

L'aménagement cyclable sur un trottoir insuffisamment large est peu confortable pour les cyclistes : ils sont ralentis dans leur élan par les piétons. Il en est tout autant pour les piétons, surpris de l'arrivée dans leur dos d'un engin plus rapide qu'eux. Le trottoir est l'espace où ils se sentent à leur aise. Le marquage, même explicite, est sur le trottoir rarement suffisant.

Dans ce cas, les conflits d'usage sont fréquents.

Tant que faire se peut, l'espace attribué aux vélos est à trouver sur la chaussée. L'aménagement réalisé offrira un niveau de sécurité équivalent à celui qu'ils auraient s'ils circulaient sur le trottoir.

Réglementairement, seuls les enfants de moins de 8 ans sont autorisés à circuler sur le trottoir.

Pour les différents types d'aménagements

➔ R pages 34 à 53 et G pages 6 à 8



Comment choisir entre les différents types d'aménagements ?

Le choix du type d'aménagement dépend de plusieurs facteurs :

- le type de cyclistes à qui s'adresse l'aménagement et leurs pratiques
- la voie : ses dimensions, son relief, son contexte, les circulations et les vitesses pratiquées,
- l'importance de l'aménagement dans la maillage

Les cyclistes et leurs pratiques

Les cyclistes ont des pratiques et des aptitudes différentes.

Dès la première pièce de ce dossier, quatre grandes pratiques avaient été identifiées : utilitaire, loisir, sportive et touristique.

Les pratiques utilitaires et loisirs, auxquelles s'attache de répondre le Plan Vélo, peuvent être détaillées en fonction des capacités des cyclistes :

- les pratiquants utilitaires confirmés ou débutants,

- les pratiquants loisirs circulant avec des jeunes enfants,

- les enfants circulant seuls.

Ces paramètres doivent être soigneusement pris en considération pour offrir aux cyclistes la solution la plus adaptée à leur attente : un aménagement trop peu sécurisé ne sera pas utilisé. A l'inverse un aménagement trop sécurisé, imposant des détours, sera aussi ignoré par les plus avertis.

Le tableau n°1 synthétise les attentes théoriques des différents cyclistes.

La voie et son contexte

En milieu urbain, les emprises de voirie sont difficilement extensibles. Il convient de composer avec l'existant.

Il apparaît souvent compliqué de trouver une place spécifique pour le vélo en créant une bande ou une piste cyclable. Pour ces raisons le réseau cyclable a, sur le territoire comme dans bien d'autres, mis du temps à émerger.

Bien souvent la meilleure approche, pour permettre aux cyclistes de

circuler en sécurité sans impacter le confort des piétons, est de privilégier l'apaisement des vitesses : réduction du nombre de voies et de leur largeur, rétablissement des doubles sens et des priorités à droite... Le différentiel de vitesse entre automobilistes et cyclistes est alors plus faible et ces derniers auront plus de facilité à s'insérer, en sécurité, dans la circulation.

Là où l'apaisement n'est pas réalisable, les aménagements de bonne largeur continus à la chaussée, permettent une bonne prise en compte du cycliste par l'automobiliste.

Les aménagements dissociés de la voirie sont *a priori* à réserver aux artères à grande circulation où à vitesse élevée. Mais la covisibilité devra être entretenue pour limiter les risques au terme de l'aménagement dissocié.

Le schéma page suivante permet d'avoir une vision théorique de la solution à apporter en fonction de la circulation et des vitesses pratiquées. Mais comme précisé précédemment, en milieu urbain, l'approche apaisement des vitesses, permettant les circulations mixtes, est à encourager.

tableau n°1	aménagement protégé	aménagement permettant une circulation rapide
sportif		++++
utilitaire confirmé	+	+++
utilitaire débutant	++	++
loisir et enfant utilitaire	+++	+
loisir avec jeunes enfants	++++	



Enfin, le relief est à prendre en considération : dans le sens montant un aménagement peut se révéler nécessaire. Les cyclistes perdent rapidement en vitesse et le différentiel avec les automobiles augmente. Il est nécessaire de prévoir une bonne largeur pour prendre en compte une attitude du cycliste moins régulière.

A l'inverse, en descente, le cycliste circule à une vitesse plus comparable à celle des voitures. Il peut s'insérer dans la circulation. En roulant au milieu de la chaussée, il risquera moins de heurter un obstacle ou la bordure de trottoir.

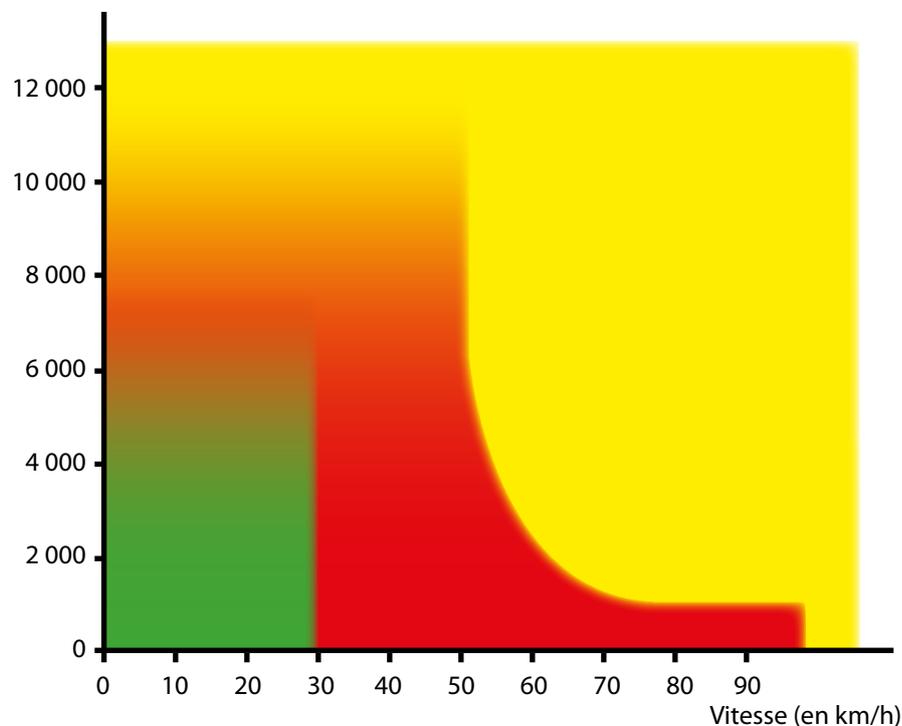
Si la largeur de la voie est trop faible pour un aménagement bi-lattéral, le sens montant est à privilégier.

La voie dans le maillage

Comme pour un réseau routier classique, toutes les voies n'ont pas la même fonction : certaines permettent des liaisons à l'échelle intercommunale, d'autres des déplacements à l'intérieur de la commune, enfin, au niveau le plus fin, d'accéder à des équipements ou d'entrer dans un quartier.

En fonction de sa place dans le réseau, la voie devra être dotée d'un aménagement différent : la voie de liaison intercommunale doit, plus que n'importe quelle autre, permettre des circulations rapides.

Trafic deux sens confondus
(en veh/j)



- Circulation mixte : pas d'aménagement spécifique vélo
- Bande cyclable
- Piste cyclable

Schéma d'aide au choix d'un aménagement issu des expérimentations françaises et recommandé par le Certu

La piste cyclable, un aménagement moins sûr qu'en apparence

En section courante, la piste cyclable protège bien les cyclistes des automobilistes. Néanmoins, en intersection la piste devient nettement plus accidentogène que la bande : 3 fois plus selon une étude suédoise.

Le manque de covisibilité, l'assurance de chacun des usagers d'être protégé font courir des risques importants.

Aménager une piste nécessite d'être particulièrement vigilant au traitement des intersections (les sorties de propriétés notamment) et à la continuité des aménagements.

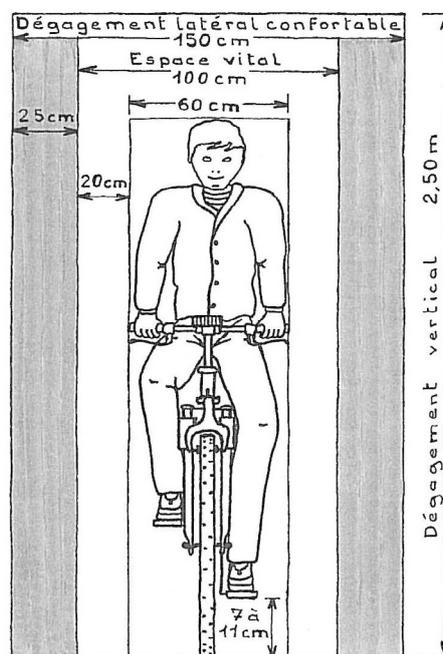


2- Les largeurs minimales et de confort à respecter

La largeur est, avec la continuité et l'entretien, un des facteurs les plus importants pour juger du confort et de la sécurité d'un aménagement.

Le tableau n°2 indique les largeurs minimales définies par le Certu. Dans l'idéal, il est préférable de tenir compte des largeurs de confort qui sont plus agréables pour les cyclistes.

A partir du moment où le choix d'un aménagement spécifique vélo a été fait plutôt qu'un apaisement des vitesses permettant la mixité des usages, il convient d'être vigilant à ne pas impacter les emprises dévolues aux piétons.



Gabarit d'un cycliste

Pour les questions de largeurs
 ➔ R pages 37 à 43 et G Annexe 5

tableau n°2	emprise à réserver aux piétons dans l'emprise de la voie	emprise ouverte aux cyclistes (largeurs comprises hors marquage)	type de déplacement / cycliste concernés
aire piétonne	aucune	toute la chaussée	déplacement de proximité
zone de rencontre	1,8 m confort 1,4 m minimum 1,2 m si aucun obstacle de part et d'autre	tout le reste de la chaussée	déplacement de proximité
zone 30		tout le reste de la chaussée	utilitaire et loisir
bande cyclable		1,5 m minimum hors marquage	utilitaire et loisir
piste cyclable unidirectionnelle		2 m minimum 2,5 m confort	utilitaire et loisir dont jeunes enfants
piste cyclable bidirectionnelle		2,5 m minimum 3 m confort	utilitaire et loisir dont jeunes enfants
voie bus		3 à 3,5 m minimum 4,3 à 4,5 m confort	utilitaire confirmé
couloir bus fermé (avec séparateur de chaussée)		4,3 m minimum 4,5 m confort	utilitaire confirmé
voie verte	aucune	2 m minimum 2,5 m confort 3,5 m forte affluence	loisir dont jeunes enfants



3- Traitement des intersections

NB : sur l'ensemble des schémas à suivre, pour des questions de lisibilité, les aménagements piétons ont été volontairement omis. Il est évident qu'il doit en être autrement en réalité.

Comme indiqué dans le diagnostic, près de la moitié des accidents impliquant un vélo dans l'agglomération ont lieu dans des intersections. Le traitement de ces points de conflit doit être consciencieux pour prolonger les effets des aménagements réalisés en section courante.

Trois points clés

Trois objectifs génériques doivent être atteints dans le cadre de l'aménagement de toute intersection :

- ralentir le trafic motorisé : plus la vitesse est réduite, plus l'attention de l'automobiliste pour les éléments qui l'entourent est grande et moins les accidents sont graves.
- améliorer la lisibilité du carrefour : chacun doit aisément comprendre où est sa place et celle des autres.
- dégager la visibilité du carrefour : rien ne doit limiter la covisibilité dans et à l'approche du carrefour. Il faut être particulièrement attentif à l'impact que peut avoir un massif floral, des voitures en stationnement, le mobilier de signalétique ou des hauts murs.

La continuité des pistes cyclables

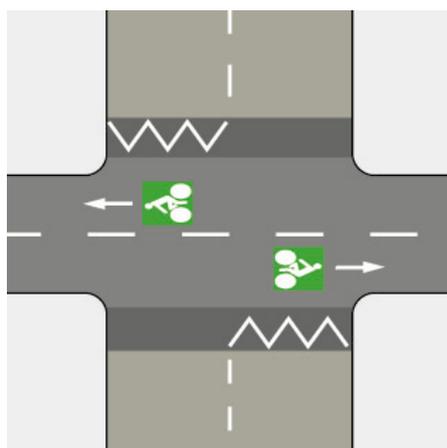
Le principal point faible d'une piste cyclable est généralement ses intersections. Cyclistes et véhicules motorisés sont brusquement contraints de cohabiter.

Pour que cette section soit la plus sûre possible, trois règles doivent être appliquées :

- réduction de la zone de conflit : faire en sorte que la traversée soit la plus courte possible
- réduction des temps de traversée : ne pas exposer le cycliste trop longtemps
- réduction des rayons de giration : les usagers, automobilistes ou cyclistes, devront décélérer à l'approche de la zone de conflit

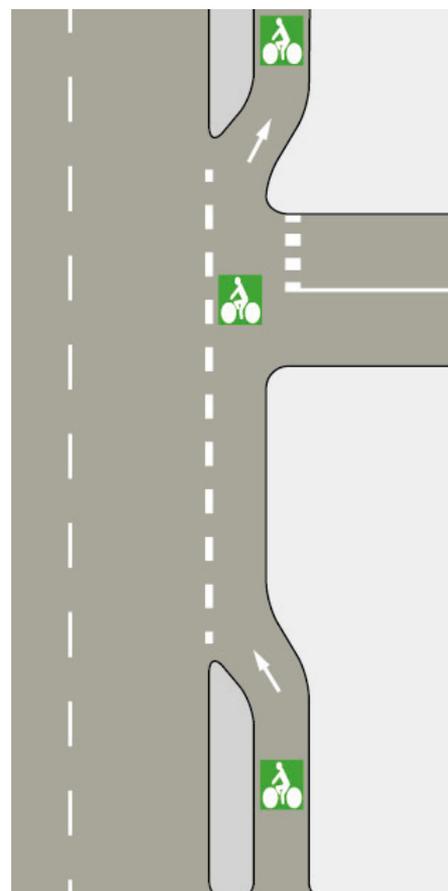
L'intégration de la piste cyclable est conseillée de deux manières différentes :

- la surélévation maintenue dans le carrefour : ce n'est pas le cycliste qui traverse la chaussée mais l'automobiliste qui franchit une piste cyclable (la priorité peut néanmoins être maintenue pour la circulation automobile mais la surélévation fera ralentir les automobilistes)



Surélévation de la piste maintenue dans le carrefour

- la transformation de la piste en bande dans les traversées de carrefour : en amont d'un carrefour, la piste devient bande. Le cycliste est alors mieux vu et pris en compte par les automobilistes. Il peut être nécessaire de supprimer les stationnements sur une vingtaine de mètres, ce qui améliorera la visibilité du carrefour.

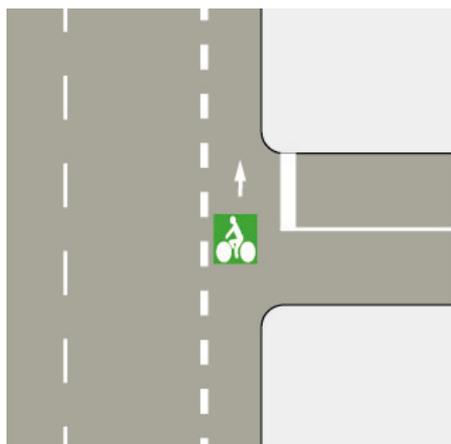


Transformation de la piste en bande dans les traversées de carrefours



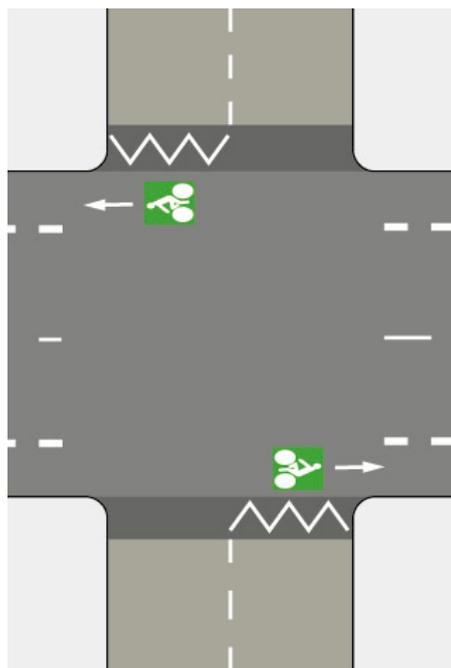
La continuité des bandes cyclables

Les bandes peuvent être maintenues et renforcées d'un pictogramme sur la voie prioritaire.



Bande maintenue sur une voie prioritaire

Pour améliorer la prise en compte de l'aménagement cyclable, on peut prévoir là aussi de surélever la voie utilisée par la bande.



Bande maintenue et surélevée sur une voie prioritaire

Sur les voies non prioritaires il est préférable d'interrompre la bande quelques mètres en amont et de la remettre en aval.



Bande interrompue sur une voie non prioritaire

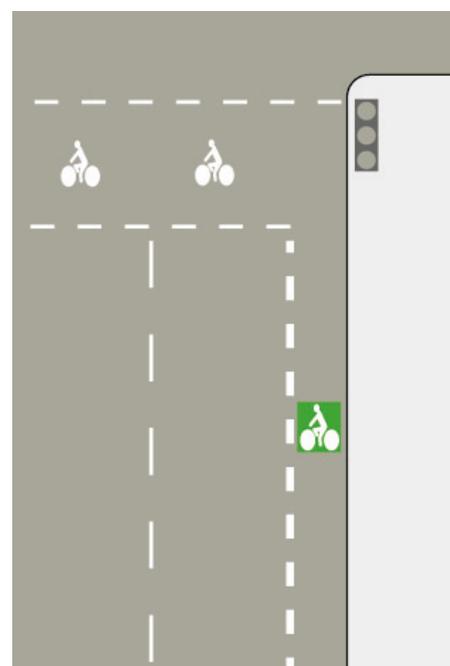
Au niveau d'un rétrécissement de chaussée, il est préférable d'essayer de réduire au maximum la largeur des voies de circulation automobile plutôt que d'interrompre la bande. Lorsque c'est inévitable, la bande doit être arrêtée 50 m en amont (100 m en interurbain).



Bande interrompue en amont d'un rétrécissement

L'aménagement des carrefours à feux

Le sas vélo est une bande de 3 à 5 m, sur toute la largeur de la chaussée juste en amont d'un feu, dans lequel seuls les cyclistes peuvent se positionner en attendant le passage au vert. Le cycliste est alors placé devant les automobilistes.



Sas vélo au droit d'un feu tricolore

Le sas permet au cycliste :

- d'être vu,
- de démarrer en premier afin d'être bien perçu, notamment pour engager une manoeuvre de tourne à gauche,
- de ne pas respirer les gaz d'échappement.

Pour ce qui est de l'aménagement, il suffit de reculer la ligne d'effet du feu et de renforcer le sas à l'aide de pictogrammes. Si la voie n'est pas équipée de bande, il peut être judicieux d'en créer une sur quelques mètres pour permettre aux cyclistes de remonter la file de voiture par la droite.



Le traitement des giratoires

Comme pour les autres types de carrefours, le cycliste sera d'autant plus en sécurité sur un giratoire que la vitesse d'accès dans le carrefours est faible.

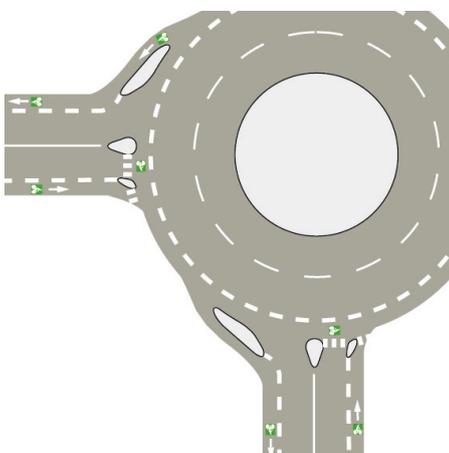
On veillera pour cela à réduire le nombre de voies d'accès au giratoire et dans son anneau, et à créer des embranchements peu évasés.

L'aménagement réalisé dépend de la taille du giratoire :

- Pour les petits giratoires (moins de 12 m) l'aménagement cyclable est inutile. Le cycliste se place au milieu de la chaussée.

- Sur les giratoires de taille moyenne (12 à 22 m) l'aménagement n'est pas nécessaire si les vitesses sont basses. Le cycliste sera plus en sécurité en roulant au milieu de la chaussée, en cohabitation avec les autres véhicules, qu'en serrant le bord droit de la voie. Il s'évitera un risque de « cisaillement » d'un véhicule sortant de l'anneau.

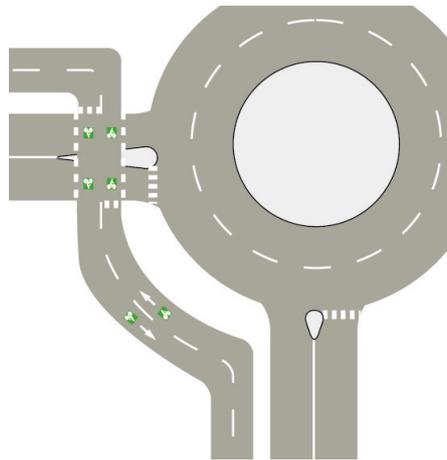
Néanmoins, si une voie d'accès au moins est dotée d'une bande, celle-ci peut être maintenue dans l'anneau.



Traitement des giratoires de taille moyenne (12 à 22 m)

Pour améliorer la sécurité des bandes cyclables, de courts îlots séparateurs permettent de protéger les cyclistes en entrée et en sortie, là où les automobilistes ont tendance à trop serrer à droite.

- Pour les grands giratoires (au delà de 22 m), ou quand les vitesses sont élevées, les trafics des cyclistes et des automobilistes doivent être séparés par une piste à l'extérieur de l'anneau, voire des passages inférieurs, dès que les flux sont importants.



Traitement des giratoires de grande taille (au delà de 22 m)

Utilisation du damier blanc et vert

Il permet d'indiquer la continuité cyclable dans les carrefours et rendre le cycliste plus visible.

Néanmoins, la peinture rend la chaussée glissante et nécessite un entretien régulier.

D'autre part, la peinture verte n'est ni homologuée, ni normalisée.

Pour les compléments sur les aménagements des carrefours et leur signalisation

➡ **R** pages 54 à 62 et **G** page 32 et annexe 2

Pour les dispositifs anti-intrusion à prévoir au niveau des intersections

➡ **G** page 24 annexe 1



4- Les revêtements de chaussée

La couche de roulement, l'épiderme de la chaussée, est d'une grande importance pour la sécurité et le confort des cyclistes ainsi que la lecture du site. Un choix réussi favorisera l'usage de l'aménagement et sera pérenne au cours des années.

Avant de choisir un revêtement il faut s'être posé plusieurs questions :

Pour les détails sur les couches de roulement et structure de chaussée ➔ R pages 74 à 77 et G annexe 9 (cf. document édité par les Départements et Régions cyclables)

• Qui va utiliser l'aménagement ? Avec quelle importance ? Sera-t-il utilisé uniquement par des cyclistes, où souhaite-t-on également l'ouvrir à des promeneurs, des personnes en fauteuil, pratiquant le roller, l'équitation, un trafic occasionnel ou régulier de véhicules motorisés, etc. ?

• Dans quel contexte se situe l'aménagement ? En ville, en secteur plus rural, dans site sensible ou protégé ? Comment aménager au mieux en respectant la qualité du site ?

• Quelle est la structure du support ? Des racines, des risques d'affaissement, de fissure, ect. ?

• Quelle facilité d'entretien, de réparation

et renouvellement cherche-t-on ?

Les critères sont ensuite :

• la sécurité (bonne adhérence, mais peu abrasif en cas de chute),

• le confort (bon roulement, peu de projections d'eau et de poussière, peu de bruit, continuité du traitement),

• la différenciation visuelle (pour affirmer l'aménagement si nécessaire).

Les grandes familles de matériaux sont détaillées dans le tableau numéro 3 (réalisé d'après l'ouvrage du Certu « Recommandations pour les aménagements cyclables »).

tableau n°3	Confort	Adhérence	Différenciation	Résistance au trafic occasionnel	Entretien	Réparabilité
Béton bitumineux	++	++	Noir - Coloré ++	++	Noir + Coloré +	Noir + Coloré -
Béton bitumineux coulés à froid	+	++	-	+	+	+
Asphalte	+++	- Clouté ++	Noir - Coloré ++	+	Noirs + Colorés +	Noirs + Colorés +
Enduits fins (0/6 à 0/10)	-	+	+	+	-	+
Pavés béton	-	+	++	-	-	++
Pavés pierre	--	-	++	-	+	++
Pavés terre cuite	-	+	++	-	-	++
Dalles béton	-	+	+	-	+	++
Dalles pierre	-	-	++	-	+	++
Béton de ciment	Lisse ++ Strié + Désactivé +	Lisse -- Strié + Désactivé ++	Lisse + Strié ++ Désactivé ++	++	Lisse ++ Strié + Désactivé -	--
Sols stabilisés (0/6 à 0/10)	-	-	++	-	--	+
Coulis et mortiers de résine	+	Lisse -- Strié + Clouté ++	++	+	Lisse ++ Strié + Clouté -	+



5- Signalétique horizontale et verticale

Pour être bien comprise de tous et respectée, la signalisation doit être :

- Réglementaire : seuls les panneaux réglementaires peuvent être employés,
- Homogène : dans des situations analogues, les cyclistes rencontrent la même signalétique,
- Simple : on évite toute surabondance de signaux,
- Continue : la signalétique se prolonge tout au long d'un itinéraire, même au-delà des limites administratives,
- Visible : la signalétique ne doit pas être masquée par du mobilier urbain, de la végétation, des véhicules en stationnement.

Au delà de ces principes de base, il est bon de considérer la lecture particulière de l'espace et des besoins spécifiques des cyclistes.

La signalétique horizontale (au sol) est à privilégier : les cyclistes l'ont constamment dans leur champ de vision. Un panneau accroché à un mat (signalétique verticale) sera visible de loin mais pas de près s'il est trop haut.

Signalétique horizontale

Seul le marquage blanc est obligatoire et réglementaire. Le vert n'est que complémentaire.

Pour les normes de marquage au sol, ➔ R pages 65 à 68

Signalétique verticale

Pour signaler l'existence d'un aménagement réservé aux cyclistes, deux panneaux existent : l'un rond, l'autre carré. Le rond rend obligatoire l'utilisation de l'aménagement désigné par les cyclistes. Le carré en conseille l'utilisation.



Le panneau d'indication (carré) est préférable à celui qui impose (rond)

Dans les deux cas, les modes motorisés n'ont pas le droit d'utiliser l'aménagement, ni pour y circuler ni pour s'y arrêter.

Il est préférable de conseiller l'utilisation plutôt que de l'imposer de façon à ne pas pénaliser les cyclistes les plus expérimentés qui n'ont aucun mal à s'insérer dans le flux automobile et sont desservis par des aménagements spécifiques où circulent des cyclistes moins réguliers.

A noter que l'utilisation du panneau d'obligation est soumise à avis du préfet.

Les voies vertes, aires piétonnes, zones de rencontre et zones 30 ont des signalétiques particulières.

Enfin, il peut être nécessaire de signaler un débouché de cyclistes venant de droite ou de gauche à l'intention des automobilistes afin de renforcer leur attention.



hellopro.fr

En amont d'un carrefour, ce panneau est destiné à attirer la vigilance des automobilistes

Pour le détail des panneaux, ➔ R pages 68 à 70



velobuc.free.fr



fr.wikipedia.org



atelier.ooblik.com

Aire piétonne, Zone de rencontre et Zone 30



6- Jalonnement

Le jalonnement est un élément essentiel aux aménagements vélo. Il met en lumière l'idée de réseau, de continuité d'aménagement.

Pour le cycliste, le jalonnement est d'une aide précieuse pour identifier les itinéraires qui lui sont le plus adaptés : soit parce que les conditions de circulation sont confortables, soit parce qu'il peut emprunter un itinéraire que les automobilistes ne peuvent utiliser.

Il permet également au cycliste de se rassurer en sachant qu'il est dans la bonne direction et sera guidé jusqu'à destination.

Le jalonnement vient en complément du plan des aménagements comme une transcription dans l'espace public de celui-ci.

Que signaler ?

Le jalonnement doit orienter vers les principaux générateurs de flux et en particulier ceux attirant des vélos : établissements scolaires, sportifs, socioculturels, administratifs, les pôles d'emplois mais également les points d'intérêt touristiques majeurs.

Les stations de bus de rabattement ainsi que les parcs de stationnement peuvent aussi être mentionnés.

Enfin, il est évident que tout ne doit pas être jalonné. Seuls les générateurs de flux que l'on peut effectivement atteindre à vélo peuvent être indiqués.

Les distances sont mentionnées. Il est proposé d'ajouter une information en termes de temps de parcours (à raison de 15 km/h) pour lever l'appréhension de la distance : après tout, 2 km se parcourent en à peine 8 minutes.

Comment indiquer ?

Les principes

Le principe du jalonnement vélo est de guider le cycliste jusqu'à destination et non de simplement l'orienter. S'égarer à vélo, c'est perdre du temps mais aussi de l'énergie. C'est également le risque de se décourager et d'abandonner la pratique.

Les panneaux de position (aux carrefours) sont à privilégier. Ceux de présignalisation (en amont du carrefour) et de confirmation (en aval) peuvent être ajoutés.

Pour des questions de lisibilité, il est proposé de se limiter à deux destinations : une proche et une lointaine.

Le mobilier retenu

Les communes de Bayonne et d'Anglet, le Syndicat de la Nive ont déjà un, voire plusieurs, type de mobilier. Le Conseil général des Pyrénées-Atlantiques va quant à lui mettre en place dès 2012 un jalonnement en suivant les prescriptions données par le Certu et reprises pour la Vélodyssée.

Dans une logique de cohérence d'ensemble, il est proposé d'adapter (changement ou suppression du logo) le mobilier de la Vélodyssée pour l'ensemble du réseau.

Les autres mobiliers, principalement à Anglet et le long de la Nive gardent leur cohérence dans le cadre d'itinéraires touristiques bien spécifiques.

Là où la pose de mobilier ne sera pas possible, des marquages au sol sont à envisager.



Type de mobilier de jalonnement qu'utilisera le Conseil général pour la Vélodyssée (d'après la notice de signalisation de la véloroute « La Vélodyssée » - décembre 2010)



Proposition de mobilier de jalonnement pour l'agglomération

Pour des éléments complémentaires sur le jalonnement

➡ R pages 71 à 73 ; G page 25 et annexe 11 et ▼ l'ensemble de la notice



7- Stationnement

Une bonne politique de stationnement se doit de répondre à trois questions. Trois questions qui doivent permettre de positionner le stationnement au bon endroit, en nombre suffisant en trouvant le juste milieu entre sécurité et protection contre les intempéries d'une part et facilité d'usage de l'autre.

Une question de proximité

Le déplacement à vélo perd largement de son efficacité et de son intérêt s'il faut marcher et perdre du temps entre le stationnement officiel et le lieu de destination. Pour cela on veillera à toujours positionner les stationnements au plus proche des accès, que ce soit des magasins, des lieux publics, des lieux de travail, des logements, des quais de transports en commun... Dans ce but, on préférera la dissémination des petites poches aux grands parcs de stationnement. Atteindre, en ville, une poche de 5 à 10 emplacements tous les 50 mètres, en plus de stationnements spécialement dévolus à un site spécifique (une gare par exemple), serait intéressant. A défaut, les vélos seront attachés au mobilier urbain, augmentant le risque de dégradation et de difficulté d'accès pour les personnes à mobilité réduite.

L'emprise nécessaire peut être trouvée en supprimant la place de stationnement avant un passage piéton : une place de voiture supprimée permet de créer jusqu'à six places pour les vélos. On démultiplie ainsi le nombre potentiel de clients stationnant à proximité. De plus on crée des stationnements à proximité des lieux de passages et on améliore la visibilité des piétons s'appêtant à traverser.

Une question de nombre

Pour que les vélos ne finissent pas accrochés au mobilier urbain malgré l'existence de stationnements bien positionnés, il faut qu'ils soient en nombre suffisant. La mise en place peut être progressive, en commençant par étudier le nombre de vélos attachés de façon sauvage et en évaluant le nombre potentiellement nécessaire. Du mobilier supplémentaire pourra être ajouté en fonction des besoins.

Les recommandations du Certu sont les suivantes :

- Logements collectifs :

type de logement	nombre de places à prévoir
F2 et plus petit	0,5 à 1
F3	1 à 1,5
F4	1,5 à 2
F5 et plus	2 à 2,5

- Établissements scolaires :

type d'établissement	une place à prévoir pour...
école primaire	8 à 12 élèves
collège / lycée	3 à 5 élèves
université	5 à 8 élèves

- Surfaces commerciales : une place pour pour 50 à 100 m²,

- Lieux de travail : une place pour cinq emplois,

- Piscine : une place pour trois utilisateurs

- Cinéma : une place pour cinq places assises,

- Autres équipements sportifs, culturels, sociaux : une place pour vingt à trente personnes accueillies.

Ce que dit la loi :

Arrêté du 20 février 2012 relatif à l'application des articles R. 111-14-2 à R. 111-14-5 du code de la construction et de l'habitation.

Le local sécurisé doit être couvert et éclairé, se situer de préférence au rez-de-chaussée du bâtiment ou à défaut au premier sous-sol et accessible facilement depuis le(s) point(s) d'entrée du bâtiment.

Il possède les caractéristiques minimales suivantes :

- Pour les bâtiments à usage principal d'habitation, l'espace possède une superficie de 0,75 m² par logement pour les logements jusqu'à deux pièces principales et 1,5 m² par logement dans les autres cas, avec une superficie minimale de 3 m²
- Pour les bâtiments à usage principal de bureaux, l'espace possède une superficie représentant 1,5 % de la surface de plancher.

Toutes ces recommandations doivent être réinterprétées en fonction des contextes locaux mais ne peuvent être écartées du fait que « ici on ne fait pas de vélo ». L'objectif est de développer l'usage du vélo.

Les PLU, comme le PDU, peuvent imposer ces normes à toute construction nécessitant un permis de construire.

Un juste milieu entre facilité d'usage et sécurité

On stationne son vélo, par endroit et par moment, pour quelques instants ou beaucoup plus longtemps. Les attentes sont donc différentes : dans le premier cas on cherchera plutôt



la facilité d'usage, dans l'autre la sécurité et la protection contre les intempéries.

Le tableau numéro 4 synthétise ces différentes attentes.

Le tableau numéro 5 compare quant à lui avantages et inconvénients de chaque système de stationnement existant.

Dans tous les cas, on veillera à ce que :

- le mobilier soit bien ancré au sol ou au mur,
- le mobilier ne soit ni trop fin (risque de torsion), ni trop épais (difficulté à utiliser des antivols en U) et permette d'accrocher cadre et roues,

- les installations ne soient pas trop anonymes ce qui ferait augmenter les risques de vols,
- les accès soient facilités et sécurisés,
- les vélos bénéficient toujours de potentiels regards : face à des vitrines, d'un lieu de passage, d'un espace ouvert tard le soir ou surveillé par un vigile, du couloir d'un immeuble...

tableau n°4	sécurité	rapidité d'utilisation	préconisations
courte durée (commerce, administration...)	+	+++	arceaux en U à proximité immédiate du lieu de destination
moyenne durée (cinéma, salle de sport, piscine, supermarché...)	++	++	arceaux en U bien visibles et couverts
longue durée (lieu de travail, établissement scolaire gare, station de transport en commun)	+++	+	consignes sécurisées (prévoir la possibilité de rentrer des vélos avec des sacoches pour répondre à la demande de touristes à vélo)
domicile et stationnement hors domicile destiné à garer un vélo durant la nuit (gare, station de transport en commun)	++++		local fermé proche des issues



Des pinces-roues



Des U renversés



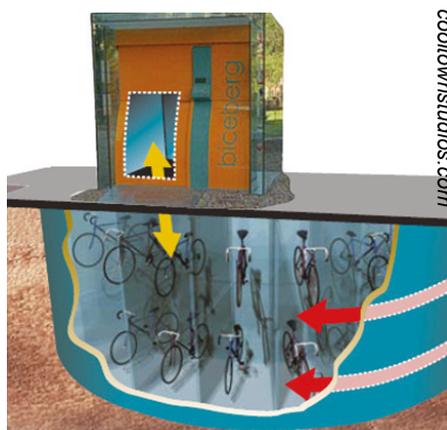
Des consignes individuelles



tableau n°5	souhaitable	avantage	inconvénient	conclusion
étrier pince roue		- faible coût - installation facile - faible encombrement	- faible sécurité contre le vol - risque de voilage de la roue - difficulté d'utilisation et d'entretien	pas suffisamment sécurisant, nécessitant de se pencher : à proscrire
arceaux en U renversé	- bon ancrage - couverture (protection contre les intempéries)	- intégration facile - facilité d'utilisation - assure une bonne sécurité au vélo	- vol possible de certaines pièces - non protégé du vandalisme	très bon rapport qualité prix. A privilégier pour les stationnements de courte et moyenne durée, dans des lieux fréquentés
consigne individuelle	- bonne intégration au site - système permettant une utilisation collective	- très bonne sécurité contre le vol - système mobile - confort d'usage - protection contre les intempéries	- difficulté d'intégration au site - encombrement - coûteux (pour la collectivité et l'usager) - difficulté d'entretien	adaptée à une faible demande pour du stationnement longue durée
consigne collective (publique ou privée type local à vélo)	- bon système de gestion des accès pour limiter le vol	- sécurité contre le vol - protection contre les intempéries	- difficulté d'intégration au site, - multiplication des clés	adaptée au stationnement longue durée pour répondre à une forte demande
consigne automatique		- peu d'emprise au sol - très bonne sécurité contre le vol et protection contre les intempéries	- coût très élevé	adaptée à un secteur contraint pour une demande importante de stationnement moyenne et longue durée



Une consigne collective



Une consigne automatique

cooltownstudios.com

Pour des précisions sur les stationnements et le mobilier

➔ R pages 80 à 87 du RAC G annexe 10

Voir également :

- la fiche 11 de la Pièce E du Plan Vélo
- le référentiel sur le stationnement privé des vélos de SARECO (publication à venir)
- le guide « Stationnement des vélos dans les immeubles d'habitation et de bureaux » de la FUB



Les cyclistes vous en remercieront

Apprécier pratiquer le vélo au quotidien peut être remis en cause par quelques petits détails, qui, accumulés risquent de décourager les moins motivés.

Des réflexes sont à prendre pour éliminer ces détails qui pénalisent les cyclistes, voire diminuent leur sécurité et gâchent le plaisir de circuler à vélo,

On doit pour cela par exemple :

- Penser aux cyclistes pour chaque nouvel aménagement,
- Prévoir un passage à droite des ralentisseurs (by-pass vélo),
- Ne pas oublier le bateau quand la piste monte / descend d'un trottoir,
- Préférer les bouches d'égouts en S où les roues ne peuvent se coincer,
- Veiller à nettoyer régulièrement les bords de chaussée, notamment pour enlever les feuilles mortes et les gravillons qui augmentent le risque de glisser,
- Placer les regards au milieu de la bande de la voie (les voitures l'enjambent) plutôt qu'en rive,
- Renforcer le marquage des contre-sens vélo au niveau des points durs,
- Prévoir un bouton de demande de feu vert pour les feux tricolores équipés de boucles magnétiques au sol (la boucle n'est pas sensible à la présence du vélo : le cycliste ne passe pas, comme les voitures qui attendent derrière).



4

Deux nouveautés qui vont faciliter la vie des cyclistes Améliorer les temps de parcours des cyclistes

Le double sens cyclable

Une modalité qui apporte satisfaction

Entre 2008 et 2010, toutes les communes ayant une zone 30 à sens unique ont dû statuer sur sa mise en double sens pour les cyclistes. Depuis, pour toutes les nouvelles zones 30, il est également obligatoire d'autoriser ou non le double sens. Si cela n'a pas encore été fait, il n'est pas trop tard pour agir.

Le double sens cyclable a pour but de permettre aux cyclistes d'emprunter les zones 30 à sens unique pour les voitures dans les deux sens. L'idée est de réduire les détours qui leur étaient jusque-là imposés et diminuer leur temps de parcours.

Si la mesure peut paraître audacieuse, elle a déjà été testée depuis de nombreuses années. Strasbourg a mis en place ce dispositif depuis le milieu de années 80 et n'a pas depuis constaté d'accident.

Elle se révèle même plus sécurisante par plusieurs aspects :

- le cycliste et l'automobiliste peuvent croiser leurs regards et ainsi communiquer,
- le cycliste perçoit mieux la voiture arrivant face à lui que dans son dos,
- quand l'automobiliste double il a tendance à accélérer alors qu'il décélère quand il croise,
- quand l'automobiliste ouvre sa portière il voit le cycliste arriver de face. En cas de choc, le cycliste cogne le plat de la porte plutôt que son angle.

Aucune largeur n'est rédhitoire. Les conditions de réussite se trouvent plutôt dans la réduction des vitesses, la bonne visibilité réciproque et à l'approche des intersections et le traitement des carrefours.

La mise en place

Le Maire doit publier un arrêté instaurant le double sens cyclable

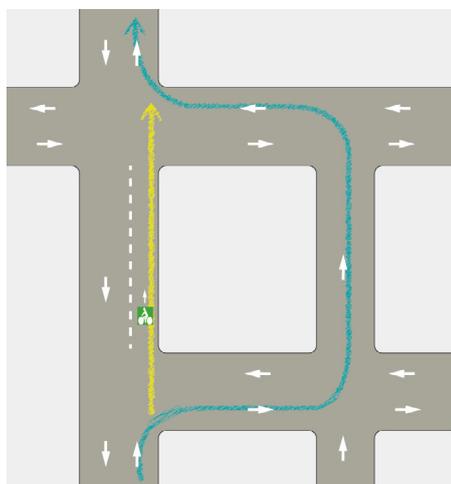
et réaliser les aménagements nécessaires.

De façon générale, seuls les panonceaux « sauf vélo » apposés sous le sens interdit est obligatoire. Le panneau indiquant le double sens aux automobilistes n'est que facultatif.

Les aménagements de chaussée ne sont pas obligatoires. Ils sont conseillés pour certaines rues. Le tableau numéro 6 croise largeur de chaussée et importance du trafic motorisé pour définir les conseils à suivre.

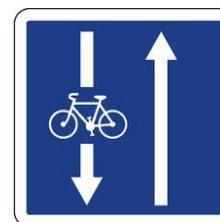
Si le maire ne souhaite pas que la rue soit à double sens, il doit également publier un arrêté justifiant son choix. A noter que la largeur de la voie ne peut être invoquée s'il y a du stationnement sur voirie : la présence de stationnement est le résultat d'un choix et donc n'est pas, en soi, une justification suffisante pour le maintien en sens unique pour tous véhicules d'une voie en zone 30.

Enfin, le double sens cyclable est de fait autorisé dans les zones de rencontre et applicable aux rues hors zone 30.



lavelleavelo.org

Ce panneau est le seul élément obligatoire.
Le double sens cyclable limite les détours aux cyclistes.



hellopro.fr

A l'intention des automobilistes, il n'est que facultatif

Pour les compléments sur les doubles sens cyclables
pages 40 et 41

tableau n°6	Trafic / jour	Largeur de la chaussée (en m)				
		< 2,70	2,70 - 3,50	3,50 - 4,50	4,50 - 5,00	> 5,00
Aire piétonne		R	R	R	R	R
Zone de rencontre		R	R	R	R / MNS	R / MNS
Section en Zone 30	< 1000	R / MNS	R / MNS	R / MNS	MNS / MS	MNS / MS
	1000 - 5000		R / MNS	MNS	MNS / MS	MNS / MS
	5000 - 8000			MNS / MS	MS	MS / S
	> 8000				MS	MS / S
Section à 50 km/h	< 1000				MS	MS / S
	1000 - 5000				MS	MS / S
	5000 - 8000				MS	S
	> 8000				MS / S	S
Section à 70 km/h					S	

Légende

Pour le sens réservé aux cyclistes :

R Rien en section courante

MNS Marquage non séparatif (pictogramme vélo + flèche)

MS Marquage séparatif de type axial ou bande cyclable

S Séparateur (piste cyclable)

■ Il est souhaitable que la mise à double-sens cyclable s'accompagne de la mise en zone 30 de la voirie concernée au sein d'un projet plus étendu de zone de circulation apaisée

■ La mise à double-sens cyclable nécessite une étude approfondie et un traitement plus conséquent

■ Cas peu réalistes



Le « Cédez-le-passage cycliste au feu »

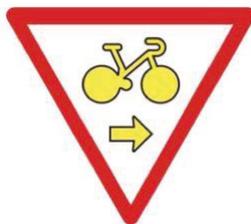
Passer au rouge en toute légalité

Aux carrefours à feux, l'aménageur a la possibilité d'autoriser les cyclistes à tourner à droite (ou continuer tout droit s'il n'y a pas de rue à droite) même si le feu est rouge.

Le cycliste évite ainsi de perdre du temps et une pratique usuelle est légalisée.

Dans les faits, le « Cédez-le-passage cycliste au feu » correspond à la flèche orange clignotante pour les voitures : le cycliste peut s'engager mais se doit de laisser la priorité aux véhicules circulant sur l'axe bénéficiant du feu vert et aux piétons qui traversent.

Pour la mise en oeuvre seul un panneau placé sous le feu est nécessaire. Un feu spécifique vélo est autorisé mais pas obligatoire.



Les deux nouveaux panneaux, autorisant les cyclistes à ne pas s'arrêter au feu rouge



Une modalité déjà en place sur le territoire de Nantes-Métropole



5

Fiche de bilan

Faire le bilan de ses aménagements

Un outil d'analyse

Afin de dresser un bilan des aménagements cyclables existants ou en projet et de mieux cerner les pistes de progrès, une fiche bilan est proposée aux pages suivantes.



Fiche bilan des aménagements cyclables

Nom de la voie ou de l'aménagement :

* L'aménagement est-il connecté à d'autres aménagements cyclables ? oui non

1 A quel type de cyclistes s'adresse prioritairement l'aménagement ?

- Sportif
- Utilitaire confirmé
- Utilitaire débutant
- Loisir et enfant utilitaire
- loisir avec jeunes enfants

Quel type d'aménagement a été retenu ?

- Piste cyclable
- Bande cyclable
- Voie bus
- Zone 30 ou zone de rencontre
- Aire piétonne
- Voie verte

Pourquoi cette modalité d'aménagement a été retenue ?

.....

L'aménagement est-il en adéquation avec la pratique ? oui non

2 Quelle est la largeur de l'aménagement ?

- | | | |
|----------------------------------|---|--|
| Bande cyclable | <input type="checkbox"/> - de 1,5 m hors marquage (non réglementaire) | <input type="checkbox"/> 1,5 m hors marquage |
| Piste cyclable unidirectionnelle | <input type="checkbox"/> 2 m (minimum) | <input type="checkbox"/> 2,5 m (confort) |
| Piste cyclable bidirectionnelle | <input type="checkbox"/> 2,5 m (minimum) | <input type="checkbox"/> 3 m (confort) |
| Voie bus | <input type="checkbox"/> 3 à 3,5 m (minimum) | <input type="checkbox"/> 4,3 à 4,5 m (confort) |
| Couloir bus fermé | <input type="checkbox"/> 4,3 m (minimum) | <input type="checkbox"/> 4,5 m (confort) |
| Voie verte | <input type="checkbox"/> 2 m (minimum) <input type="checkbox"/> 2,5 m (confort) | <input type="checkbox"/> 3,5 m (affluence) |

La largeur est elle :

- confortable ? oui non
sécurisante ? oui non

3 Comment ont été traitées les intersections ?

- Ralentissement du trafic oui non
Bonne lisibilité du carrefour oui non
Visibilité dégagée oui non

L'aménagement cyclable est-il continu ? oui non

Les carrefours à feux sont-ils dotés de sas vélo ? oui non

Quelle est la taille des giratoires ? moins de 12 m 12 à 22 m plus de 22 m

De quels aménagements sont dotés les giratoires ?

- | | | |
|--|--|---|
| <input type="checkbox"/> Pas d'aménagement | Est-ce un giratoire de - de 12 m ou de - de 22 m avec des vitesses faibles | <input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non |
| <input type="checkbox"/> Bande cyclable | Est-ce un giratoire de 12 à 22 m | <input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non |
| <input type="checkbox"/> Piste cyclable | Est-ce un giratoire de plus de 22 m | <input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non |

L'aménagement des carrefour est-il :

- confortable ? oui non
sécurisant ? oui non



4 Quel est le type de revêtement ?

Correspond-il :

- aux pratiques ? oui non
 au contexte ? oui non
 aux facilités d'entretien désirées ? oui non

Apporte-t-il des conditions suffisantes de :

- Sécurité ? oui non
 Confort ? oui non
 Différentiation visuelle ? oui non

5 La signalétique horizontale et verticale est elle :

- réglementaire ? oui non
 homogène ? oui non
 simple ? oui non
 continue ? oui non
 visible ? oui non

6 Y a-t-il un dispositif de jalonnement ? oui non

- A-t-il une portée : utilitaire ? loisir ? mixte ?

- Le mobilier correspond-t-il a celui préconisé ? oui non

Si non, pourquoi ne pas avoir retenu le mobilier préconisé ?

7 Y a-t-il du stationnement ? oui non

Quelle est la norme d'aménagement imposée par les documents d'urbanisme ?

Est il :

- proche des points de destination ? oui non
 en nombre suffisant dans l'espace public ? oui non
 en nombre suffisant dans l'espace privé ? oui non
 adapté en termes de confort et de sécurité ? oui non

Si non, pourquoi ne pas avoir du stationnement répondant mieux aux besoins des cyclistes ?

- Le coût des aménagements
 La place disponible
 Autre.....

* Y a-t-il :

- Des doubles sens cyclables ? oui non
 Des « Cédez-le-passage cycliste au feu » ? oui non

☰ L'aménagement est il globalement satisfaisant en terme de :

- confort ? oui non
 sécurité ? oui non

Quelles sont les marges de progrès ?

- A.** INTRODUCTION
- B.** DIAGNOSTIC
- C.** RÉSEAU MAILLÉ
- D.** CHARTE D'AMÉNAGEMENT
- E.** SERVICES ASSOCIÉS
- F.** PLAN D' ACTIONS

Agglomération Côte basque - Adour

Direction des Déplacements et des
Infrastructures

15, avenue Foch

64115 Bayonne Cedex

05 59 44 72 72

www.agglocotebasque.fr



Document réalisé par
l'**Agence d'urbanisme
Atlantique et Pyrénées**

2 allée des Platanes

BP 628

64106 Bayonne cedex

05 59 46 50 10

4 rue Henri IV - Porte J

64000 Pau

05 33 64 00 30

fax 05 59 46 50 30

www.audap.org



Août 2011 - Décembre 2012



SERVICES ASSOCIÉS



Plan Vélo de l'Agglomération Côte basque - Adour



Document réalisé avec la participation du
**Syndicat des transports de
l'Agglomération Côte basque - Adour**



par
l'Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées



Table des matières

Se mettre en selle

1. Les vélo-écoles.....	5
2. Les vélobus / cyclobus	9
3. Les plans de déplacements d'entreprise	13
4. Itinéraires cyclables	17
5. Communiquer autour du vélo	21
6. Faire ses courses à vélo.....	23
7. Les maisons de la mobilité	27

Disposer d'un vélo

8. Les vélos partagés	29
9. Les ateliers vélo.....	35
10. Subventionner l'achat.....	39

Ne pas craindre le vol

11. Les stationnements vélo	41
12. Le Bycicode	45

Le vélo dans les documents d'urbanisme

13. Promouvoir le vélo par les documents d'urbanisme.....	47
---	----



SERVICES ASSOCIÉS



Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées

Les services associés Des idées pour promouvoir les pratiques cyclistes

Un accompagnement indispensable

Favoriser le vélo passe certes par une mise en adéquation de l'espace public avec les besoins des cyclistes : circulations apaisées, aménagements de chaussées...

Néanmoins, cette action est nécessaire mais pas suffisante pour encourager le vélo à grande échelle. Même s'ils sont visibles et très qualitatifs, seuls les cyclistes et ceux qui ont déjà la volonté de l'être utiliseront ces aménagements.

Circuler à vélo n'est pas si simple : il faut savoir faire du vélo et s'insérer dans la circulation automobile, avoir un vélo à disposition, avoir un moyen de le stationner en sécurité, savoir choisir son itinéraire...

Les « services associés » présentés dans ce document ont pour objet de conforter les cyclistes dans leur pratique, faire franchir le pas à ceux qui aimeraient circuler à vélo et attirer ceux qui n'y ont pas encore songé : faire de la politique vélo une action ambitieuse à destination de tous.

Une boîte à idées à réinterpréter

Les « services associés » sont présentés comme une boîte à idées, illustrés d'exemples d'actions menées dans d'autres territoires. On peut s'en saisir, s'en inspirer. Mais, il n'est aucunement question de devoir tout appliquer ni de calquer les recettes qui ont fonctionné ailleurs. Chaque mesure devra être réinterprétée, adaptée au contexte de l'agglomération bayonnaise et de ses communes.

« Il est intéressant et pédagogique d'appliquer au vélo la liste des besoins de l'automobile : espace, continuité et services. Ce qui a fait le succès de l'une a fait cruellement défaut à l'autre »

Denis Baupin, alors président du Club des villes et territoires cyclables

Association, privé, public : à chacun son rôle

Dans cette boîte à idées, plusieurs mesures relèvent directement de la sphère publique : elle seule a les moyens et la légitimité de porter ce

type d'action à grande échelle. D'autres peuvent au contraire être menées par les secteurs privés et associatifs.

Les associations et les PME locales ont démontré leur capacité à agir en étant à l'origine de nombreux projets ou en ayant assuré le portage lors des premières années de mise en service : pour ne parler que des vélos partagés, l'association « uN p'Tit véLo dAnS La Tête » a durant cinq ans assuré le service de location de vélos de la ville de Grenoble ; et la PME Movimento à Toulouse avait conçu son propre système de location automatique avant le développement d'un service par la collectivité.

Ces acteurs locaux sont également d'une aide précieuse en ayant une connaissance fine des pratiques cyclistes au sein du territoire, des manquements.

Le secteur public a lui un rôle à jouer. Ses moyens techniques et financiers ne lui permettent pas de tout porter. Néanmoins, il peut impulser les démarches et de donner plus d'ampleur à des initiatives associatives ou privées. Dans le



premier cas il peut proposer à une association de porter un service et la soutenir (prise en charge de tout ou partie de salaires, mise à disposition d'un local, communication...). Dans le second, elle reprend à son compte ce qui existe, en lui donnant plus d'envergure, et en respectant ceux qui sont à l'origine du projet.

Parvenir à cette coopération nécessite néanmoins d'oublier les préjugés : que les associatifs ne sont pas uniquement des contestataires, revendicateurs et empêcheurs de tourner en rond et les politiques des beaux parleurs dont l'action est aussi pauvre que les intentions sont riches.





1

SE METTRE EN SELLE

Les vélo-écoles

Il n'y pas d'âge pour apprendre à circuler à vélo !

Des vélo-écoles, pour qui ? Pour quoi ?

Comme il y a des auto-écoles ou des écoles de ski, il existe des écoles pour apprendre à faire du vélo ou à circuler en ville. Les publics visés et les objectifs peuvent être très variés :

- Les jeunes enfants à qui l'on souhaite enlever les petites roulettes. L'apprentissage tournera alors autour du développement de l'équilibre.
- Les enfants qui savent faire du vélo mais qui doivent encore acquérir les principes de base pour circuler en sécurité en ville et en respectant le Code de la route.
- Les adultes qui ne savent pas faire de vélo. La formation ira alors de la maîtrise de l'équilibre à la circulation en ville. Pour ceux qui ne disposent pas d'autre moyen de transport cet apprentissage sera une possibilité de les sortir de leur isolement. Les femmes issues de l'immigration sont une des cibles de cette offre de formation.
- Les adultes qui n'ont pas fait de vélo depuis des années et souhaitent

se remettre en selle en sécurité. Ce segment concerne notamment les retraités qui quittent les grandes agglomérations pour s'installer dans les villes moyennes.

- Des publics plus spécifiques comme des aveugles, des handicapés moteurs et des trisomiques ont également été associés dans certains cas à la découverte des joies du vélo.

Savoir se déplacer à vélo, c'est plus que savoir pédaler

Les approches sécurité et prévention routière prennent une place importante dans les formations : connaître le Code de la route et sa signalétique, savoir se positionner sur la chaussée, cohabiter avec les autres usagers, faire connaître ses intentions...



velo-ecole.org

Insertion dans la circulation avec l'association Vélo Ecole de la Rochelle



Savoir se repérer en ville et sur une carte peut également faire partie de la formation. On n'utilise en effet pas les mêmes parcours à pied, en voiture, en bus qu'à vélo.

Apprendre à faire du vélo, mais aussi à l'entretenir

Pour être un cycliste autonome, il faut être capable de maîtriser son vélo mais aussi de l'entretenir. Quelques rudiments de réparation peuvent être enseignés de façon à ne pas rester désarmé face à un saut de chaîne ou un pneu dégonflé.



adic-grenoble.org

L'angle mort, l'un des dangers pour les cyclistes : la vélo école explique ce risque



Parcours de maniabilité

Qui pour prendre en charge ces formations ?

Service des sports, Police municipale... C'est aussi très souvent les associations qui sont à l'origine ou même portent ce genre d'opération. Mais les expériences montrent qu'elles manquent de moyens pour développer leurs actions malgré le fort engagement de leurs bénévoles.

La MAIF (ensemblevelo.fr) et la MAAF ont également mis en place des cycles de formation pour les écoles.

Les Fédérations de cyclisme et cyclotourisme, ainsi que les Moniteurs cyclistes français proposent des formations, généralement hors du cadre scolaire.

Pour les activités sur le temps scolaire, les intervenants doivent être qualifiés.

Maîtrise du vélo pour les CE1

Depuis cette année, le Service des sports de la Mairie de Biarritz propose aux treize classes de CE1 de la commune pour sept séances d'une heure autour de la pratique du vélo. Différents ateliers sont proposés aux enfants sur un circuit fermé pour apprendre à faire du vélo ou se perfectionner. Pour les élèves les plus à l'aise, la dernière séance consistera en un circuit en ville pour s'habituer aux conditions de circulation en ville.

Les objectifs de la formation sont de permettre aux enfants de se débrouiller sur un vélo, de façon à pouvoir participer aux promenades familiales, aux activités du centre de loisirs et à un second cycle d'apprentissage proposé en CM1-CM2.

La Ville met à disposition le matériel (vélos et draisennes, casques et mitaines) et assure les trajets entre l'école et l'Hippodrome des Fleurs où ont lieu les ateliers.

Formation à la sécurité routière pour les élèves de CM1-CM2

Chaque année se sont près de 2 400 enfants des communes de Bayonne, Anglet et Biarritz qui participent à un cycle sur la sécurité routière et le vélo. Les Polices municipales animent les séances avec du matériel mis à disposition par la Prévention routière.

Le cycle s'organise en trois phases :

- 1- une formation théorique, notamment pour s'insérer sur la chaussée ;
- 2- un test de sécurité routière ;
- 3- un circuit avec les panneaux de signalisation routière.

Un élève de chaque classe est sélectionné pour un défi entre les écoles.

Les vélo-écoles en quelques chiffres

Résultats de l'enquête de la Fédération des usagers de la bicyclette auprès des associations proposant des vélo écoles

- 25 vélo écoles affiliées à la FUB (plus une vingtaine en gestation)
- public visé :
 - adultes : 21 cas sur 25
 - enfants : 13
 - adolescents : 9
 - femmes adultes : 9
- 10 heures de formation et 6 séances en moyenne.



ZOOM sur Amiens

Par délégation de service public, l'association Vélo service est en charge de nombreux services liés au vélo : gardiennage, location de 1 500 vélos, marquage, intervention dans les écoles et les entreprises... Elle emploie sept salariés à plein temps.

La vélo école propose quatre modules pour les enfants et adultes :

- Apprentissage de la conduite du vélo en milieu protégé (3 h, 10 € en cours individuel). Ce module s'adresse à ceux qui souhaitent apprendre ou réapprendre à faire du vélo. Il consiste en atelier pour travailler l'équilibre, les trajectoires, le freinage, la propulsion. On y apprend également à régler son vélo et vérifier son état.

- Apprendre à rouler à vélo dans le trafic (5 € pour 1h30, en groupe jusqu'à 5 personnes). Il vise à acquérir les réflexes pour circuler en confiance et en sécurité. On apprend à se positionner sur la chaussée, à éviter les pièges tels que les angles morts, à reconnaître la signalétique vélo.

- Identification et accompagnement d'un trajet domicile-travail / école (5 €/heure/personne). Ce module est adapté à ceux qui ont envie d'aller au travail ou à l'école à vélo mais ne se sentent pas suffisamment à l'aise pour le faire seul du premier coup.

- Formation à la mécanique vélo. (10 € pour une heure, 30 € pour quatre heures). Il est adapté aux personnes souhaitant apprendre à entretenir et réparer elles-mêmes leur vélo.

Entre 2008 et 2009 ces formations ont été respectivement suivies par 22, 46, 28 et 28 personnes.

Des interventions dans le cadre scolaire sont également proposées,



Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées, 2011. source : Inddigo 2010 d'après la FUB

sur la base de sept à dix séances d'une heure et demie.

L'association fonctionne avec des financements d'Amiens Métropole, liés à la DSP (salaires, communication), de l'Etat via le Plan départemental d'action et de sécurité routière (matériel) et de la Caisse d'Epargne (achat de deux triporteurs).

ZOOM sur Montreuil

L'association Vivre à vélo en ville est l'une des pionnières du genre. Elle propose ses propres stages et a déjà formé plus d'un millier de personnes, adultes et adolescents.

ZOOM sur Angers

En partenariat avec l'association Angers Cyclisme, la Ville d'Angers propose des séances d'apprentissage à l'utilisation du vélo en ville. Les séances durent 1h30 et coûtent 5 €.

Elles ne sont ouvertes qu'aux personnes de plus de 14 ans, probablement un moyen d'éviter l'afflux de jeunes enfants ne sachant pas du tout faire de vélo. Cependant, à cet âge, l'intérêt se porte généralement plutôt vers les deux roues motorisées. Il est à craindre que le coche ait été manqué pour inciter les jeunes à ne pas utiliser que les modes motorisés.



ZOOM sur La Rochelle

La Vélo Ecole de La Rochelle est l'une des plus dynamiques. Elle a formé au cours de l'année scolaire 2008-2009 près de 600 scolaires. Une participation de 20 € par enfant est demandée aux écoles pour les 21 heures de formation.

En association avec la Ville de La Rochelle, un circuit éducatif permanent a été mis en place. Sur quatre kilomètres, les apprentis cyclistes sont confrontés à toutes les difficultés : le rond point, le tourne-à-gauche... Des panneaux explicatifs sont installés tout au long du parcours. Tout un chacun peut en profiter en dehors des formations.

L'association propose même des formations pour les futurs formateurs !

ZOOM sur Créteil

L'association Place au Vélo propose deux formations, en priorité aux adultes : l'une pour ceux qui n'ont jamais fait de vélo (50 € les quinze séances de deux heures), l'autre pour ceux qui souhaitent se perfectionner et connaître les dangers de la rue (25 € les sept séances). Les vélos sont prêtés aux participants.

ZOOM sur le kit de la MAIF

L'action de la MAIF est présentée sous la bannière « Ensemble à vélo, plus de vélos, moins de CO2 ». Elle prend la forme d'une action d'éducation à la sécurité routière pour les classes de CM2 et les centres de loisirs constituée de 4 à 6 séances de 45 minutes. Du matériel pédagogique est proposé. En fin de session, les enfants passent un « permis cycliste ». Ce diplôme symbolise l'engagement de l'enfant à respecter les règles de prudence apprises au cours de la formation. Chaque enfant se voit remettre un gilet rétro-réfléchissant.

Cette formation est néanmoins purement théorique. Le côté pratique n'est que facultatif.



Avant de se lancer dans la descente à la vélo école de Créteil



2

SE METTRE EN SELLE

Les vélobus / cyclobus Aller à l'école à vélo ...et pourquoi pas aussi au travail ?

Un principe de base : aller à l'école en vélo plutôt qu'en voiture

En France, près de 90 % des élèves de primaire habitent à moins d'un kilomètre de leur école. Pourtant, deux tiers des élèves s'y rendent accompagnés en voiture (dans les années 60, ils étaient à peine un sur dix). Pourquoi ? Souvent parce que les parents ne se sentent pas rassurés à l'idée de laisser leurs enfants aller seul à l'école, craignant la circulation automobile. Ils préfèrent alors les déposer en se rendant au travail.

L'idée du vélobus est d'accompagner les enfants à vélo plutôt qu'en voiture en ne négligeant pas la sécurité pour autant. C'est le même principe que les pédibus qui utilisent la marche pour se rendre à l'école.



Sur la route de l'école en vélobus

Comme une ligne de bus... mais à vélo !

Un vélo bus fonctionne comme un bus : des lignes, des arrêts équipés de panneaux, des horaires et fiches horaires, des conducteurs.

La démarche peut être à l'initiative de la collectivité, de l'école ou des parents d'élèves.

On choisit un itinéraire, pas le plus court mais le plus sécurisant pour le groupe, on fixe des points d'arrêts protégés facilement identifiables où les enfants pourront attendre le convoi et des horaires de passage.

Il faut ensuite définir un planning pour lequel quelques personnes motivées se proposent. Concrètement tout peut commencer dès que deux adultes se rendent disponibles pour accompagner un petit groupe d'élèves à l'école une fois par semaine. Lancer la démarche la rendra visible et pourra encourager d'autres personnes à se prendre au jeu pour l'étendre à d'autres jours.

Enfin on crée une liste de contacts qui servira à prévenir de l'annulation du vélobus en cas d'intempéries.

Les équipements nécessaires

Des vélos bien sûr, en général ceux des enfants. Mais aussi du matériel de sécurité tel que des gilets rétro-réfléchissants et des drapeaux pour rendre plus visible le groupe. Le casque est recommandé, mais pas obligatoire.

Il peut être aussi utile d'investir dans une remorque que tirera un adulte où pourront être entreposés les cartables des enfants. Adaptée, elle peut aussi permettre de transporter les jeunes frères et sœurs des usagers qui à défaut seraient conduits en voiture. Un nécessaire de dépannage et de secours ne sera pas de trop.

A l'école, il faut veiller à disposer d'un espace pour stationner les vélos en sécurité.

Enfin, afin de faire connaître la démarche, un matériel de communication est à prévoir, en s'appuyant au besoin sur ce que propose l'Ademe.



Les formalités à ne pas omettre

Chaque participant s'inscrit et s'engage à respecter quelques principes de base, pour sa sécurité et celle des autres.

Pour les accompagnants, l'engagement consiste à se rendre disponible, ou à se faire remplacer, sur les créneaux choisis, pour ne pas remettre en cause l'opération.

Les enfants sont couverts par l'assurance multi-risques de leurs parents. Les enfants restent sous leur responsabilité même s'ils ne sont pas les accompagnants : comme lorsque les enfants vont jouer chez un copain.

Les accompagnants sont couverts par leur responsabilité civile. Aucune qualification n'est nécessaire car le vélobus est considéré comme un déplacement pour se rendre à l'école et non une activité dans le cadre scolaire. Ceci n'exclut pas de réunir les accompagnants pour définir quelques règles et s'échanger des conseils.

Il faut veiller à ne pas créer un groupe de plus de vingt cyclistes pour ne pas être contraint de demander une autorisation préfectorale.

Le vélobus : des avantages pour tous

Aller à l'école à vélo, tout le monde y gagne :

- l'enfant qui apprend à circuler en ville à vélo, deviendra plus autonome, arrivera plus éveillé à l'école, pratiquera une activité physique régulière,
- les parents qui peuvent se décharger quelques jours par semaine de la contrainte d'accompagner les enfants à l'école,

- l'instituteur qui accueille des enfants plus attentifs,

- la société en général qui par le biais d'une activité physique régulière et d'une diminution des polluants aux abords des écoles diminue les frais de santé.

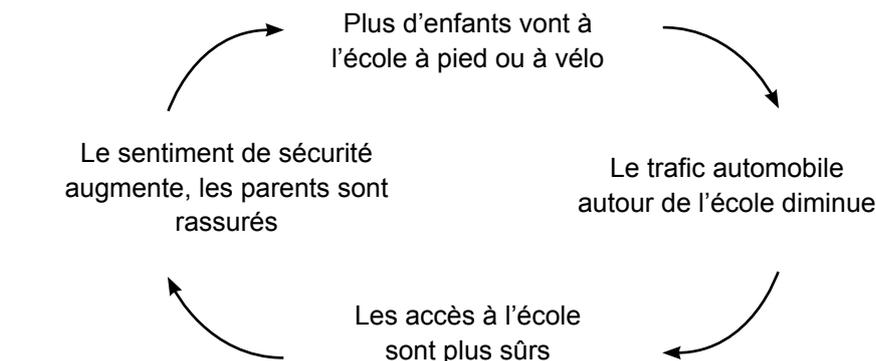
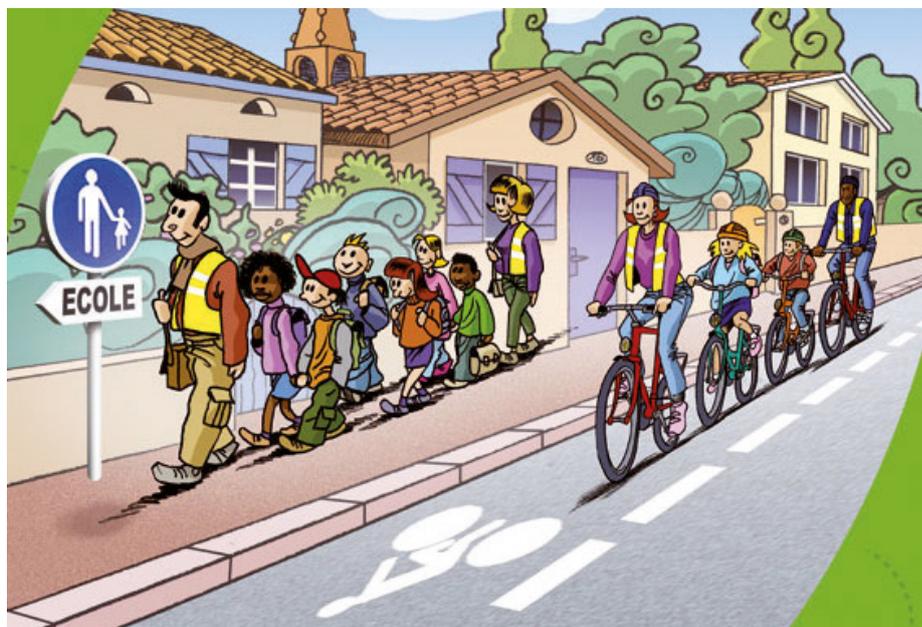
Pour l'école mais aussi le travail

Circuler en groupe, c'est être plus visible et de fait, plus en sécurité. Mais c'est aussi profiter des conseils de cyclistes plus expérimentés et de la compagnie d'autres personnes pour échanger le temps du trajet.

L'Organisation BUScyclistes propose via son site internet plus d'une centaine d'itinéraires dans une dizaine de villes. Pour des trajets réguliers ou la découverte plus ponctuelle d'un parcours sûr, accompagné d'un guide bénévole qui aidera à lever les craintes du vélo en ville.

L'association a maintenant une déclinaison commerciale, B2CYCLE, qui propose ses services aux entreprises souhaitant offrir ce type de service à ses employés.

Le forum velotaf.com est une mine d'informations pour les personnes se renseignant sur le vélo dans le cadre de déplacement professionnel, mais aussi l'occasion de rencontrer d'autres cyclistes circulant vers le même lieu.



Le cercle vertueux des vélobus et pédibus (d'après l'Ademe)



ZOOM sur Saint-Aubin-de-Medoc

La petite commune de 5 800 habitants a mis en place un vélobus depuis 2007 dans le cadre de son Agenda 21. Trois itinéraires sont proposés, autour de deux écoles. Ils fonctionnent à l'automne et au printemps et sont ouverts aux élèves à partir du CE1.

La Mairie met à disposition un coordinateur du projet et trois agents chargés de conduire les lignes. Les autres accompagnateurs sont des parents d'élèves ainsi que les bénévoles de l'association « Raisins Verts », réunissant des personnes de la commune souhaitant sortir de l'isolement et de l'oisiveté.

La Mairie fournit également une chasuble rétro-réfléchissante aux accompagnateurs et une remorque par itinéraire, équipée d'une trousse de secours et d'un nécessaire de dépannage. Elles participent à la visibilité du convoi.

Quelques 40 élèves participent à cette initiative.

ZOOM sur Toulouse

C'est à Toulouse que sont apparues les premières lignes de buscyclistes pour se rendre au travail. On en compte aujourd'hui près d'une quarantaine, entre les quartiers résidentiels des communes périphériques et le centre de Toulouse, ou le centre et les zones d'activités situées en première couronne. Ces itinéraires sont en effet souvent ceux qui sont le moins bien aménagés pour les cyclistes et où l'on se sent le moins à l'aise seul sur son vélo. Ce sont également les axes les plus chargés où le vélo permet de gagner le plus de temps par rapport à la voiture.



Vélobus de Saint-Aubin-de-Médoc



3

SE METTRE EN SELLE

Les plans de déplacements d'entreprise

Réaliser les déplacements professionnels à vélo

Un PDE, à quoi ça sert ?

Le plan de déplacements d'entreprise (PDE), décliné pour les administrations (PDA) et les établissements d'enseignement, est une démarche d'analyse de tous les déplacements générés par cette structure. Pour une entreprise, ce sont tant les déplacements domicile-travail et ceux réalisés au cours de la pause déjeuner que les trajets pour se rendre à une réunion.

De cette analyse découle des objectifs et des propositions visant à rationaliser l'usage des modes motorisés individuels et promouvoir les modes alternatifs à ceux-ci.

Concrètement, l'objectif est que les déplacements soient réalisés à pied, à vélo, en transport en commun, à plusieurs en voiture... plutôt que tout seul dans sa voiture.

Le PDE, un avantage aussi pour l'entreprise

Pour l'entreprise, le PDE peut être loin d'une action à fonds perdus. Tout en contribuant à la réduction des émissions des gaz à effet de serre, elle peut également largement avoir à y gagner :

Des salariés plus performants

Ceux qui viennent à vélo arrivent plus réveillés, plus dynamiques. Leur activité sportive leur donne une meilleure forme physique qui fera qu'ils seront moins souvent malades et absents. Aussi, ils arrivent moins stressés au travail.

Des coûts moins importants

Moins de personnes en voiture, c'est moins de places de stationnement. Au prix du foncier, autant ne pas le gaspiller inutilement. Moins de voitures ce sont moins de frais (on estime à plus de 400 € le coût mensuel d'une voiture). De salariés moins souvent absents, c'est une productivité accrue. Le salarié pourra également voir ses propres frais diminuer.

Une image moderne

Les actions en faveur du respect de l'environnement apporte une valeur ajoutée à l'entreprise.

Une bonne ambiance dans l'entreprise

Les actions autour du vélo sont un moyen de pousser les salariés à se rencontrer sur d'autres champs que ceux du travail, à casser les cloisons entre services, à l'entraide.

Jouer avec la carotte... et le bâton

Les leviers d'action d'un PDE sont à chercher tant dans les mesures incitatives que restrictives.

Du côté des incitatives, on trouve les actions de communication sur les avantages à se passer de la voiture, l'offre de transport en commun et la desserte du site. On peut aussi chercher à mettre en relation les salariés en fonction de leur lieu de résidence pour qu'ils covoiturent. Pourquoi pas aussi organiser les temps de travail



en fonction des horaires des transports en commun ou améliorer les cheminements à l'intérieur du site.

Pour les restrictions, on peut penser à réduire la flotte de véhicules de l'entreprise et l'offre de stationnement¹.

Et le vélo dans tout ça

Le vélo a bien évidemment toute sa place dans un PDE et les mesures incitatives en sa faveur ne manquent pas.

Donner les moyens de rouler à vélo...

Sans vélo, pas moyen de faire du vélo. L'entreprise peut avoir recours à une flotte de vélos qu'elle va mettre à disposition de ses employés pour les déplacements professionnels et pourquoi pas pour les trajets domicile-travail. L'investissement n'est pas toujours nécessaire. Des sociétés et certaines collectivités proposent des locations longue durée, voire du leasing. Elle peut aussi recourir à un abonnement de vélo en libre service.

Des entreprises ont aussi fait le choix de subventionner l'achat de vélos personnels utilisés pour venir travailler.

...en sécurité et agréablement

Autant que le déplacement soit fait en sécurité... Il existe des kits tout prêts avec chasuble réfléchissante, cape de pluie, serre cheville...

L'entretien du vélo est aussi primordial. Des entreprises font intervenir un réparateur pour leur propre flotte et

¹ des expériences montrent que la voiture est utilisée dans neuf cas sur dix pour se rendre au travail si une place est disponible facilement contre six sur dix s'il est plus difficile de stationner - Certu, 2009

peuvent en faire profiter les salariés cyclistes, d'autres attribuent un forfait à leurs employés. Au quotidien, un nécessaire de dépannage et une pompe permettront de revenir à bon port si le trajet aller était entaché d'une avarie.

Le stationnement sécurisé est indispensable pour que les salariés acceptent de venir à vélo.

Arrivé sur le lieu de travail, il faut trouver un lieu pour se décharger de son vélo, mais aussi de son casque, son imperméable... Un vestiaire et une douche seront appréciés des cyclistes et des joggeurs.

L'entreprise peut aussi communiquer sur les itinéraires cyclables permettant d'atteindre le site.

Enfin, organiser des formations, expliquer les atouts du vélo et rappeler quelques rudiments de circulation en ville sont de nature à générer des circulations en sécurité.

Donner envie de passer au vélo

Les actions de communication sont nécessaires pour faire connaître les dispositions prises par l'entreprise. Au delà, on peut réfléchir à des actions qui gratifient les cyclistes (une entreprise autrichienne offre des glaces à ses salariés cyclistes les jours de forte chaleur) ou qui donnent envie de devenir cycliste (une société tire au sort tous les mois un salarié qui sera recomposé à condition de ne pas venir en voiture).

Pour ce qui est des incitations financières avec une participation de l'employeur (de l'ordre de 0,15 € / km) elles sont aujourd'hui encore assujetties aux taxes patronales et salariales et imposables pour le salarié. Néanmoins, l'employeur doit depuis 2009 prendre en charge 50 % de l'abonnement à des vélos en libre service.

Co-voiturage, vélos, bus horaires aménagés...

**MA BOITE
MET EN
PLACE UN
PDE**

valeco.com



ZOOM sur Grenoble

La région grenobloise se distingue avec une démarche « PDE Pro » à l'initiative de la Chambre de commerce et d'industrie et du Syndicat mixte des transports en commun.

En 2007, un bilan a montré que la part modale du vélo atteignait 14 % pour les déplacements domicile / travail dans les entreprises ayant mis en place un PDE.

Le bilan de 2009 a recensé l'ensemble des actions mises en œuvre dans le cadre des PDE. Celles concernant le vélo apparaissent en bonne position (voir graphique ci dessous).

La Communauté d'agglomération a mis en place un PDE qui propose une rétribution financière aux déplacements alternatifs. Chaque salarié se voit proposer l'un des cinq packs :

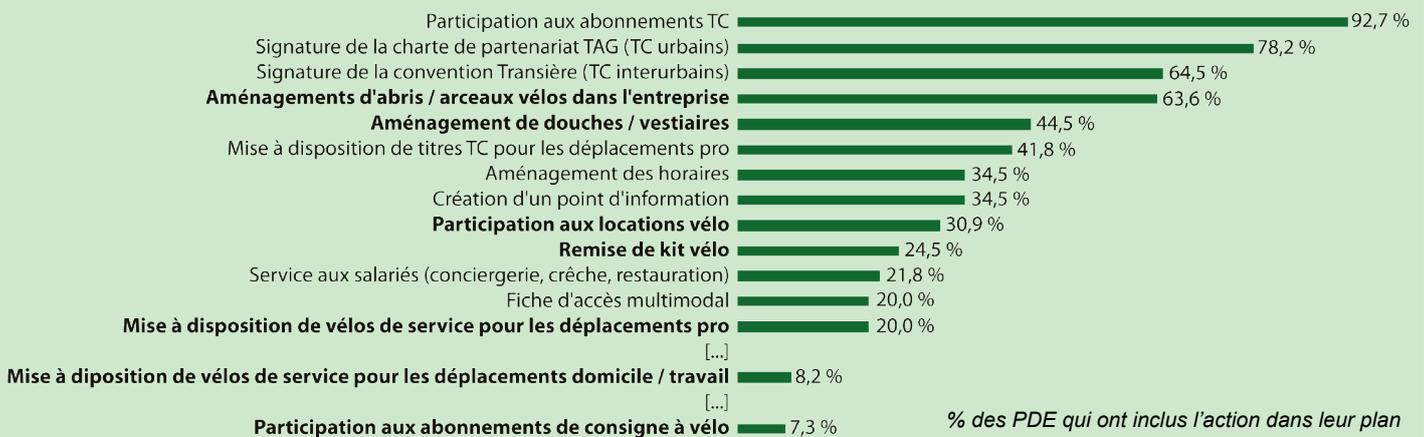
- Vélo : prise en charge par la collectivité de la location longue durée d'un vélo. Ce pack comprend également cent trajets gratuits en TC afin de proposer une solution de replis, les jours d'intempéries notamment. 15 % des salariés des sites de centre-ville ont optés pour ce pack ;
- TC urbain : prise en charge intégrale de l'abonnement (40%) :

• TC interurbain : prise en charge de l'abonnement jusqu'à 300 € (15 %) ;

• Voiture : une place de stationnement en ouvrage à proximité du site (25 %) ;

• Multimodalité : prime nette de 180 € pour ceux ne désirant aucun de ces packs. La somme correspond au prix d'un stationnement résidentiel à Grenoble et incite à laisser la voiture garée (5 %) ;

Hormis le dernier pack, le coût de chaque pack est de 300 € par salarié et par an. Mais ça n'est rien comparé au coût d'une place de stationnement sur site.



lametro.fr



4

SE METTRE EN SELLE

Itinéraires cyclables Inscrire une nouvelle carte mentale du territoire

Identifier les itinéraires pour mettre en valeur les aménagements

La carte mentale est la représentation que l'on se fait d'un espace. On la bâtit en vivant le territoire et notamment en y circulant. Elle va donc énormément dépendre du mode que l'on utilise habituellement. La voiture étant le mode le plus utilisé, notre carte mentale est très influencée par l'accessibilité automobile. Or les cyclistes peuvent utiliser d'autres itinéraires que les automobilistes.

L'enjeu est de faire évoluer la carte mentale en faisant connaître les itinéraires qui sont les plus adaptés aux cyclistes : plus sûrs, agréables et rapides. Sans cela, seuls les habitants du quartier connaîtront les aménagements et la pratique du vélo ne sera pas encouragée.

L'objectif est alors de mettre en valeur des raccourcis, des itinéraires sûrs et agréables pour circuler à vélo que les automobilistes n'empruntent pas : la traversée par un parc, un quartier résidentiel... plutôt que de circuler le long d'une voie à fort trafic.

Le jalonnement des itinéraires cyclables

Comme en voiture, circuler dans l'inconnu à vélo est déstabilisant : est-on dans la bonne direction ? est-ce encore loin ? Encore plus si l'on considère que l'on se dépense inutilement.

Le cycliste peut se fier aux indications routières. Néanmoins elles sont mises en place pour reporter les voitures sur les grands axes. Inévitablement, les cyclistes y seront conduits.

Un jalonnement adapté au vélo est donc nécessaire. La norme veut qu'il soit vert sur fond blanc de façon à être facilement identifiables. On y fait apparaître la direction et la distance. Ajouter à ces informations une indication sur le temps de parcours est un plus pour attirer de nouveaux usagers : il est souvent difficile, quand on n'est pas cycliste, d'évaluer combien de temps est nécessaire pour parcourir une distance donnée. Huit minutes seront moins décourageantes que les deux kilomètres qu'ils représentent.

Le jalonnement pourra être légèrement décliné en fonction de sa vocation : itinéraire utilitaire ou circuit de loisir.

Le jalonnement doit être répété à chaque carrefour important pour être efficace et plus encore dans les sections non pourvues d'aménagements cyclables. Il rassure sur la direction prise. Le jalonnement doit être pensé de manière globale dans un plan de jalonnement de façon à être continu et cohérent. Ce plan désigné comme « schéma directeur de signalisation cyclable » doit être réalisé par le maître d'ouvrage.





Le plan des aménagements cyclables

Le plan des aménagements cyclables vient en complément du jalonnement. Il permet d'organiser son déplacement en visualisant les voies les plus adaptées. Facilement transportable, il accompagnera les cyclistes dans leurs déplacements et pourra être affiché dans des lieux stratégiques tels que les arrêts de bus.

Le plan présente néanmoins une importante limite : une part conséquente de la population peine à s'y repérer et à le lire.

Google maps, Géovélo... des calculateurs d'itinéraires adaptés aux cyclistes

Google maps adapte depuis un an son calculateur d'itinéraire au vélo. Sur le même principe que pour la voiture ou la marche, Google propose un trajet en indiquant les directions à prendre, la distance et un temps de parcours théorique. Le trajet indiqué privilégie les voies aménagées et exclut celles interdites aux cyclistes. La carte présente d'ailleurs le niveau d'aménagement. Ce service est pour l'instant limité à quelques villes américaines telles que San-Francisco.

En France, Géovélo propose ce type de services en ajoutant un critère permettant d'opter pour un parcours privilégiant la sécurité ou la rapidité et une indication sur le relief du parcours. Le site propose ce service pour l'agglomération tourangelle et en version test pour Paris, Rennes, Nantes et Lille.

Des GPS adaptés au vélo, qui intègrent les aménagements cyclables, existent sur le marché.

La réalité augmentée : lier les fonctions de la géolocalisation et de l'appareil photo

Les smartphones sont dans de plus en plus de poches. Leurs fonctions permettent de développer des applications spécifiques au vélo.

Certaines villes proposent en accompagnement de leurs vélos en libre service une application permettant de repérer les stations

autour de soi, de vérifier les vélos disponibles et de se faire guider. Le principe de fonctionnement : le téléphone localise l'individu à l'aide du GPS, le capteur de l'appareil photo permet de savoir dans quelle direction regarde l'utilisateur.

Adaptée, cette technique permet de disposer d'un itinéraire.



Itinéraires cyclables et points de stationnement dans le centre d'Orléans

Du jalonnement à Bayonne et Anglet

A Bayonne, le jalonnement a une vocation loisir et utilitaire.

A Anglet, le jalonnement a, avant tout, une vocation touristique. Plusieurs itinéraires sont proposés autour des thèmes de la mer, de la forêt et du patrimoine. Des indications sur l'histoire des lieux sont données sur certains panneaux. Ce jalonnement a reçu un accueil mitigé. De nombreux panneaux ont été détériorés.

Dans le cadre des travaux menés sur le littoral aquitain, une signalétique avec une identité visuelle spécifique a été retenue et sera progressivement mise en place.

Des plans à Bayonne et Anglet

Le plan de la commune de Bayonne, distribué par l'Office de tourisme et la Mairie comprend les principaux aménagements cyclables.

A Anglet ces figures sont dans le guide édité chaque année à destination des touristes.



ZOOM sur Tours

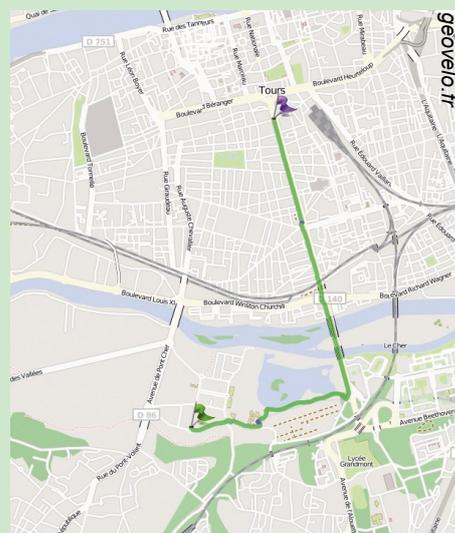
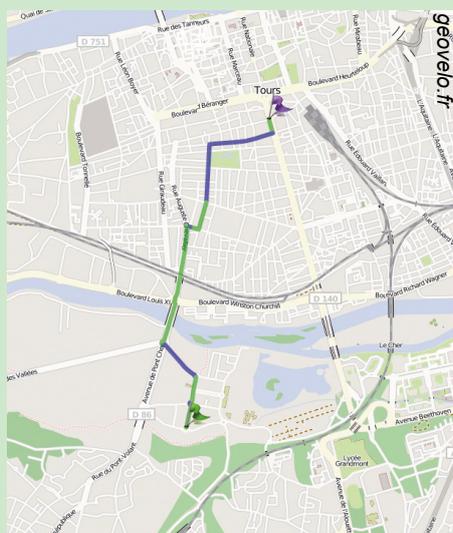
L'agglomération Tourangelle a été la première pourvue du calculateur d'itinéraire développé par GéoVélo.

L'Université François Rabelais de Tours apporte un concours au projet et la Communauté d'agglomération et la Région Centre des participations financières. Le Ministère de l'Ecologie et le PREDIM soutiennent également l'initiative.

L'information est fournie via OpenCycleMap, une carte collaborative et libre de droit.

L'utilisateur peut choisir son itinéraire en optant pour plus de sécurité (l'itinéraire proposé n'emprunte que des voies pourvues d'aménagements cyclables, apaisées ou peu circulées), plus de rapidité (itinéraire le plus court) ou par défaut un compromis entre les deux.

L'itinéraire est décrit pas à pas, tant sur le direction à prendre que les distances à parcourir, les temps estimatifs nécessaires et les reliefs à franchir.



Trois itinéraires pour un même parcours : un misant sur la rapidité (3,5 km), un sur la sécurité (4,2 km)...

The screenshot shows the GéoVélo TOURS website interface. At the top, there are navigation links for ITINÉRAIRES, BLOG, À PROPOS, GÉOVÉLO MOBILE, and a location dropdown set to 'Tours'. The main header features the GéoVélo TOURS logo and a weather indicator showing 8°C and 'Couverture nuageuse partielle'. On the left sidebar, there are sections for 'Votre adresse de départ' (2 Rue d'Entraigues, 37000 Tours), 'Votre adresse d'arrivée' (Rue James Watt, 37200 Tours, F), 'Vos étapes', 'Ajouter une étape', 'Vos préférences', and a slider for 'Distance' and 'Sécurité'. The main map area shows a route from the start to the end point, with a green route for safety and a blue route for speed. On the right, the 'Feuille de route' (Route Sheet) provides detailed instructions: 'Départ : 2 Rue d'Entraigues, 37000 Tours, France', 'prendre Avenue de Grammont (904m)', 'continuer sur la bande cyclable (131m)', 'prendre à droite Place Thiers (24m)', 'prendre à gauche la bande cyclable (131m)', 'continuer sur Avenue de Grammont (188m)', 'prendre légèrement à droite la piste cyclable (54m)', 'continuer sur Avenue de Grammont (173m)', 'continuer sur la piste cyclable (113m)', 'prendre légèrement à droite Boulevard Winston Churchill (61m)', and 'continuer sur Boulevard Richard Wagner (9m)'. At the bottom of the route sheet, there is a link to 'Afficher la version imprimable'. A legend at the bottom indicates 'Piste ou bande cyclable' (green line) and 'Autre voie' (blue line).

... et un compromis (3,7 km)



ZOOM sur Genève

La Ville et le Canton de Genève ont édité une carte des itinéraires vélo destinée à un usage loisir et utilitaire. Elle identifie deux types de parcours : les « lièvres pressés » (directs) et les « lièvres futés » (plus sûrs). Elle donne un estimatif des distances et des temps de parcours.

Pour atteindre l'aéroport, 14 itinéraires sont conseillés. Les distances totales, celles sur voie aménagées et les temps de parcours pour cyclistes lents et rapides sont indiqués. On trouve également des coupes permettant d'évaluer les reliefs.



etat.geneve.ch

etat.geneve.ch



Temps de parcours dans Genève et entre les localités avoisinantes



5

SE METTRE EN SELLE

Communiquer autour du vélo

Révéler ses atouts cachés

Conforter les cyclistes, attirer les automobilistes

Communiquer autour du vélo doit avoir tant pour but de conforter les cyclistes dans leur pratique qu'attirer de nouveaux cyclistes.

Les habitués du vélo doivent être tenus au courant de l'amélioration du réseau cyclable, des nouveaux services.

Ceux qui ne sont pas encore cyclistes doivent eux aussi être informés sur ces thématiques. Mais ils doivent également être sensibilisés sur d'autres aspects pour leur donner envie de passer au vélo et de laisser leur voiture au garage. Il faut leur démontrer que devenir cycliste sera un plus pour eux.

Economie, santé, rapidité, écologie, autonomie, praticité... le vélo, un mode tendance

Etre cycliste doit être présenté comme un choix, un mode de vie, plutôt qu'une contrainte. A ce jeu, tous les atouts du vélo doivent être mis en valeur.

Chaque cible sera sensible à des arguments différents : les jeunes à la prise d'autonomie, les actifs au gain de temps, les bobos à la santé et à la démarche écologique...



Le Louis XIV de la place Bellecour de Lyon a délaissé son cheval pour un vélo

Lever les craintes, l'autre côté de la communication vélo

Bien trop souvent les campagnes de communication, notamment menées par le gouvernement, tournent autour de la sécurité.

Rappeler que le cycliste est vulnérable mais que des antivols de bonne qualité existent et permettent de faire évoluer les mentalités. Mais que retient-on au final ? Qu'il faut être bienveillant envers les cyclistes ou que le vélo n'est pas une pratique sans danger ? Le côté contre-productif de la démarche est réel.

Les deux approches doivent donc être menées en parallèle.

Bien visible dans l'espace public

Les campagnes de communication peuvent se limiter aux seuls espaces fréquentés par les cyclistes. Les médias, l'affichage public doivent être utilisés pour toucher les non cyclistes.



ZOOM sur le Challenge ECV3

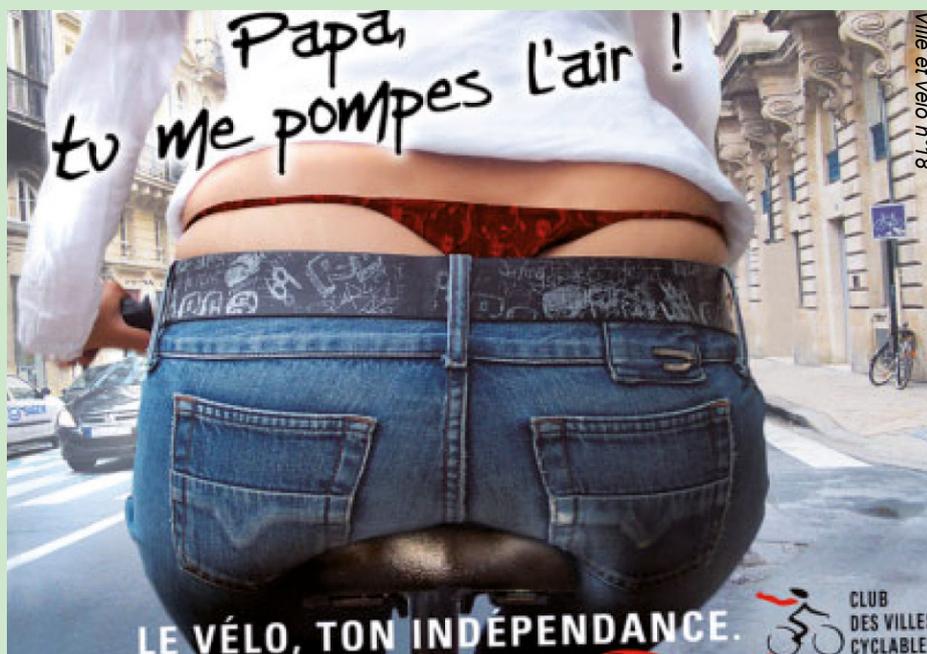
Le Club des villes et territoires cyclables et l'Ecole de communication visuelle se sont associés pour un concours de communication entre étudiants. Il leur a été demandé de réfléchir à une campagne visant à inciter les citoyens de 15/24 ans et de plus de 50 ans à utiliser le vélo.

Le premier prix a été attribué à une proposition vantant les atouts du vélo comme mode de transport individualiste : les jeunes sont indépendants de leurs parents pour leurs déplacements.

Le prix spécial du jury est venu récompenser un projet ayant pour cible les automobilistes en utilisant images et slogans chocs :

- une voiture à l'arrêt à un feu, « A vélo, vous y seriez déjà »,
- un homme avec un embonpoint, « A vélo, vous auriez la forme »,
- une contravention, « A vélo, vous le l'auriez pas ».

Travaux d'étudiants, ces réalisations montrent l'inventivité que l'on peut employer pour promouvoir le vélo.



Les 4x3 des lauréats du concours Celine Bonte et Ada Ros Esquirol



6

Faire ses courses à vélo Lever l'appréhension de la charge

La charge à transporter, un frein largement surestimé

Clients et commerçants s'accordent sur un point : il est impossible de faire ses courses à vélo puisqu'il est difficile de transporter des charges avec ce mode de transport. Résultats, les premiers ne viennent pas à vélo, les seconds n'aménagent rien en leur faveur et chaque action entretient l'autre.

Il semble cependant que les commerçants surestiment très largement la difficulté à transporter des charges et la non adéquation entre faire ses courses et circuler à vélo. *A contrario* ils sous-estiment le nombre de personnes venant à vélo dans les commerces et le pouvoir d'achat des cyclistes.

Equipé, le vélo peut transporter même des charges lourdes

Les industriels et partisans du vélo ne manquent pas d'idée pour développer des solutions permettant de transporter des lourdes charges : remorques, paniers, sacs et portes bagages pour



caradiac.com

Le vélo se transformant en caddie du designer Hyuk-Jae Chang



tribords.com

La remorque qui se sert aussi de cabas à roulettes



amsterdam.fr

Vélo cargo, jusqu'à 200 kg



les solutions les plus classiques. Vélo ou remorques se transformant en caddie pour les autres.

Bien équipé, un vélo peut transporter plus d'une centaine de kilos.

Faire ses courses, n'est pas synonyme de coffre plein

75 % des personnes sortent sans caddie des centres commerciaux et 40 % les mains libres¹. Les achats de plus de 10 kg ne représentent que 4 % des cas². Ces personnes sont susceptibles de s'y rendre et d'en revenir à vélo sans difficulté majeure.

Les cyclistes, des clients nombreux et réguliers

Différentes études ont montré que ont tendance à surestimer largement le nombre de client automobilistes et sous-estiment au contraire ceux qui utilisent un autre mode.

Le cycliste est en fait un bon client. La valeur de son panier est moindre que celle de l'automobiliste, mais il se rend plus souvent au magasin. Finalement, sur la semaine, il dépense plus que l'automobiliste³.

Les commerçants, premiers acteurs du changement d'habitude

Les commerçants qui ont saisi l'intérêt que représente les cyclistes peuvent les encourager :

- développer le stationnement vélo à proximité immédiate ou inciter la collectivité à le faire, quitte à sacrifier une place pour les voitures : un

¹ Etude Kéoscopie, 2007

² Etude Fubicy

³ Etude Fubicy, 2003

automobiliste de perdu, cinq cyclistes retrouvés ! ;

- proposer des remorques en prêt pour que les clients essayent avant d'investir ou aient les moyens de ramener chez eux des achats plus nombreux que prévus ;

- mettre en place un système de livraison pour les achats volumineux ;

- proposer de conserver les achats le temps que les clients aillent dans les autres magasins du quartier ;

- aménager l'espace public avoisinant ou encourager la collectivité à le faire.

Les collectivités pour impulser le changement

Les collectivités ont, elles, le rôle d'impulser les démarches : accompagner les commerçants et les usagers prêts à se lancer, répondre et anticiper les demandes de stationnement vélo...



Pourquoi chercher à faire compliqué quand on peut faire simple !



Système D pour la planche de surf accrochée au vélo



Du cabas à roulette au vélo selon le designer Natacha Lesty



ZOOM sur la Savoie

L'Agence Ecomobilité a lancé en mars 2011 une expérimentation portant le nom de « Vélo de courseS ». L'Agence va pendant un an conseiller des personnes motivées pour faire leur courses à vélo et leur prêter du matériel le temps de l'opération (remorques, sacoches étanches, paniers...).

L'idée est d'aider les personnes intéressées à passer le cap et mieux connaître leurs besoins.

ZOOM sur Bordeaux

En partenariat notamment avec la Ville de Bordeaux, la Communauté urbaine et le Conseil général de la Gironde, l'association Vélo-Cité a organisé un jeu concours en 2009. Plus de 200 commerçants s'y sont associés. A chaque passages, les clients pouvaient faire tamponner leur bulletin de participation comportant quatre cases. Une fois celles-ci remplies, le bon était glissé dans une urne pour à participer à un tirage au sort. 10 vélos équipés de sacoches et d'un antivol ainsi que des accessoires vélo étaient mis en jeu.

ZOOM sur Apeldoorn (NL)

Dans cette ville des Pays-Bas, les supermarchés AH proposent des remorques à leurs clients contre une caution de 50 €, Les effets observés : les clients fréquentent plus souvent le magasin, leur dépense moyenne a augmenté et ils utilisent moins souvent leur voiture pour faire les courses.

ZOOM sur Delft (NL)

L'université locale a développé un vélo bi-place permettant de transporter 2m³ et 250 kg. Il est testé par Ikéa.

Au Danemark, Ikéa a évalué à 20 % les clients venant à vélo. Elle propose gratuitement des remorques à ses clients.

ZOOM sur Vienne (AUT)

Le groupe SPAR et la Ville de Vienne ont créé 650 places de stationnement vélo face aux 114 magasins de l'enseigne. Ils prévoient maintenant de créer des bornes de rechargement gratuit des vélos à assistance électrique.

ZOOM sur Paris

Les marchandises peuvent quitter le magasin à vélo mais également y arriver.

Depuis 2003, l'entreprise La Petite Reine propose des livraisons à vélo. Les véhicules sont équipés d'une assistance électrique et d'une capacité de chargement de 180 kg. Une solution écologique et économique.

Ce service a pu être développé grâce à une coopération avec la Ville de Paris qui a mis à disposition des locaux. Il est aujourd'hui également proposé à Bordeaux, Dijon, Rouen et Lyon.

Dans le même état d'esprit les services de coursiers à vélo se développent de plus en plus.



Le bi place d'Ikéa testé à Delft



Un coursier à vélo



Cargocycle V2 développé par La Petite Reine



7

SE METTRE EN SELLE

Les maisons de la mobilité Le guichet unique des mobilités alternatives

Un lieu, des services

Le principe des maisons de la mobilité est de regrouper en un même espace les services de mobilité alternative à l'automobile :

- information et vente des titres de transports en commun urbain et interurbain, voire de train ;
- abonnement et rechargement de son compte d'autopartage ;

- réservation d'un trajet en transport à la demande.

Concernant le vélo, on y trouve l'information sur les itinéraires aménagés, les points de vente et de réparation de cycles. On peut également louer ou emprunter un vélo et profiter au passage de quelques conseils pour circuler à vélo en sécurité.

Optimiser l'intermodalité, mutualiser le personnel,

Tout regrouper dans un même lieu permet à l'utilisateur d'avoir une vision complète de ce qui est mis en œuvre pour qu'il puisse se déplacer sans sa voiture. Chaque offre n'apparaît pas isolée et incomplète mais fait partie d'un ensemble composé des différents modes : les trains, cars, bus, véhicules d'autopartage, vélos, la marche... L'information centralisée permet de mieux appréhender la complémentarité entre ces offres.

C'est également un moyen pour limiter les coûts de fonctionnement en mutualisant le personnel.

Un modèle à développer

Attirantes sur le papier, ces maisons de la mobilité sont encore rares en France : probablement dû à l'éparpillement des compétences entre différentes collectivités, mais aussi au choix qui a parfois été fait d'attribuer les services de location de vélo à un autre prestataire que celui en charge des transports urbains.

Les projets de maison nécessitent donc de trouver des accords entre les autorités organisatrices de transports et leurs prestataires.

Néanmoins, en préalable à un lieu unique, il peut être intéressant de se pencher sur des titres de transports multimodaux, des informations combinées : il est en effet encore rare de trouver sur le plan d'un réseau de transports en commun, même zoomé à l'échelle du quartier, le maillage cyclable.



Espace Re-sources à Pau



ZOOM sur Pau

A Pau, la logique est encore poussée plus loin. L'espace Ressources centralise l'information de tous les services proposés par la Communauté d'agglomération dans les domaines de l'habitat, l'énergie et les déplacements.

L'utilisateur peut se renseigner sur le réseau de bus, acheter des titres de transport ou encore louer un vélo en longue durée.

ZOOM sur Toulouse

Au sein du pôle d'activités Labège Innopole, une maison de la mobilité propose des plans d'accès, des fiches horaires des lignes de bus desservant le site, une aide à la réservation d'un trajet en transport à la demande.

Pour le vélo, elle dispose de son propre parc qu'elle loue aux particuliers entre une demi-journée et la semaine ou qu'elle met à disposition des entreprises du site pour que leurs collaborateurs s'essayent à la pratique du vélo pour des déplacements professionnels ou domicile-travail. Elle propose également des itinéraires-découvertes accompagnés et des feuilles de routes détaillées et illustrées pour rejoindre le site. Enfin, une fois par mois, il est possible de déposer son vélo pour qu'il soit entretenu.

Près d'un tiers de demandes concerne le vélo.

3/17

Itinéraire cyclable du Cnes à Labège Innopole

Arrivée sur la Z.A. de Montaudran : fin de piste. Emprunter l'avenue Didier Daurat (bande cyclable) et la suivre jusqu'au carrefour (200 m environ).



4/17

Itinéraire cyclable du Cnes à Labège Innopole

Prendre sur la droite au carrefour, la Rue Villet.



Extrait d'un itinéraire permettant de rejoindre le pôle d'activité Labège Innopole



8

DISPOSER D'UN VELO

Les vélos partagés

Différentes recettes pour différents besoins

Le vélo partagé : le vélo simplifié pour l'utilisateur

Ne pas posséder de vélo est le premier facteur limitant son usage. Mais les collectivités peuvent mettre à disposition de leurs administrés du matériel pour y remédier. Ainsi, on supprime plusieurs freins qui limitent la volonté de posséder un vélo personnel :

- L'acte d'achat : acquérir un vélo représente, malgré la baisse des prix, un coût certain. Pouvoir emprunter / louer un vélo est un moyen de s'essayer avant d'investir.
- L'entretien : changer un pneu crevé, serrer les freins, huiler les chaînes est pour certains fastidieux et décourageant. Le vélo emprunté est régulièrement entretenu, ou donne le droit à une visite de contrôle, et épargne à l'utilisateur la nécessité de le faire.
- Le stationnement : de nombreux logements, lieux de travail, commerces, équipements... ne permettent pas de stationner un vélo sans encombrer ou en sécurité. Pouvoir reposer un vélo emprunté à une borne est un

moyen de se stationner proche de sa destination et de lever la crainte de se le faire voler.

- les contraintes des chaînes de déplacement : commencer une journée en voiture (pour déposer les enfants par exemple), c'est se priver du vélo pour toute la journée. A l'inverse, la commencer à vélo impose de l'utiliser toute la journée. On perd de souplesse dans le choix du mode.

Une palette de services adaptés aux différents besoins

Plusieurs modalités existent. Elles correspondent à des usages différents :

- L'« aller simple » : cela répond à une demande de très courte durée, permettant d'aller d'un point à un autre sans avoir à y revenir.
- La courte durée : elle correspond à une demande de quelques heures ou d'une journée. Elle nécessite de reposer le vélo là où on l'a emprunté mais peut, comme l'« aller simple », être géré par une borne automatique



VCub, le service de vélos en libre service de la Communauté urbaine de Bordeaux

- La moyenne et longue durée : la location va d'une semaine à un an. Elle inclut souvent l'entretien du vélo. Le retrait et le dépôt se font dans une station « humanisée » afin de dresser un état des lieux du vélo et de délivrer quelques conseils.

L'« aller simple » a été retenu par plus d'une trentaine d'agglomérations, même de taille moyenne : Laval (100 vélos pour 93 000 habitants), Chalon-sur-Saône (100 / 105 000), Valence (160 / 120 000), Vannes (174 / 127 000), Pau (220 / 150 000).

Certaines agglomérations ont fait le choix de coupler un système d'« aller simple » avec des services de location moyenne et longue durée, de



façon à répondre à la diversité des demandes.

Dans ce but, Pau et Saint-Etienne ont opté pour deux matériels : un spécifique à l' « aller simple » et un autre plus léger, plus confortable, moins robuste, réservé aux locations moyenne et longue durées.

Au contraire, Montpellier n'a retenu qu'un seul matériel qui répond aux besoins « aller simple » et courte durée.

D'autres villes, comme Strasbourg, ne proposent que des locations courtes, moyennes et longues durées.

Quant à Bourges et Angers, elle proposent des prêts gratuits de vélos en longue durée.

Quelle modalité choisir ?

Les systèmes de vélos en libre service (« aller simple » et/ou courte durée) véhiculent une bonne image de la collectivité, appréciée des populations.

Mais passé l'engouement des premiers mois, les résultats ne sont pas toujours au rendez-vous (à Perpignan notamment). Or, le matériel, très spécifique, ne peut pas être utilisé à d'autres fins.

Autre limite, le coût pour la collectivité. Un système spécifique « aller simple » revient à plusieurs milliers d'euros par vélo et par an (de 1 000 à 6 000 € pour les systèmes les plus lourds) contre quelques centaines pour les locations courte, moyenne et longue durées. Les investissements, l'entretien nécessaire et le vandalisme sont également de nature très différente selon le système retenu.

L' « aller simple » est peu adapté aux territoires étendus et peu denses. Le principe de ce système est de pouvoir laisser le vélo au plus proche de sa destination. Il faut pour cela mettre en œuvre une forte densité de stations (une maille de 200 à 300 mètres environ). Ce qui est peu pertinent économiquement dans les secteurs présentant une urbanisation lâche. Pour fonctionner dans ces espaces, les conditions d'utilisation doivent



Services vélo de Villes de Bayonne et Anglet

être adaptées. A Paris, par exemple, pour faire face aux stations toujours vides à Montmartre notamment, les usagers ont le droit à 15 mn gratuites supplémentaires s'ils raccrochent le vélo dans l'une des stations les plus élevées. A Saint-Etienne l'offre se décompose en quatre sous-ensembles de façon à se limiter aux secteurs les plus denses de l'agglomération.

Un service annuel à Bayonne

La Ville de Bayonne met à disposition des vélos tout au long de l'année depuis 2007. 120 vélos (10 appartiennent à la Ville, les autres à l'entreprise Cyclocom) sont disponibles dans une dizaine de points de prêt. Ces points sont tous liés à une autre activité (office du tourisme, bureau information jeunesse, CCAS, parkings, hôtel Mercure...) de façon à limiter les frais de fonctionnement. Ils s'élèvent à environ 15 000 € par an pour la collectivité.

L'emprunt du vélo est gratuit et ne peut excéder une journée. Pour cela, il suffit de déposer une pièce d'identité ou de signer un contrat d'abonnement.

7500 emprunts sont effectués en moyenne chaque année. Le système fonctionne bien mais n'est que partiellement proposé le dimanche pour cause de fermeture de la plupart des activités auxquelles sont liées les points d'arrêts.



Une offre d'abord estivale à Anglet

Le prêt de vélo existe depuis 2009. En 2010, le service se composait de 200 vélos aux points d'arrêts de la base navale et des Cinq Cantons. Ceux-ci ne sont disponibles que durant l'été. Hors saison, 18 vélos à la Mairie et 5 à l'Office du tourisme restent disponibles. Le service a connu un franc succès en 2010 avec plus de 10 000 prêts et de nombreux refus.

Le matériel est proposé par l'entreprise Cyclocom, aux mêmes conditions qu'à Bayonne. Le financement est assuré par la vente d'espaces publicitaires sur les vélos. La Ville prend à sa charge le personnel et les structures de location.



Le vélo en libre service en «allersimple» demande généralement de recourir à une patrouille qui répartit les vélos sur l'ensemble du réseau. Il est en effet à craindre qu'un usager empruntant un vélo pour se rendre à la plage, ne trouve de place pour s'y stationner en cas de forte affluence. Au contraire, certaines stations du centre pourraient rester vides jusqu'à ce que les plagistes reviennent.

D'autres dispositifs plus mixtes existent, mieux adaptés et évoluant au rythme du territoire.

Un modèle qui n'est plus toujours lié à la publicité

Une part importante des systèmes n'est pas liée aux contrats publicitaires. Des agglomérations ont fait le choix de le gérer en régie (La Rochelle, Saint-Etienne) et d'autres l'ont délégué à l'opérateur de transport public (Calais, Nice, Avignon...).

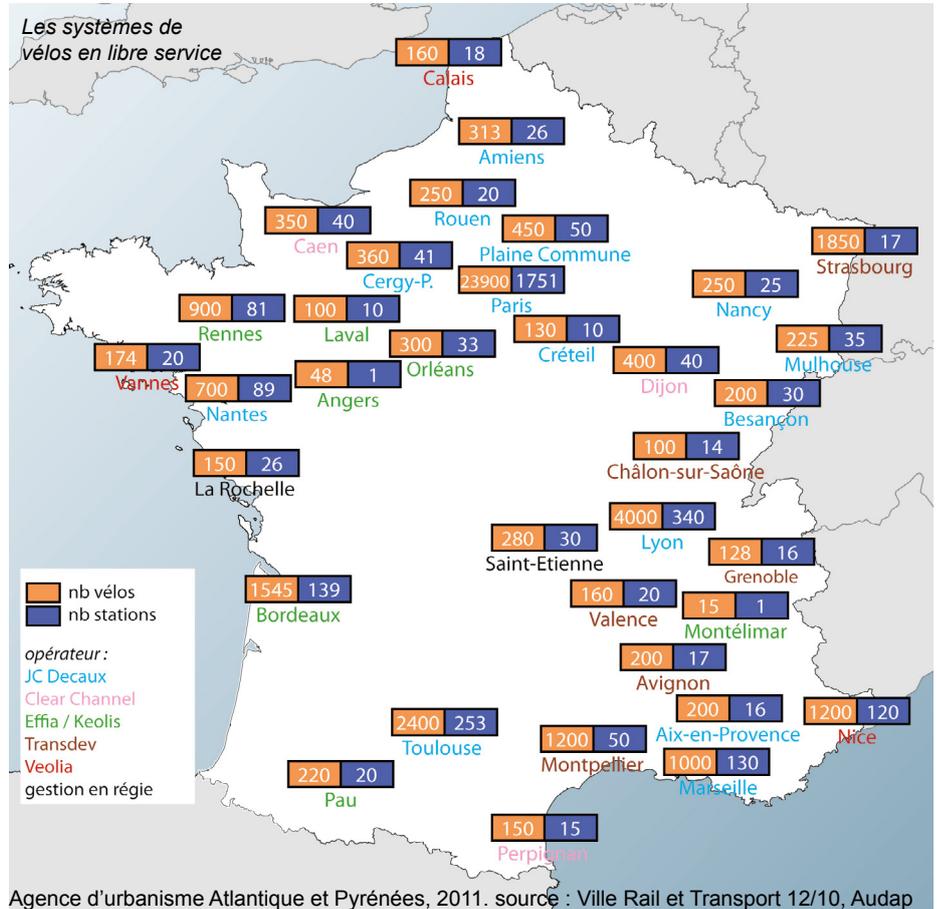
Le VLS, une offre de service public 24/24

Les agglomérations ayant mis en place des systèmes de VLS constatent une utilisation non négligeable des vélos la nuit. Le vélo est alors utilisé en substitution des bus qui ne circulent plus à ces heures tardives.

Quels sont les effets à attendre ?

A Lyon, l'usage du vélo a progressé de 75 % les trois premières années suivant le lancement de Vélo'v (en mai 2005). A Paris, il a progressé de 46 % entre octobre 2006 et octobre 2007 (Vélib' a été créé en juillet 2007)¹.

¹ Les coûts et les avantages des vélos en libre service. CGDD, mai 2010



Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées, 2011. source : Ville Rail et Transport 12/10, Audap

Si les vélos partagés remplacent pas les vélos personnels mais s'y ajoutent (et donner goût à la pratique et l'envie d'acquérir son propre équipement), ils ne remplacent pas non plus la voiture.

Le report modal de la voiture vers le vélo est encore limité : 51 % des usagers du Vélo'v à Lyon auraient pris

les TC en l'absence du service, 37 % seraient venus à pied, 7 % auraient utilisé leur voiture, 3 % leur propre vélo et 2 % ne se seraient pas déplacés.

Le vélo partagé devrait néanmoins permettre d'habituer les jeunes générations à se déplacer à vélo plutôt qu'en voiture. Les gains se feront donc à moyen et long termes.



Le VLS de Rennes



Offres avec VLS « aller simple »

ZOOM sur Saint-Etienne

L'offre proposée dans l'agglomération Stéphanoise se compose :

- Des VéliVert courte durée : ils peuvent être retirés à toute heure dans l'une des trente stations. Contre le paiement d'un droit d'accès (1 € la journée, 3 € la semaine ou 15 € pour l'année) les vélos peuvent être empruntés gratuitement une demi-heure. Au-delà, il en coûte 1 € par demi-heure. La particularité du service est de se faire sur quatre communes non adjacentes.

- Des VéliVert longue durée : le retrait se fait à l'agence VéliVert ou chez l'un des trois commerçants partenaires. Le retour peut être fait indépendamment chez l'un des membres du réseau. La location est proposée pour des durées d'une semaine (10 €) à six mois (60 €), elle peut concerner des vélos à assistance électrique (un mois maximum pour 30 €) et inclut un casque, le cadenas et un panier.

ZOOM sur Montpellier

Montpellier a longtemps été la seule agglomération à proposer un système différent de ceux mis en place par Decaux et Clear Channel :

- Les VéloMagg' « Freetime ». Ils correspondent à un usage régulier. Les 1 200 vélos sont disponibles dans les cinquante stations automatiques. 20 h sont facturées 5 € et 50 h, 10 €. Chaque heure entamée est décomptée, mais une heure uniquement sera déduite si le vélo est ramené à la station d'origine (dans la limite de 12 h). Les abonnés du réseau urbain bénéficient eux d'une

heure gratuite s'ils déposent le vélo dans une autre station, mais de 12 h gratuite s'ils le ramènent à la station d'origine.

- Les VéloMagg' « Explorer ». Ils peuvent être empruntés pour 4h (1 €) ou une journée (4 €) à la boutique « VéloMagg' ». Ils sont adaptés à un usage de promenade ou pour un trajet ponctuel dans l'agglomération.



Le VéliVert de Saint-Etienne

- Les VéloMagg' « Plage ». Le réseau de transports urbains ne desservant pas les plages, l'agglomération propose un service gratuit de prêt de vélo à partir du terminus d'une ligne de bus pour assurer la continuité du parcours. Le service fonctionne durant la saison estivale pour tous les usagers possédant un titre de transport en cours de validité.

- Les VéloMagg' « For me ». Ce système correspond à la location longue durée. Il comprend un entretien régulier et la possibilité de stationner le vélo dans un des véloparcs. Le service est proposé pour trois mois (40 €) ou douze mois (80 €) avec des réductions pour les jeunes.

ZOOM sur Pau

Le nouveau réseau de bus a été accompagné d'une offre de vélos partagés. Elle se singularise par la coexistence de deux matériels différents aux vocations complémentaires :

- Les IDEcycle, sont des VLS. 220 vélos sont répartis dans vingt stations. La première demi-heure d'utilisation est gratuite contre le paiement d'un forfait de base.

- Les IDEcycle longue durée. 300 vélos plus légers et confortables que les VLS sont proposés en location pour trois mois (30 €) ou un an (80 €) dans les vélo-stations du centre-ville et de l'université. Des vélos à assistance électrique sont également proposés. Des réductions sont accordées aux jeunes et aux abonnés des transports en commun.

ZOOM sur Bordeaux

A Bordeaux ce sont près de 1 550 VLS qui sont proposés par la CUB depuis février 2010. Plus de 1,6 million d'emprunts ont été effectués en un an. 77 % des usagers sont des abonnés aux TC et 50 % ont leur propre vélo.

31 des 139 stations, généralement situées en bout de lignes de TC, sont identifiées d'un « + ». Elles permettent aux abonnés VCub d'étendre la période de gratuité à 2 h s'ils reposent le vélo au même endroit. Pour ceux qui disposent également d'un abonnement TC, la période de gratuité est portée à 20 h. Les secteurs non pourvus de bornes sont ainsi accessibles avec les VLS.

Ce sont aussi des vélos plus classiques prêtés gratuitement par la Ville pour une durée d'une semaine à un an. Passé un an, à l'exception des demandeurs



d'emploi, il faut respecter une période de trois mois avant de demander à nouveau un vélo. Une période qui doit motiver à acheter son propre vélo. L'entretien est à la charge de l'utilisateur.

Ce second service est composé de 3 000 vélos. L'arrivée du VCUB ne lui a fait perdre que 200 usagers (2 000 vélos prêtés actuellement). Ceci a permis de réduire le temps d'attente pour retirer un vélo.

ZOOM sur San Sebastián

La Ville propose depuis 2008 un système de vélo en libre service de type « aller simple » composé de cent vélos et cinq stations. Le système ne fonctionne que de 7h30 à 21h. L'abonnement coûte 12 € par an et la première heure d'utilisation est gratuite. La principale faille de l'offre est de ne pas pouvoir être utilisée sans abonnement, rendant impossible tout usage ponctuel.

ZOOM sur La Rochelle

En 1976, La Rochelle lançait les Vélos Jaunes, premier service de vélo partagé. L'agglomération se distingue encore en étant la seule à conserver une gestion entièrement publique pour un service de cette ampleur. Elle a étendu son offre pour ne pas viser que la seule population touristique.

L'offre est composée de trois services, qui s'inscrivent dans la gamme Yélo des transports publics rochelais :

- Les vélos en libre service en « aller simple » : 26 stations et 150 vélos aujourd'hui, 50 et 250 à court terme.

- Les Vélos Jaunes courte durée : 110 vélos prêtés gratuitement, de mai à septembre, pour deux heures et loués 1 € de l'heure au delà.

- Les Vélos Jaunes longue durée, proposés pour des périodes de deux mois à un an.



Le Vélo magg' montpelliérain

ZOOM sur Dijon

Vélodi, lancé en 2008 est le VLS de l'agglomération dijonnaise. Les 400 vélos sont proposés par le publiciste ClearChannel.

DiviaVélo vient compléter le dispositif depuis février 2011. 400 vélos également, mais destinés à des locations longue durée : de 7,5 € le mois à 80 € l'année. Ce service est proposé par Kéolis, exploitant du réseau de transport en commun. Les vélos ont été spécialement conçus pour l'occasion par un constructeur local.

Offres sans VLS « aller simple »

ZOOM sur Grenoble

L'agglomération grenobloise a fait le choix de ne pas recourir à un service de VLS « aller simple ». Pourtant les Métrovélo proposent une palette d'offres adaptées aux différents besoins :

- Les locations en agence (depuis 2006) : les agences de la gare et de l'université proposent au total 1 600 vélos équipés d'accessoires et quelques vélos électriques. Les usagers peuvent louer les vélos d'une demi-journée (3 €) à un an (100 €). Les locations longues donnent le droit à un entretien. Des réductions sont accordées aux jeunes et aux abonnés des transports en commun.

- Les MétrovéloBOX : 26 stations automatiques sont implantées dans l'agglomération, principalement hors de Grenoble et en lien avec les transports en commun. Elles prennent la forme de consignes automatiques permettant de retirer un vélo à toute heure et d'entreposer son propre vélo. Les vélos doivent être reposés au même endroit. Deux offres sont proposées : 7 jours et 10



Le Métrovélo de Grenoble et la Métrovélo BOX permettant son stockage et le stationnement de vélos particuliers



heures de location pour 4 € et 12 mois en 20 heures par mois cumulables pour 10 €. Les offres ne permettent cependant pas d'emprunter un vélo et de le ramener le lendemain matin. Il faut alors utiliser son vélo personnel et louer un espace de stockage où restera le vélo le temps de la journée.

ZOOM sur Lorient

Dans le milieu du vélo, Lorient s'est fait connaître en mettant gratuitement des vélos à disposition des étudiants. Chaque année, depuis 1995, une centaine de vélos sont proposés avec l'aide du CROUS.

A cette offre s'ajoute une autre à destination du grand public. Des vélos sont proposés en longue durée pour une durée d'un mois (33 €) ou d'un trimestre (66 €). L'entretien est à la charge de l'utilisateur.

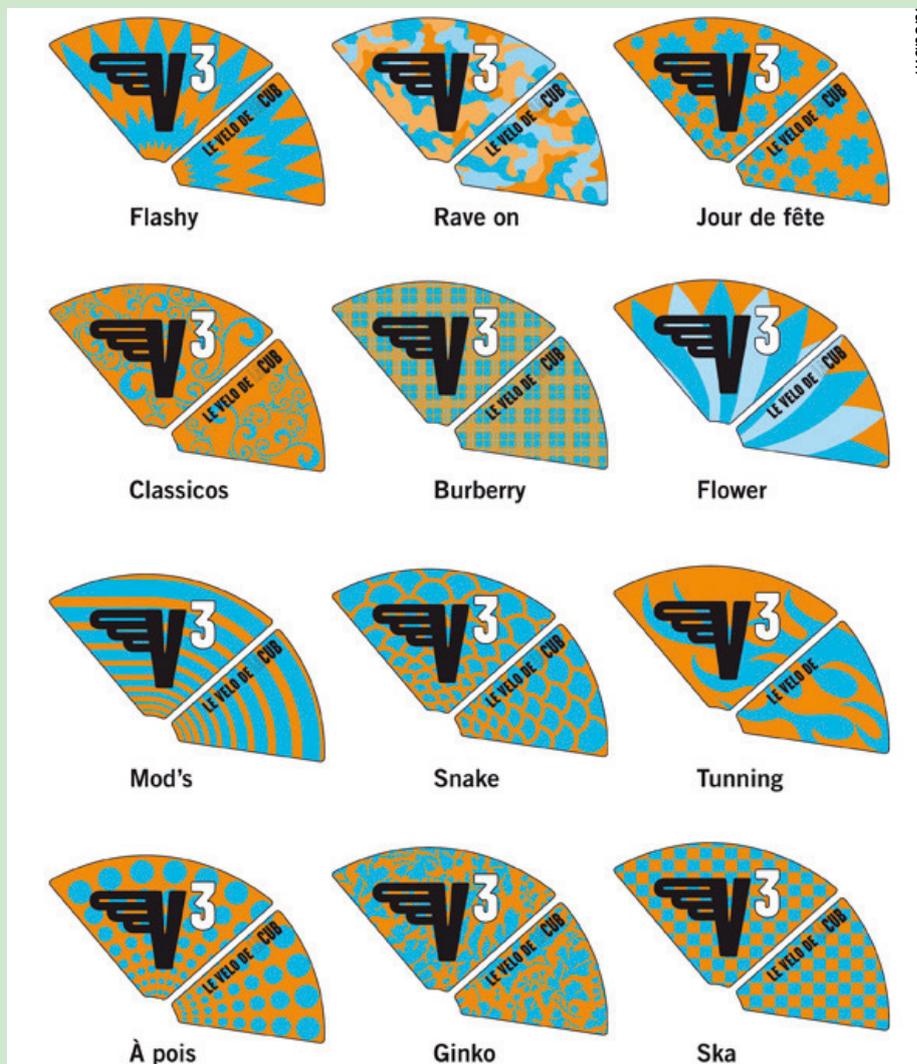
Des réductions (environ 50 %) sont accordées aux abonnés des transports en commun urbains, interurbains et SNCF. Ceux qui disposent de deux abonnements bénéficient même de la gratuité.

Les locations de plus courte durée, sont laissées à l'initiative privée.

ZOOM sur Angers

Depuis 2004 la Ville d'Angers a prêté 20 000 fois ses VéloCité aux personnes habitant ou travaillant sur le territoire communal. Les prêts vont d'une semaine à quatre mois, durée renouvelable dans la limite d'un an.

A partir de mars 2011, elle propose aussi 48 VéloCité+, des VLS sans « aller simple ». Et pour cause il n'y a qu'une station. Ils sont prévus pour de la courte durée (2 € jusqu'à 5 h, 4 jusqu'à 10 h et 10 € jusqu'à 24 h).



A Bordeaux, le VCub crée l'événement avec de nouvelles jupes recouvrant la roue arrière. Le VCub « Black one », orné d'une jupe noire et argent fait l'objet d'un jeu sur Internet dont l'objectif est de s'afficher avec. Le jaune est apparu à l'occasion du passage du Tour de France. Enfin un concours est actuellement organisé pour dessiner la collection 2011.

Des systèmes en développement

ZOOM sur la Wallonie

Une option vélo est proposée aux abonnés des TC. Pour 200 € par an, un vélo pliable leur est prêté. Il peut facilement être embarqué dans le bus. Ce système permet de gérer l'intermodalité vélo/TC avant et après le trajet en bus sans encombrer et gêner les autres voyageurs.

ZOOM sur New-York

Avec le projet SoBi il ne serait plus nécessaire de chercher une station pour laisser son vélo. On le gare où on veut. Une application smartphone géolocalise le vélo et donne le code du cadenas à l'utilisateur suivant.

ZOOM sur Fribourg (CH)

Trois stations proposent 32 vélos à assistance électrique en libre service. Le retour à la station permet de recharger les batteries.



9

DISPOSER D'UN VELO

Les ateliers vélo Faire d'un vieux biclou sa monture préférée

Pouvoir réparer son vélo facilement pour ne pas l'abandonner

Près d'un quart des cyclistes se tournerait vers l'automobile quand leur vélo n'est pas en état de rouler¹. Pour qu'il ne devienne pas un objet dont on ne sait que faire et que le cycliste se mute durablement en automobiliste, il est nécessaire de réparer rapidement la panne.

C'est le métier des vélocistes. Néanmoins, pouvoir se débrouiller par soi-même est un plus pour être «vélonome» : autonome pour entretenir et réparer son vélo.

Les ateliers vélo donnent les bases de mécanique et mettent des outils et les pièces détachées à disposition.

Donner une seconde vie à nos vieux vélos

Dans les caves, de nombreux vélos s'entassent des années avant de finir à la déchetterie. Abandonnés à cause d'un dérailleur cassé, d'une roue voilée

¹ étude réalisée par l'Heureux cyclage en 2010, citée dans Vélocité n°108

ou même d'un cadre empoussiéré. Pourtant certains rêveraient d'un vélo robuste pour quelques sous. D'autant plus au moment où l'esprit *vintage* est à la mode et à la récup' populaire dans une démarche de développement durable.

Les grands principes des ateliers vélos sont simples : réduire les déchets, réutiliser les pièces détachées, recycler les matériaux. C'est ce qu'on appelle la règle des 3R.

L'ambition des ateliers vélos est de redonner vie aux vieux vélos et à ceux qui sont cassés, plutôt que de les voir détruits. Ils visent également à créer un lieu pour venir réparer son vélo et transmettre les connaissances mécaniques pour l'entretien.



L'atelier d'un p'tit véLo d'AnS La Tête à Grenoble

1ère phase : récupérer les vélos

Propriétaires vidant leur cave, syndicats fatigués de voir les parties communes encombrées, pouvoirs publics « élaguant » le mobilier urbain des carcasses qui s'y accrochent... ont un réflexe louable : expédier les vieux vélos, assimilables dans l'état à des tas de ferraille, à la déchetterie.

L'action des ateliers vélo consiste à se faire connaître des syndicats, des collectivités pour que leur local soit une étape avant celle de la destruction. A défaut, certaines associations d'ateliers vélos fréquentent les déchetteries à la recherche de vélos.

2ème phase : trier et démonter les vélos

Inévitablement certains vélos ne valent plus grand chose et iront à la déchetterie ou chez un ferrailleur contre la valeur du métal.

Mais d'autres ont un grand intérêt. Pour certains, un simple entretien les rendra de nouveau utilisables et seront vendus au profit de l'association. Les



autres seront démontés en pièces détachées.

Le démontage est l'occasion de découvrir la mécanique d'un vélo et commencer à apprendre à réparer soi-même son engin.

3ème phase : reconstituer les vélos

Au gré des demandes les vélos sont remontés. Les pièces détachées sont proposées à des usagers souhaitant assembler leur propre vélo ou à ceux cherchant à remplacer une pièce défectueuse qui pour certaines ne sont plus produites.

Généralement le montage du vélo est fait par son futur propriétaire, conseillé par une personne expérimentée, de manière à le rendre autonome dans les réparations qu'il pourra venir faire à l'atelier.

de leurs usagers habite dans le quartier. Ils profitent d'un service qu'ils n'auraient pas été chercher à l'autre bout de la ville. Dans plusieurs villes, les ateliers se sont dédoublés pour atteindre un maximum de personnes. Les campus universitaires sont le siège de plusieurs ateliers.

Certains ateliers, dans leur phase de création ou pour diversifier leur activité, proposent des stands mobiles, dans les quartiers le jour du marché par exemple.

On peut imaginer compléter cette offre par des petits éléments qui permettent de répondre rapidement à une avarie. On peut prendre exemple sur ce qui se fait dans les villes flamandes où des pompes à vélo sont à disposition au bout de chaînes dans les rues, ou comme à Lille où des commerçants mettent à disposition du petit matériel de réparation.

Les collectivités apportent parfois leur aide en prêtant un local ou finançant un emploi.

En 2008, les ateliers se sont regroupées, au sein du réseau « L'heureux cyclage » pour échanger les expériences, mutualiser les connaissances, aider à la création des nouveaux ateliers.



Élément essentiel de la réussite, la proximité

Comme nombre de commerces, les vélocistes ont eu tendance à progressivement migrer vers les zones commerciales. Des lieux que l'on sait difficile à atteindre à vélo et plus encore à pied quand la fidèle monture montre des faiblesses.

Les ateliers vélo jouent la carte inverse, celle de la proximité. Ils constatent en effet qu'une part importante

Des associations regroupées en réseau

Les ateliers vélo sont des associations qui existent grâce à l'engagement de bénévoles qui assurent des permanences pour préparer les pièces et accompagner les usagers. A Roman l'atelier est ouvert deux heures par semaine. A Lyon, l'atelier, qui est l'un des plus anciens, est ouvert une quarantaine d'heures. Ils donnent accès à leurs services contre le paiement d'une petite cotisation.



ZOOM sur Grenoble

L'association « uN p'Tit véLo dAnS La Tête » est née en 1984 en partant d'un double constat :

- absence de structure, hors-commerce, pour accueillir, aider et soutenir les cyclistes urbains. Pas d'incitation à la pratique, aucune animation, aucune rencontre.

- vouloir faire du vélo nécessite d'avoir un minimum de connaissances pour réparer son vélo. Et ces connaissances, il faut les acquérir.

L'association dispose aujourd'hui de deux locaux, près d'un millier d'adhérents, des bénévoles engagés et elle emploie plusieurs salariés en contrats aidés.

Pour acquérir un vélo, il faut adhérer et acheter un cadre (20 à 30 €). On se sert ensuite gratuitement dans le stock de pièces détachées et on remonte soi-même son engin. Des vélos « prêts à rouler » sont également proposés pour 30 à 60 €.

L'association dont l'objet est la promotion de l'utilisation du vélo en ville participe aussi à de nombreuses manifestations.

De 1998 à 2003, la Ville de Grenoble confia à « uN p'Tit véLo dAnS La Tête » la mise en place d'un vélo parc à la gare SNCF. Le service composé à l'origine de cinquante places de consigne et d'une vingtaine de vélos en location s'est vite étoffé pour atteindre 262 places de consigne et 130 vélos. En 2003, les emplois jeunes sur lesquels se basaient le service sont arrivés à

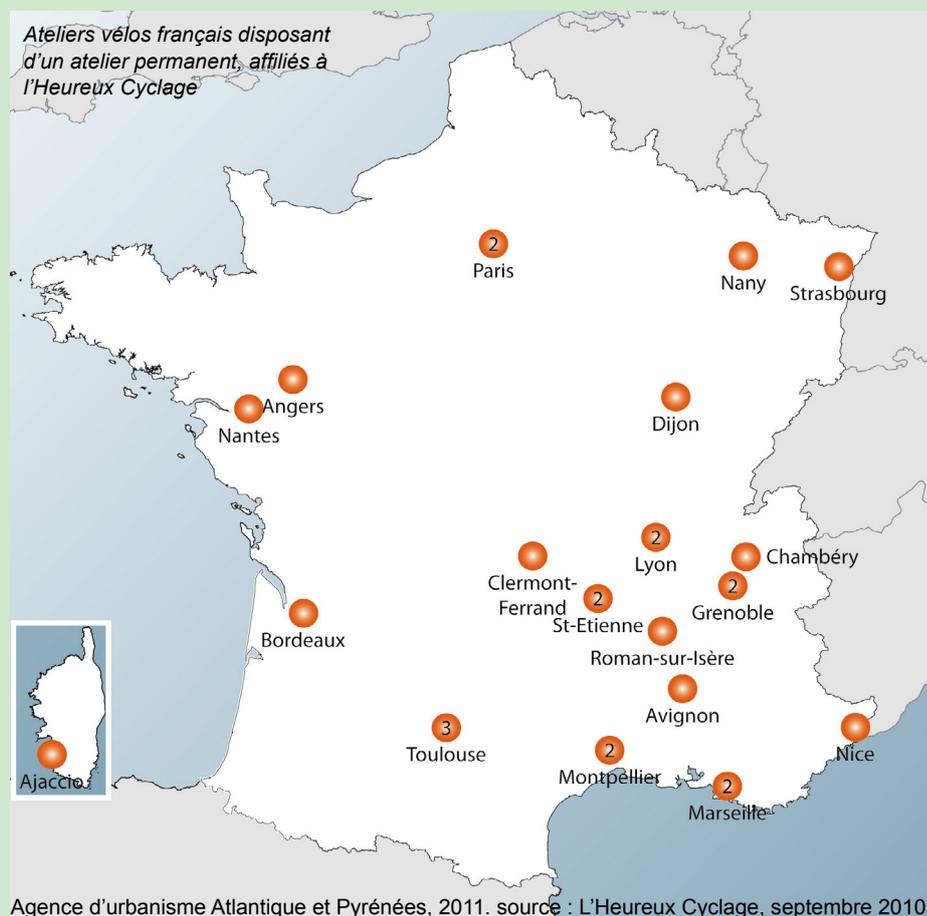
terme. La compétence « vélo urbain » a été transférée à la Communauté d'agglomération qui lança un appel d'offres pour poursuivre le service. L'association s'est proposée mais n'a pas été retenue au bénéfice de la SEM, opérateur des transports en commun de l'agglomération.

ZOOM sur Dijon

« La Bécane à Jules » a vu le jour en 2006. Elle emploie aujourd'hui trois animateurs cycle et une développeuse associative.

En accord avec la communauté d'agglomération, tous les vélos arrivant dans les décharges sont mis de côté et proposés à l'Atelier.

L'association s'est construit un triporteur lui permettant d'aller réparer les vélos dans les quartiers.





10

DISPOSER D'UN VELO

Subventionner l'achat Un coup de pouce financier

L'acte d'achat, un frein à la pratique

Avoir son propre vélo est le moyen le plus simple d'en avoir toujours un à disposition. Néanmoins, cela passe par la case achat : des solutions peu onéreuses existent telles que celles proposées par les ateliers vélo, mais acquérir un vélo neuf représente encore, et malgré la baisse des prix, un investissement conséquent pour les petites bourses.

L'arrivée des vélos à assistance électrique (VAE) a remis en lumière le coût d'un tel matériel : quelques entrées de gamme autour de 800 € mais bien souvent 1 200 € minimum.

Face à ces prix, l'acte d'achat demeure un frein à la pratique du vélo.

Subventionner l'achat pour aider à franchir le pas

Dans l'inspiration de la ville de Colmar, qui, la première, a proposé de subventionner l'achat d'un vélo, plusieurs collectivités proposent ce système.

Les subventions concernent aujourd'hui bien souvent les seuls vélos à assistance électrique voire les scooters électriques. Elles sont plafonnées selon les cas de 150 à 400 €.

Le leasing, se donner le temps d'apprécier et de déboursier

Le leasing est bien connu dans le secteur de l'automobile. Un véhicule loué pendant plusieurs années peut

être acheté, à terme, à un prix déduit des mensualités versées.

Appliqué au VAE, ce système permet à l'utilisateur de s'essayer dans un premier temps sans trop s'engager et d'acquiescer le matériel s'il est convaincu. L'acquisition se fera progressivement, par petites mensualités, sans imposer une lourde dépense en une fois. Pour la collectivité, c'est une politique incitative à moindre frais. Si le vélo n'est pas acheté, il est remis en location ou intégré au parc de vélos des services municipaux.

Contrôler pour limiter la dispersion des deniers publics

Principale limite au système : qu'il soit détourné par des utilisateurs profitant des subventions pour acheter un vélo et le revendre en faisant une marge.

Un contrôle est indispensable : le plus simple, n'attribuer qu'une prime par personne. Ensuite procéder à des vérifications après l'attribution de la prime : demander que le vélo soit présenté deux ans après, sous peine de devoir rembourser la subvention.

beeeyclo.fr





ZOOM sur Colmar

Colmar a été la première ville à attribuer une subvention à l'achat d'un vélo. Elle attribue 100 € à chaque personne qui achète un vélo. Plus de 8 500 personnes en ont profité. Depuis peu, l'aide est portée à 150 € pour les vélos électriques.

Tous les vélos subventionnés sont obligatoirement et gratuitement marqués d'un Bicycode.

La Mairie a instauré un système de contrôle pour faire taire les rumeurs de revente des vélos subventionnés. Des personnes ayant bénéficié de l'aide sont tirées au sort et doivent présenter le vélo sous peine de devoir restituer la prime.

ZOOM sur Paris

A Paris l'aide va aux VAE et scooters électriques. Elle représente 25 % du prix d'achat dans la limite de 400 €. La subvention est proposée aux particuliers habitant la capitale et aux professionnels (artisans, commerçants et réparateurs) implantés sur Paris, dans la limite de dix vélos par établissement.

ZOOM sur la Région Poitou-Charentes

La Région subventionne jusqu'à 40 % du prix d'achat d'un VAE dans la limite de 400 € (contre 800 pour un scooter électrique). Cette proposition est faite aux particuliers, entreprises de moins de 500 salariés, aux propriétaires de gîtes et meublés, aux associations, aux collectivités... Elle est compatible avec des contrats de leasing.

ZOOM sur Coutances

La sous-préfecture de la Manche a fait de 2010 son année du vélo. A cette occasion, elle a mis en place un système de location de VAE pour un mois, un trimestre ou un an. Au bout de quatre années de location, le vélo est définitivement acquis et appartient à son utilisateur.

Pendant la location, la mairie assure l'entretien du vélo.

La commune a acheté cinquante vélos avec l'aide financière de la Région Basse-Normandie et l'Ademe. Ceux-ci ont rapidement trouvé preneurs parmi les habitants.

ZOOM sur Nantes

Nantes Métropole finance 25 % du coût d'un VAE dans la limite de 200 € pour toute personne habitant ou travaillant sur le territoire communautaire. Elle étend cette aide à 300 € pour les salariés dont l'entreprise dispose d'un plan de déplacements d'entreprise.

Le bénéficiaire doit s'engager à ne pas revendre le vélo subventionné avant trois ans.

MAIRIE DE PARIS

JUSQU'À 400€
OFFERTS POUR L'ACHAT
D'UN DEUX-ROUES
ÉLECTRIQUE

* Subvention de 25 % du prix d'achat TTC.
Offre soumise à conditions



11

NE PAS CRAINDRE LE VOL

Les stationnements vélo Une question de localisation et de sécurité

L'absence de stationnement, un frein à l'usage du vélo

On constate généralement que les personnes résidant en habitat individuel utilisent plus le vélo que les autres. Pourquoi ?

Un élément de réponse tient probablement dans le fait qu'entre le jardin, le garage et la cave, on trouve toujours un petit coin pour ranger un vélo. Mais dans les immeubles, surtout les plus anciens en centre-ville, l'espace est plus compté. Faute de place, l'acquisition du vélo, et donc la pratique, sont plus rares.

Le vélo est comme la voiture. Il reste 95 % du temps à l'arrêt. Il faut des possibilités de stationnement pour développer l'usage du vélo ; et ce tant dans l'espace privatif que public. Mais surtout, des stationnements sécurisés. La crainte du vol est en effet le deuxième obstacle à la pratique du vélo (après l'insécurité routière) et le premier chez les cyclistes réguliers. Pire, après un vol, on estime qu'un cycliste sur cinq ne rachètera pas de vélo... soit une perte de près de 80 000 cyclistes par an.

Grenelle 2 : vers la généralisation du stationnement dans les constructions neuves

Depuis février 2012, l'ensemble des constructions neuves doit disposer de stationnements vélo. Le texte apporte des précisions :

Le local sécurisé doit être couvert et éclairé, se situer de préférence au rez-de-chaussée du bâtiment ou à défaut au premier sous-sol et accessible facilement depuis le(s) point(s) d'entrée du bâtiment.

Il possède les caractéristiques minimales suivantes :

- Pour les bâtiments à usage principal d'habitation, l'espace possède une superficie de 0,75 m² par logement pour les logements jusqu'à deux pièces principales et 1,5 m² par logement dans les autres cas, avec une superficie minimale de 3 m²
- Pour les bâtiments à usage principal de bureaux, l'espace possède une superficie représentant 1,5 % de la surface de plancher.

Il est prévu que d'ici à 2015, tous les locaux de bureaux existants devront aussi disposer de stationnements vélo.

Le Plan de déplacements urbains et le Plan local d'urbanisme peuvent fixer des normes plus contraignantes de places à aménager, par logement ou par m² construit, aux constructions nécessitant un permis de construire.

Pour le stationnement, la question du nombre est aussi importante que celle de la proximité et du juste dosage entre facilité d'usage et sécurité.

Une offre qui doit être multiple

Comme pour les vélos partagés et les aménagements de voirie, l'offre de stationnement ne peut être unique. Elle doit être adaptée aux différents besoins.

Stationnement courte durée

Face à une boulangerie, près d'un restaurant, l'usager cherchera quelque chose de simple et rapide à utiliser. La facilité d'usage du vélo ne



doit pas être remise en cause par de complexes manipulations (utilisation d'un box...). Néanmoins, le vélo devra être bien attaché, par le cadre et une roue à un élément fixe.

Stationnement moyenne durée

Le long des lignes de bus, autour des immeubles de bureaux... il faudra rechercher quelque chose de plus sécurisant et protégeant le vélo des intempéries notamment.

Stationnement longue durée

Dans les logements, mais aussi les gares, où certains usagers pendulaires souhaitent laisser un vélo toute la nuit, l'offre de stationnement devra être encore plus sécurisante, avec un accès restreint par exemple.

Dans l'espace public : densité, visibilité et proximité

En l'absence de stationnement, deux possibilités : soit l'usager ne fera pas de vélo, soit le vélo sera accroché au mobilier urbain. En plus de dégrader le mobilier urbain, cette pratique vient ajouter un élément avec lequel devront composer les personnes à mobilité réduite.

Une bonne méthode consiste à multiplier les poches de stationnement. Petites, elles pourront être disposées au plus proche des points d'intérêt. Des stationnements éloignés ou peu identifiables dans l'espace public ne seront pas utilisés. Le vélo perdrait tout son avantage de mode rapide. Une étude du groupe Chronos faisait apparaître que 48 % des cyclistes sont disposés à accrocher leur vélo n'importe où, pourvu que ce soit proche de la destination. 42 % sont prêts à parcourir 50 m pour

l'attacher à un arceau dédié mais sont seulement 10 % à admettre être prêts à marcher sur 300 m pour trouver un stationnement sécurisé. Au delà de 100 m à faire à pied, le vélo perd beaucoup de son intérêt.

Le stationnement doit être bien visible pour bénéficier d'une protection passive : les passants dissuadent les éventuels voleurs.

Dans leur grande majorité, les cyclistes ne sont pas prêts à payer pour le stationnement, le vélo représentant la liberté.

Dans les espaces privatifs : sécurité et accessibilité

Une démarche d'aménagement pour permettre l'usage du vélo mais aussi de sécurité.

Dans l'ancien, chercher à pousser les murs

Souvent la place manque. Mais les solutions existent : reconverter l'ancienne loge de la concierge, « sacrifier » une place de parking pour aménager dix emplacements vélo, installer un box sous la cage d'escalier... Tous ces aménagements ont un coût pour la copropriété. L'ANAH peut apporter une aide pour de tels travaux.

Et pourquoi ne pas profiter d'un programme à construire proche d'un immeuble ancien ? Comme cela se fait pour les voitures, il est envisageable d'y acheter et faire construire quelques places. Enfin, il est aussi possible de réfléchir à des aménagements sur voirie ou l'investissement de boutiques désaffectées.



Box privatif sur voirie à Bruxelles. Pas forcément plus laid qu'une voiture en stationnement

Dans le neuf, veiller à aménager quelque chose de pratique

Des marches à franchir, des portes anti-feu à pousser... De quoi décourager d'utiliser chaque jour son vélo. Les aménagements doivent de préférence être de plain pied, proches des accès mais inaccessibles aux non-résidents, voire aux non-utilisateurs de vélo. Il faut également veiller à installer des arceaux, pour limiter le vol au sein de l'immeuble : 50 % des vols ont lieu dans l'espace privé dont 43 % dans des locaux fermés. Enfin, il faut plusieurs petits locaux qu'un seul et plus grand, pour limiter le vol et le dépôt d'encombrants.

Un coût supplémentaire pour le promoteur ou une opportunité supplémentaire de vendre ?

Les normes avancées par le Certu peuvent paraître élevées. Mais, elles permettent d'économiser du foncier : un emplacement vélo ne demande en effet qu'1,5 à 2 m² contre 15 à 20 pour une voiture. A ce propos, les locaux à vélo, comme les parkings, ne sont pas comptabilisés dans le calcul de la SHON.

D'autre part, un local vélo est un argument de vente puisque 44 % des personnes en situation d'acheter un logement souhaite en disposer d'un local vélo.



A titre indicatif, il faut compter 300 à 900 € par vélo pour un box individuel, 150 à 600 pour un box collectif et 1 300 à 1 600 pour un local en dur. En comparaison, une place pour une voiture en ouvrage coûte de 10 à 20 000 €.



Sans stationnement, les plus convaincus seront contraints de sacrifier leur balcon

Du mobilier à retenir... ou à exclure

Le ratelier pince-roue

Le ratelier est très économique et très facile à installer. Mais, il ne maintient le vélo que par la roue. Le vol est alors très facile. De plus, la jante peut facilement être voilée. Ce système est à bannir.



Le pince-roue n'a pu sauver que... la roue

Le U renversé - 70 € / vélo

Ce système offre beaucoup plus de possibilités pour accrocher son vélo et il est polyvalent en réponse à la multiplicité des vélos (roues petites ou grandes, avec ou sans tubes transverses...). Il permet d'accrocher deux vélos en prenant avec un cadenas le cadre et une roue. Au besoin, la seconde peut aussi être attachée. Il faut veiller à garder a minima 80 cm entre chaque pour faciliter l'accrochage/décrochage. 1 mètre semble plus confortable pour prendre en compte les vélos dotés de sacoches.



Le U renversé, beaucoup plus sécurisant

L'abri couvert - 5000 € / 10 vélos

Equipé de U, l'abri est une solution peu onéreuse contre les intempéries qui sera appréciée des personnes stationnant leur vélo quelques heures.



Efficace contre les intempéries

La consigne individuelle - 1 000 à 1 500 € / vélo

La consigne est accessible à l'aide d'une carte ou d'un code. Elle est très adaptée aux lieux où le passage est

faible tel que les haltes ferroviaires et les extrémités des lignes de bus. Elles peuvent être organisées en carrousels pour gagner de la place.



Les consignes individuelles disposées dans un grand nombre de gares en Rhone-Alpes

La consigne collective

Gardée ou non, elle est très adaptée aux lieux où la demande de stationnement vélo est très importante, les gares et parkings en ouvrage par exemple. l'accès est restreint aux usagers.



Un double rack permet d'économiser de la place

La consigne automatique

Seule une borne apparaît en surface. Le vélo est rangé automatiquement en sous sol.



Biceberg, la consigne automatique



ZOOM sur Toulouse

Le projet de PLU de Toulouse fixe les règles d'aménagement des locaux à vélos :

- la surface nécessaire pour un stationnement vélo est au moins de 1,8 m² ;
- Les constructions à usage d'habitat collectif devront être dotées d'un espace fermé et aménagé avec des supports fixes. L'espace devra être situé au rez-de-chaussée ou à défaut au niveau -1 et placé au delà des contrôles d'accès au bâtiment ;
- Il convient de prévoir un box pour dix logements au maximum ;
- le local vélo doit au minimum représenté 4 % de la SHON du bâtiment.

ZOOM sur les Hauts-de-Seine

Le département prévoit 300 abris sécurisés de 30 à 50 places, qui vont être implantés, notamment à proximité des gares de RER.

ZOOM sur Bordeaux

Dans le cadre de la restructuration d'un îlot du centre historique, il est apparu clairement que l'aménagement des immeubles ne pourrait permettre de créer de local à vélo. L'aménageur a proposé de reconvertir un garage de 50 m² situé en rez-de-chaussée en un espace permettant de stationner 48 vélos sur des racks superposés.

L'abonnement à la Bicycletterie coûte 5 € par mois. L'espace est sécurisé par un accès par carte et de la vidéosurveillance. Les travaux ont coûté près de 55 000 € dont 15 000 pour les seuls racks.

La ville a également fait aménager des stationnements vélo dans dix parkings en ouvrage. Le prix est dérisoire : 15 € à vie.

Enfin, la ville majore de 1 000 €/logements son aide à la production de logements sociaux si l'opération a parmi ses objectifs la création d'un local vélo.

ZOOM sur Strasbourg

Le projet de PLU prévoit de diviser par deux le nombre de places de stationnements obligatoires des voitures et de multiplier par deux ou trois celui des vélos.

A titre d'exemple, pour un immeuble de 62 logements, cela donne 31 places pour les voitures, contre 64 avec l'ancienne réglementation, et 87 pour les vélos.

Strasbourg dispose également de 21 véloparcs implantés à proximité du réseau de transport en commun. Ils sont accessibles 24h/24 et gratuits pour tous les abonnés TC. A ceux-ci s'ajoutent huit parcs gratuits situés dans les parkings en ouvrage. Celui de la gare est payant mais dispose de 850 places et propose de nombreux services. Il est ouvert aux usagers du train, mais aussi aux habitants du quartier.



Le parking vélo de la gare de Strasbourg, 850 places pour les usagers de la gare et les habitants du quartier



SERVICES ASSOCIÉS



Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées

12

NE PAS CRAINDRE LE VOL

Le Bycicode Vélo marqué, vélo identifié

14 chiffres pour retrouver le propriétaire d'un vélo volé

Tous les ans, 400 000 vélos sont volés en France, soit 1/6^{ème} des ventes annuelles. Parmi ceux qui sont retrouvés, 100 000 ne reviennent jamais à leur propriétaire faute de pouvoir les identifier. Seuls 2 % des propriétaires retrouvent leur vélo volé.

Partant de ce constat, la FUB¹ a mis en place depuis 2004 un système de marquage des vélos, adossé à une base de données permettant d'enregistrer les vélos et leurs propriétaires.

Le marquage permet de faire grimper le taux de restitution des vélos à plus de 7%. Quand il est massivement développé, il permet également de faire baisser très significativement le nombre de vélos volés.

¹ Fédération française des usagers de la bicyclette, anciennement Fubicy, regroupant à ce jour près de 170 associations œuvrant en faveur de la pratique du vélo urbain

Fin 2009, plus de 65 000 vélos marqués

Le principe est simple et ressemble au numéro d'immatriculation d'une voiture : un numéro unique est gravé sur le cadre du vélo. Le propriétaire se voit remettre un Passeport vélo. Il a la possibilité de s'enregistrer dans la base, ou décider de ne le faire qu'en cas de vol. Si le vélo est retrouvé, il pourra être identifié et le propriétaire pourra être contacté.

Mais le numéro n'exonère pas d'utiliser un bon antivol.

Qui marque les vélos ?

La FUB ne fait qu'attribuer un numéro et fournir les autocollants anti-corrosion. Le gravage est effectué par des vélocistes, des collectivités, des associations² qui se sont équipés d'une machine qui coûtent entre 1 500 et 6 000 €. Les fêtes du vélo sont souvent l'occasion de marquages massifs.

Le marquage est en général facturé de 3 à 8 € au propriétaire.

² Le marqueur le plus proche est situé à Pau





ZOOM sur Valence

En 2004, l'association Roulons en ville à vélo a souhaité proposer aux Valentinois un service de marquage. Et cela pour lutter contre le vol, se faire connaître et faire évoluer l'image revendicative qu'elle avait.

Le prix de la machine à graver paraissait cependant trop important. La structure a proposé à trois autres associations de cyclistes dromoises de demander une subvention au Conseil général pour un achat en commun.

Chaque premier samedi du mois, l'association s'installe sur une place centrale de Valence avec sa machine et son alimentation électrique autonome. De dix à vingt cyclistes en moyenne viennent chaque mois faire marquer leur vélo. Pour les membres de l'association, c'est l'occasion d'échanger avec les cyclistes sur l'intérêt d'une telle structure pour promouvoir le vélo en ville. Le nombre d'adhérents est monté en flèche, passant de 250 en 2005 à 390 en 2007.

Le marquage est gratuit pour les adhérents et facturé 5 € aux autres.

L'association propose également ce service lors des manifestations auxquelles elle participe : bourse au vélo, journée sans voiture... et dans le milieu scolaire.

En semaine, la machine est prêtée à un vélociste qui rétribue l'association à hauteur de 1 € par vélo gravé. Il permet également, de faire le lien entre les quatre associations qui viennent chez lui récupérer le matériel.





13

LE VÉLO DANS LES DOCUMENTS D'URBANISME

Promouvoir le vélo par les documents d'urbanisme SCoT, PDU, PLU

La Loi sur l'Air comme référence

La Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie de 1997 est le texte de référence en matière de développement des modes alternatifs à l'automobile. Elle fixe plusieurs objectifs :

- réduire le trafic automobile,
- favoriser les transports en commun et autres moyens de déplacements économes en énergie et moins polluants,
- aménager le réseau de voiries pour favoriser les modes alternatifs,
- organiser le stationnement,
- encourager les entreprises et les collectivités à favoriser le transport moins polluant de leur personnel par utilisation des TC et du co-voiturage.

Le Schéma de cohérence territorial et le Plan de déplacements urbain se doivent d'intégrer ces objectifs. Le Plan local d'urbanisme qui se place dans un rapport de compatibilité avec les SCoT et les PDU est, de fait, également concerné.

Le vélo gagne en intérêt lorsqu'il est placé dans une logique globale de développement des modes alternatifs. Si tous ces objectifs sont de nature à favoriser le vélo. On ne retiendra ici que les dispositions propres au vélo.

Le SCoT : lier développement urbain et déplacement

Le SCoT définit un projet d'aménagement et de développement durable à l'échelle d'un large territoire.

Ses orientations ont une influence forte sur les déplacements. De façon simple, une ville étalée sera moins facilement praticable par les cyclistes qu'une ville où la compacité et la mixité auront été recherchées.

En faveur du vélo, on peut également :

- hiérarchiser les voiries qui font la part belle aux circulations apaisées : le vélo trouvera plus facilement sa place sur des voiries où les vitesses autorisées sont faibles. Il sera aussi plus aisé d'y réaliser des aménagements.

- donner les grands principes d'un réseau cyclable structurant et se fixer comme objectif une meilleure accessibilité vélo aux différents espaces ;

- développer les pôles d'échanges pour une logique de développement de l'intermodalité vélo / TC ;

- subordonner l'ouverture à l'urbanisation d'un terrain à son raccordement au réseau cyclable ;

- définir des normes minimales de réalisation d'espaces de stationnement vélo que les PLU devront imposer.

Les documents graphiques du SCoT doivent intégrer les schémas directeurs vélos arrêtés par les collectivités ainsi que les itinéraires véloroutes et voies vertes.

Le PDU : la programmation des actions

Le PDU est le document le plus important en matière de déplacements. Les actions avancées se voient définir un maître d'ouvrage, une enveloppe financière et un calendrier.



Tout type d'actions peut être inscrit au PDU et le Plan Vélo y être retranscrit. Mais attention, le PDU est un document opposable : ce qui y est indiqué doit être réalisé.

Parmi les actions que peut cibler un PDU, on peut noter :

- définir un réseau cyclable ou imposer aux communes de dessiner les itinéraires cyclables ;
- • déterminer la proportion minimale de la chaussée à réserver aux véhicules non motorisés ;
- indiquer des normes de stationnement dans l'espace privé et dans l'espace public ;
- réaliser des campagnes de communication et de sensibilisation ;
- jalonner les itinéraires.

Le PLU : imposer la réalisation

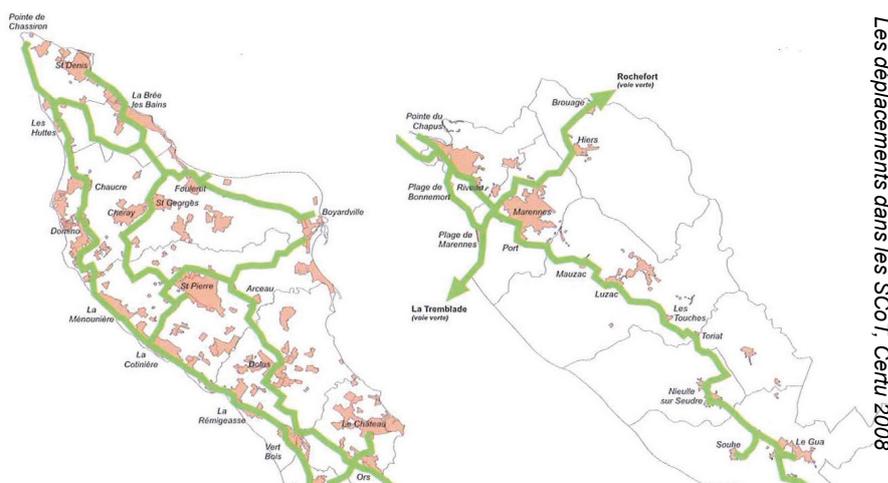
Le PLU traduit le projet de développement de la commune. A caractère réglementaire, il fixe les normes à respecter lors des opérations d'aménagement et de construction. Ces règles s'appliqueront sous forme de prescriptions lors de la délivrance des autorisations d'urbanisme (permis d'aménager, permis de construire ...).

Le PLU doit être compatible avec les orientations du SCoT et du PDU lorsqu'ils existent.

L'article 12 traite des obligations à respecter en matière de réalisation d'aires de stationnement et peut, à ce titre, imposer la construction de places de stationnements vélo pour les logements collectifs, bureaux, commerces, services et équipements... Le PLU peut fixer le

nombre et/ou la superficie affectée proportionnellement au programme édifié avec un minimum forfaitaire. Des modalités fonctionnelles peuvent être précisées : local sécurisé, en rez-de-chaussée, accessibilité directe et aisée... Le local 2 roues n'est pas comptabilisé dans le calcul de la surface constructible.

Le PLU peut contenir le schéma cyclable à réaliser et projeter d'appliquer des circulations apaisées dans certains secteurs. Enfin, les aménagements cyclables étant des installations d'intérêt général, leurs emprises futures peuvent faire l'objet d'emplacements réservés.



La trame cyclable dans le SCoT du Pays de Marennes-Oléron

ZOOM sur l'Île-de-France

Le projet de PDU prévoit dans les espaces centraux, la construction de cinq emplacements vélo pour vingt-neuf places de parking voiture.

ZOOM sur Montbéliard

Il est inscrit dans le SCoT que la création de nouvelles zones d'activités artisanales et industrielles est subordonnée à la mise en place d'une desserte par TC adaptée. Leur agencement doit favoriser l'usage des TC et des modes doux.

ZOOM sur Marennes-Oléron

Le SCoT mentionne que chaque opération de plus de dix logements a l'obligation de prévoir son raccordement au maillage de cheminements piétons et cyclables existants ou prévus.

Le document définit également les axes structurants de la trame cyclable.

ZOOM sur Montpellier

Le SCoT hiérarchise la voirie en cinq niveaux, dont trois proposant des aménagements pour les modes doux.

ZOOM sur Bordeaux

Le PDU prévoit de ne pas affecter plus de 50 % de l'espace public aux modes motorisés lors de la création de voiries nouvelles.

* pour les exemples de règles de stationnement dans les PLU, voir la fiche 11.

Les déplacements dans les SCoT, Cerlu 2008

- A.** INTRODUCTION
- B.** DIAGNOSTIC
- C.** RÉSEAU MAILLÉ
- D.** CHARTE D'AMÉNAGEMENT
- E.** SERVICES ASSOCIÉS
- F.** PLAN D' ACTIONS

Agglomération Côte basque - Adour

Direction des Déplacements et des
Infrastructures

15, avenue Foch
64115 Bayonne Cedex
05 59 44 72 72

www.agglocotebasque.fr



Document réalisé par
l'**Agence d'urbanisme
Atlantique et Pyrénées**

2 allée des Platanes
BP 628
64106 Bayonne cedex
05 59 46 50 10

4 rue Henri IV - Porte J
64000 Pau
05 33 64 00 30

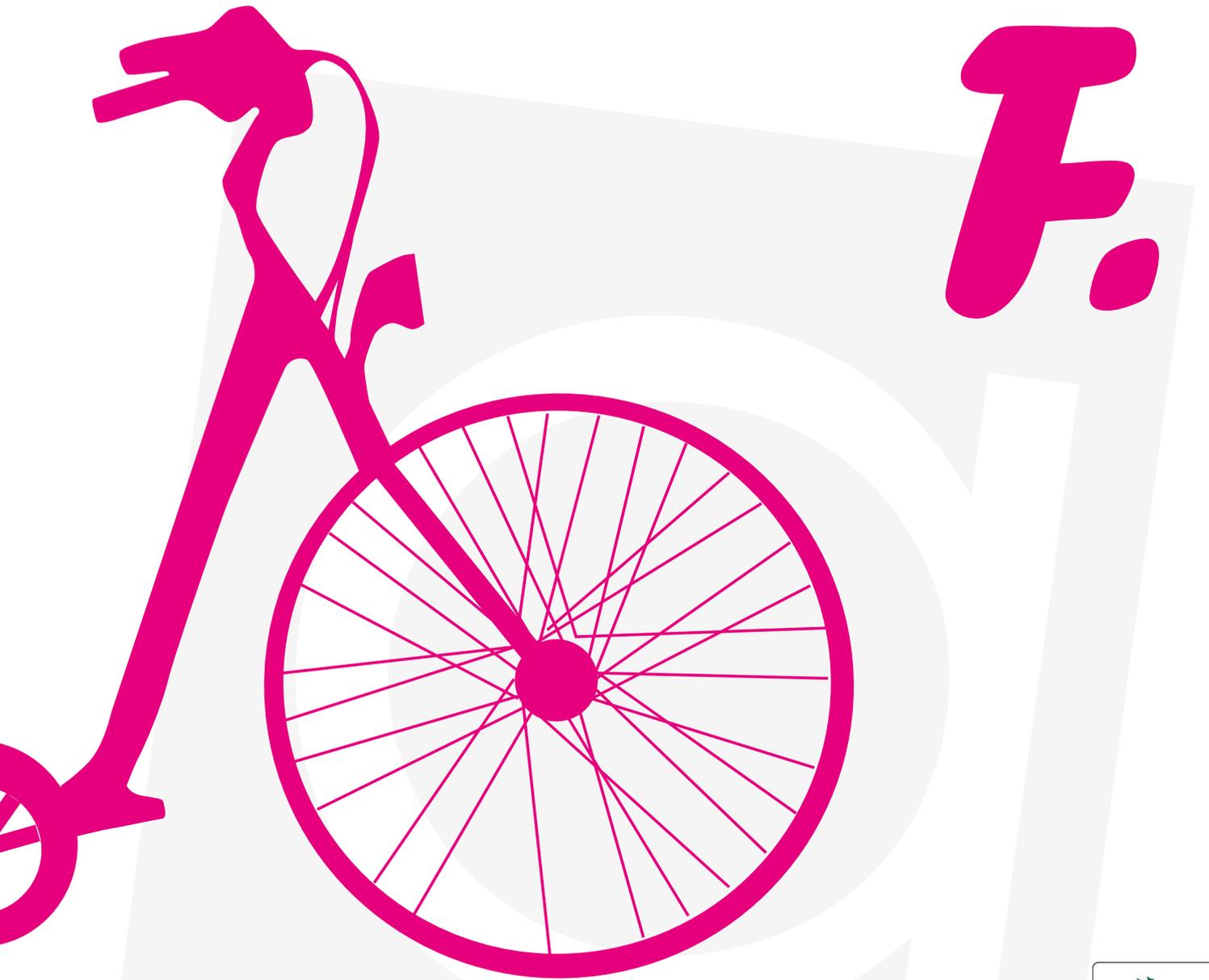
fax 05 59 46 50 30
www.audap.org



Janvier 2011 - Mars 2012



PLAN D' ACTIONS



Plan Vélo de l'Agglomération Côte basque - Adour



Document réalisé avec la participation du
Syndicat des transports de
l'Agglomération Côte basque - Adour



par
l'Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées



Table des matières

1- Aménager	3
2- Planifier	5
3- Equiper	7
4- Communiquer.....	8
5- Soutenir	9



PLAN D' ACTIONS



Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées

1

Aménager

Participer au développement d'un réseau cyclable d'agglomération sûr et confortable

Action 1.1 : Soutenir la réalisation du linéaire d'aménagement

Objectif : disposer d'un réseau cyclable à l'échelle de l'agglomération

Modalités : Les aménagements sont réalisés par les gestionnaires de voiries. L'Agglomération apporte son concours.

Conditions : Respect des recommandations de la charte d'aménagement

Concours financier :

25 % du montant des travaux d'aménagement de voirie pour les sections du réseau primaire.

Les plafonds des montants éligibles sont indiqués dans le tableau ci-contre.

L'entretien des aménagements est à la charge du gestionnaire de voirie.

Type d'aménagement	Coût en €/ML
Bande cyclable sur chaussée	15
Bande cyclable à créer sur accotement	265
Piste bi-directionnelle sur accotement	135
Voie verte en stabilisé simple sur ancienne voie ferrée	46
Voie verte en enduit bicouche	85
Voie verte en enrobé sur terrain naturel	145
Voie verte en béton	180
Passerelle de 3m de large, portée de 15m	2500
Passage inférieur de 3m de large	4500

Estimation des coûts de réalisation des aménagements indiquée par le Club des villes et territoires cyclables dans la publication « Le vélo, remède anti crise » (janvier 2012)



Action 1.2 : Participer à la mise en place d'un dispositif de jalonnement

Objectif :

- aider les cyclistes à se repérer, se diriger et organiser leurs déplacements
- promouvoir la pratique du vélo en informant sur les temps de parcours

Modalités : Les aménagements sont réalisés par les communes. L'Agglomération apporte son concours.

Conditions : Respect des recommandations de la charte d'aménagement et d'un éventuel plan de jalonnement

Concours financier :

25 % du montant des travaux d'aménagement avec un plafond éligible de 300 € par carrefours équipés

Action 1.3 : Développer des stationnements publics sécurisés et confortables

Objectif : mettre à disposition des cyclistes une offre de stationnements sécurisée, confortable et diversifiée

Modalités : Les aménagements sont réalisés par les communes. L'Agglomération apporte son concours technique à la réalisation.

Conditions : Respect des recommandations de la charte d'aménagement (mobilier, nombre de places, proximité au lieu de destination).



PLAN D' ACTIONS



Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées

2

Planifier Retranscrire les objectifs du Plan Vélo dans les documents d'urbanisme

Action 2.1 : Positionner des emplacements réservés aux droit des itinéraires projetés

Objectif : prévoir les « percées » et les emprises nécessaires au réseau cyclable, en anticipant les mutations foncières

Modalités : L'Agglomération accompagne les communes pour faire inscrire les emplacements réservés dans le cadre de la révision des plans locaux d'urbanisme.

Action 2.2 : Inscrire des normes de stationnements vélo dans les règlements des PLU

Objectif : disposer de stationnements vélo dans les logements

Modalités : L'Agglomération accompagne les communes pour faire évoluer les règlements des plans locaux d'urbanisme dans le cadre de leur révision.

Normes :
Code de la construction et de l'habitation

- Pour les bâtiments à usage principal d'habitation, l'espace possède une superficie de 0,75 m² par logement pour les logements jusqu'à deux pièces principales et 1,5 m² par logement dans les autres cas, avec une superficie minimale de 3 m²
- Pour les bâtiments à usage principal de bureaux, l'espace possède une superficie représentant 1,5 % de la surface de plancher.

Recommandations Certu

- Établissements scolaires :

type d'établissement	une place à prévoir pour...
école primaire	8 à 12 élèves
collège / lycée	3 à 5 élèves
université	5 à 8 élèves

- Surfaces commerciales : une place pour 50 à 100 m²,
- Lieux de travail : une place pour cinq emplois,
- Piscine : une place pour trois utilisateurs
- Cinéma : une place pour cinq places assises,
- Autres équipements sportifs, culturels, sociaux : une place pour vingt à trente personnes accueillies.



Action 2.3 : Porter les enjeux de développement du vélo aux autres documents d'urbanisme

Objectif : faire en sorte que les enjeux du Plan Vélo et plus largement de développement du vélo apparaissent dans les documents de type Plan de déplacements urbains, Programme local de l'habitat et Schéma de Cohérence territoriale (hypothèse : ouverture à l'urbanisation conditionnée au raccordement à un aménagement cyclable existant ou projeté ; attribution de subvention à la réhabilitation conditionnée à la création de stationnements vélo)

Modalités : L'Agglomération portera les enjeux du vélo auprès des instances compétentes.



PLAN D' ACTIONS



Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées

3

Equiper

Accompagner la mise à disposition et l'acquisition de vélo

Action 3.1 : Faire évoluer le système de vélo partagé

Objectif général : disposer d'un système de vélo partagé adapté au territoire

hypothèse 1 : des vélos en libre service

Objectif : proposer un système permanent de locations de courte durée, Le vélo est déposé dès que l'utilisateur n'en a plus la nécessité

Modalités : Le système est régi par des stations automatiques. Le syndicat des transports met en place et gère le service.

hypothèse 2 : des locations de courtes, moyennes et longues durées

Objectif : proposer, à l'année, des vélos pour des durée d'une journée, à un an.

Modalités : Le système est organisé autour de stations humanisées. Le

syndicat des transports met en place et gère le service.

hypothèse 3 : de la courte durée pour la saison estivales

Objectif : proposer aux estivants des vélos pour des activités de loisir et rejoindre les plages

Modalités : Les communes mettent en place leurs propres services. Le syndicat des transports apporte son appui financier.

nb : les hypothèses peuvent être retenues les unes indépendamment des autres ; être ajoutées ou combinées. Des systèmes permettant d'envisager que les hypothèses 2 et 3 soient gérées avec les même vélos.

Action 3.2 : Aider à l'acquisition de vélos à assistance électrique

Objectif : soutenir l'acquisition, par les particuliers, de vélos à assistance électrique

Modalités : L'Agglomération ou le syndicat des transports attribuent aux habitants du territoire une subvention à l'achat d'un vélo électrique

Conditions :

- Vélo aux normes NF EN 15194
- 2 subventions maximum par foyers
- engagement à ne pas revendre le vélo avant 3 années

Concours financier :

- 25 % du prix du vélo avec un plafond de 300 €
- 100 subventions au maximum par an



PLAN D' ACTIONS



Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées

4

Communiquer Promouvoir la pratique du vélo

Action 4.1 : Communiquer sur les bienfaits du vélo

Objectif : faire connaître les atouts du vélo auprès des différents publics

Modalités : L'Agglomération et le syndicat des transports produisent des outils et des campagnes de communication. Ils apportent des conseils directs aux cyclistes par l'intermédiaire des stations humanisées de mise à disposition des vélos partagés. Ils accompagnent également les communes dans leurs propres campagnes (hypothèse : participation à l'organisation d'un événement tel que la fête du vélo)

Action 4.2 : Promouvoir le vélo en entreprise, à l'école...

Objectif : encourager l'usage du vélo pour se rendre au travail ou à l'école par la mise en place de Plan de déplacements d'entreprise et de Plan de déplacements établissements scolaires (PDE, PDIE, PDA, PDES).

Modalités : L'Agglomération appuie le Syndicat des transports pour la réalisation de cette mission.

Action 4.3 : Réaliser des marquages de vélos

Objectif : Les vélos marqués sont identifiables en cas de vol. Organiser des campagnes de marquage pour inciter les cyclistes à le faire.

Modalités : L'Agglomération, fait l'acquisition d'un marqueuse à vélo et propose ce service aux cyclistes dans une station humanisée.



5

Soutenir Accompagner les initiatives en faveur du vélo

Action 5 : Apporter un soutien aux initiatives en faveur du vélo

Objectif : apporter un concours aux initiatives en faveur du vélo portées par des structures telles que des associations ou autres types de structures

Modalités : L'Agglomération apporte un soutien logistique, matériel ou financier aux structures mettant en place une initiative en faveur du vélo. Des actions telles que les vélobus, les vélo-écoles ou les ateliers vélos sont par exemple visées.

- A.** INTRODUCTION
- B.** DIAGNOSTIC
- C.** RÉSEAU MAILLÉ
- D.** CHARTE D'AMÉNAGEMENT
- E.** SERVICES ASSOCIÉS
- F.** PLAN D'ACTIONS

Agglomération Côte basque - Adour
Direction des Déplacements et des
Infrastructures
15, avenue Foch
64115 Bayonne Cedex
05 59 44 72 72
www.agglocotebasque.fr



Document réalisé par
**l'Agence d'urbanisme
Atlantique et Pyrénées**
2 allée des Platanes
BP 628
64106 Bayonne cedex
05 59 46 50 10

4 rue Henry IV - Porte J
64000 Pau
05 33 64 00 30

fax 05 59 46 50 30
www.audap.org

