



PLAN VÉLO DE LA VILLE D'ANGLET

2021 - 2026

1. L'usage du vélo dans le contexte local

Vélib'leu

Vélo estival

Vélib'blanc (Location moyenne durée VAE LS)

Aide à l'achat de VAE

2. Les différents types d'aménagement cyclable réglementaires

Largeur des aménagements cyclables

Piste cyclable

Bande cyclable

Voie verte

Double sens cyclable

CVOB/ Chaucidou

Couloir ouvert bus/vélo

Aménagements cyclables complémentaires

Critères de choix des aménagements cyclables

Outils d'aide à la décision

3. État des lieux

Les aménagement cyclables sur Anglet

Analyse points forts/points faibles

4. Actions et programme de déploiement

Une pacification des vitesses à l'échelle de la ville

Réalisation du plan de hiérarchisation des aménagements cyclables

Réalisation d'un cahier des charges techniques propre aux aménagements cyclables

Carte globale

5. Réalisation d'un plan de communication pour promouvoir l'usage du vélo

Le volet réglementaire

Le volet communication

6. Chiffrage de la mise en oeuvre du plan vélo

Axes structurants existants

Axes structurants créations

Axes secondaires existants

Axes secondaires créations

Synthèse des dépenses

7. Planification

1-L'usage du vélo dans le contexte local

VELIBLEU Dispositif VAE Libre Service

Service de location de vélo à assistance électrique en libre service.
Géré par le SMPBA qui a passé un contrat avec la société KOBOO, contrat prendra fin en décembre 2021.

120 vélos mis à la location sur tout le territoire du Syndicat entre Tarnos et Irun.
Points de location répartis en stations fixes et stations « virtuelles »
Réservation à partir d'une application spécifique
Durée de location limitée à 12h - Tarifs : 2€/heure – 10 premières min offertes

Anglet dispose de 2 stations fixes (Bernain et Cinq Cantons) et de 6 stations « virtuelles »

VELO ESTIVAL Prêt à la journée

Service de prêt de vélo à la journée sur un seul point de prêt au quai Edmond Foy (Bayonne).
Géré par le SMPBA qui a passé un contrat avec la société Cyclolandes, contrat prendra fin en août 2021.

135 vélos mécaniques (dont 25 enfants) en 2020 – 70 vélos prévus pour la saison 2021
Ouvert 7 j/7 de 10h à 20h de fin juin à fin août



1-L'usage du vélo dans le contexte local

LE VELO du PAYS BASQUE

Location longue durée VAE

Service de location d'un vélo à assistance électrique pour une durée de 1 à 4 mois.
Géré par le SMPBA

200 VAE en location pour une durée d'un ou deux mois

17 points de retrait (dont 4 nouveaux ouverts en 2020) sur le territoire communautaire.

Tarifs 50 €/ mois pour le grand public, 45 €/mois pour salariés d'une entreprise inscrite à un plan de mobilités ou 25 €/mois pour bénéficiaires de minimas sociaux.

Anglet – Point de retrait à l'Office de Tourisme des Cinq Cantons:

20 VAE proposés à la location à l'année. Possibilité de louer 5 mois en hiver et 1 ou 2 mois non renouvelables en été (délai attente de 1 à 3 mois)

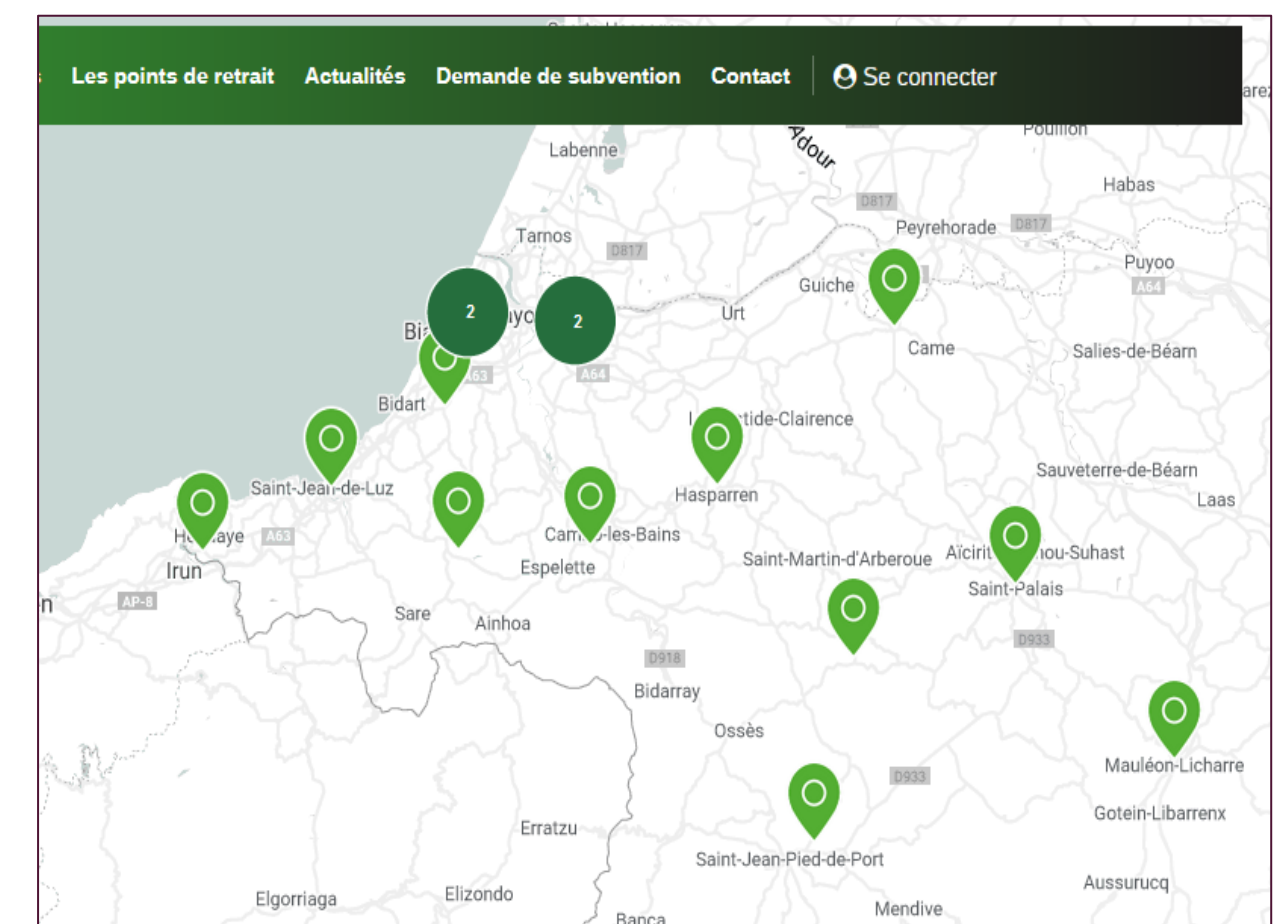
AIDE A L'ACQUISITION VAE

Aide financière proposée aux citoyens pour l'achat d'un VAE, de vélo cargo (électrique et non électrique) et de vélo pliant (non électrique).

Dossier d'aide limité à un foyer fiscal et basé sur le quotient familial.

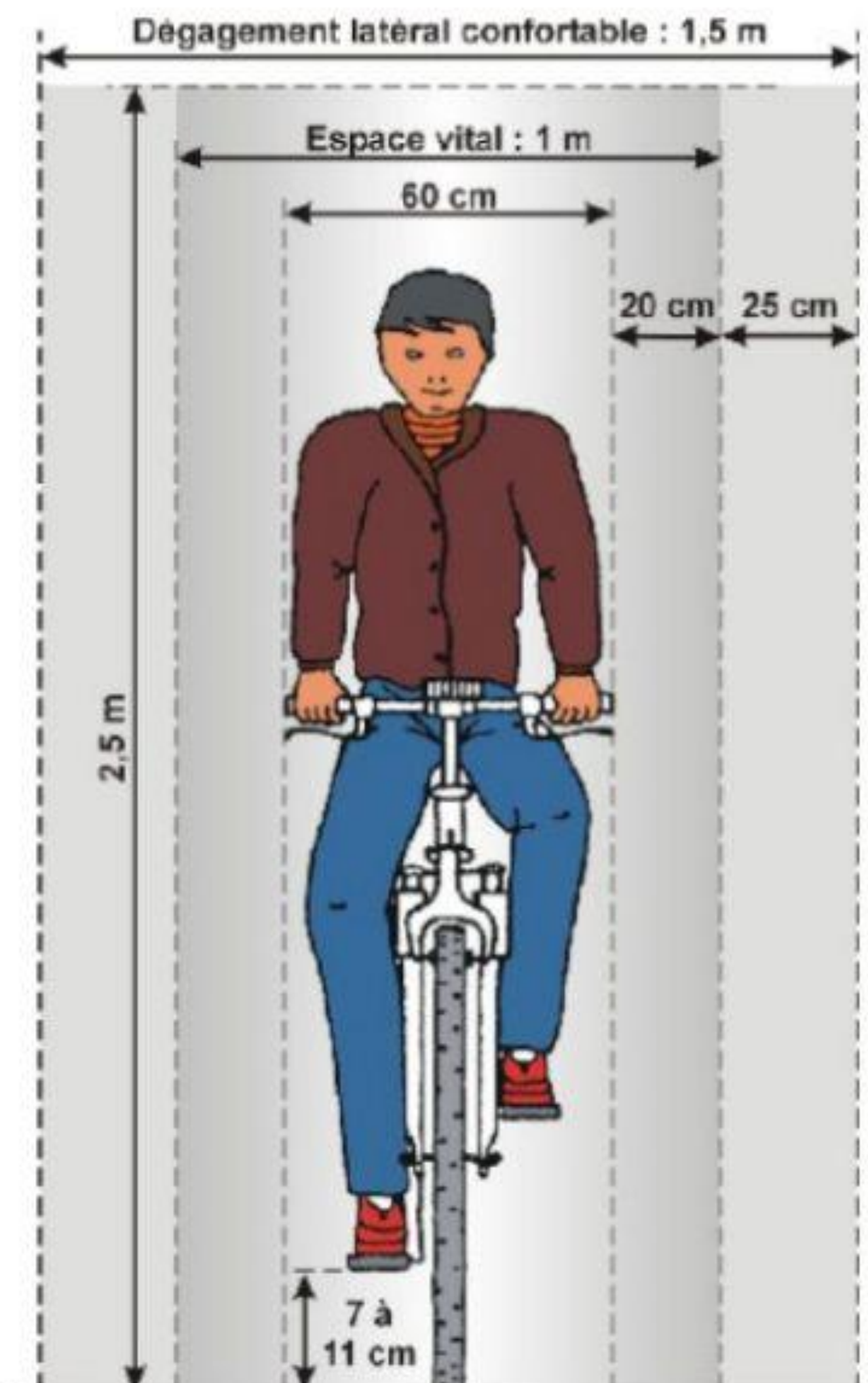
Géré par le SMPBA.

123 dossiers déposés en 2020 pour un total de 26 000 € accordés par la CAPB - (211 €/ dossier en moy.)



2 Les différents types d'aménagement cyclable réglementaires

Largeurs des aménagements cyclables



La largeur d'un aménagement cyclable est un des facteurs les plus importants pour garantir la sécurité des usagers, et rendre attractif l'itinéraire proposé.

Le schéma du gabarit type d'un cycliste ci-contre explique pourquoi la largeur d'une voie de circulation vélo est de 1,50 m et pourquoi il est impossible de descendre en-deçà de 1 mètre de largeur.

Synthèse des largeurs minimales préconisées hors marquage :

- | | |
|--------------------------------------|------------|
| - Bande cyclable : | 1,50 m |
| - Piste cyclable unidirectionnelle : | 2 à 2,50 m |
| - Piste cyclable bidirectionnelle : | 3 à 4,00 m |
| - Voie verte : | 3 à 5,00 m |
| - C.V.C.B. ou Chaucidou : | 1,50 m |
| - D.S.C. (Double sens cyclable) : | 0 à 1,50 m |
| - Couloir bus ouvert bus/vélo : | 3 à 4,50 m |
| - Couloir bus fermé bus/vélo : | 4,50 m |

2 Les différents types d'aménagement cyclable réglementaires

La PISTE CYCLABLE

C'est une chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues et aux engins de déplacement personnel motorisés (Article R. 110-2 du code de la route).

Les **piétons ne peuvent pas y circuler**, sauf en l'absence d'espaces dédiés aux piétons. Les pistes cyclables peuvent être unidirectionnelles, à un seul sens de circulation, ou bidirectionnelles, et à deux sens de circulation.

La **largeur** recommandée est de **2 m pour une piste unidirectionnelle** et de **3 m pour une piste bidirectionnelle**. Ces largeurs doivent être adaptées au contexte local et à la fréquentation. L'utilisation des pistes cyclables est conseillée aux cyclistes, sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police pour rendre l'aménagement cyclable obligatoire (avis du préfet à demander).

Les pistes cyclables sont signalées par du marquage au sol et/ou par des panneaux. Si le panneau est rond alors elle est obligatoire. Mais le plus souvent les pistes sont facultatives et signalées par un panneau carré.



Piste cyclable du boulevard des Plages

2 Les différents types d'aménagement cyclable réglementaires

La BANDE CYCLABLE

Une bande cyclable désigne une **voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues** sur une chaussée à plusieurs voies (Décret n° 98-828 du 14 septembre 1998, art. R110-2).

Elle est unidirectionnelle. Il n'y a **pas de séparation physique avec la chaussée** mais un simple marquage au sol, à savoir une ligne blanche discontinue T3 5u ou exceptionnellement par une ligne continue 3u.

Dans le cas général, une bande cyclable facultative est signalée par un marquage de type T3 5u et une figurine «vélo » accompagnée d'une flèche. La figurine et la flèche sont facultatives. Le panneau CI 13 pourra être utilisé en cas de mauvaise perception de la bande, notamment dans les intersections avec le réseau structurant, en cas de discontinuité ou en début de l'aménagement.

L'obligation d'emprunter une bande, à réserver à des configurations particulières, peut être instaurée par l'autorité investie du pouvoir de police après avis du Préfet (art. R.431-9). Elle est exprimée sur le terrain par l'utilisation du panneau rond B22a.

La circulation des autres véhicules, le stationnement et la livraison y sont interdits.



Bande cyclable avenue d'Espagne (RD 810)

2 Les différents types d'aménagement cyclable réglementaires

La VOIE VERTE

Une voie verte désigne une route exclusivement réservée à la **circulation d'usagers non motorisés**, à savoir les piétons au sens large (pratiquants de rollers, personnes en fauteuil roulant, EDPM,...), les cyclistes et les cavaliers. Ce sont des aménagements en site propre (séparés de la circulation motorisée), destinés aux déplacements quotidiens et de loisirs.

Elle **est indépendante d'un axe** routier et souvent réalisée sur une ancienne voie de chemin de fer désaffectée, un chemin de halage, un chemin rural, un chemin forestier, etc. (Décret n° 2004-998 du 16 septembre 2004). **Sa largeur varie entre 3 et 5m.**

Elle est signalée à l'entrée par un panneau CII 5 et en sortie par un panneau CII 6.

L'autorisation d'accès à cheval nécessite l'installation du panneau M4y sous le panneau voie verte (CII 5).



Voie verte de Montbrun traversant le massif du Pignada



Voie verte rue des Quatre Cantons entre la rue de Hirigogne et le rond point de Louillot.

2 Les différents types d'aménagement cyclable réglementaires

Le DOUBLE SENS CYCLABLE (DSC)

Le double-sens cyclable, ou « D.S.C. », est une rue à double sens de circulation (ou bidirectionnelle), mais **un de ces sens est réservé aux seuls cyclistes**. La rue reste à sens unique pour les véhicules motorisés.

On prêtera attention à sa dénomination et bien que l'expression contre-sens cyclable ait pu être régulièrement utilisée, on évitera désormais son emploi afin d'éviter toute confusion avec la circulation à contre-sens qui est une infraction.

Les rues dont la vitesse maximale autorisée est de 30 km/h (ou moins) ont toutes vocation à être en double-sens cyclable, sauf décision contraire motivée de l'autorité investie du pouvoir de police.

La mise à double-sens cyclable d'une rue peut se faire par un grand nombre de moyens, du plus simple au plus technique, du plus léger au plus lourd choisi en fonction des critères récapitulés dans le tableau ci-dessous:

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



Rue des Lauriers

2 Les différents types d'aménagement cyclable réglementaires

La Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB) ou CHAUDIDOU

La chaussée à voie centrale banalisée (C.V.C.B.) ou Chaucidou est un aménagement particulier de chaussée, lorsqu'il est impossible, pour des questions de largeur disponible, d'y tracer des bandes cyclables.

On crée alors une **voie centrale de circulation générale banalisée** car elle accueille la circulation dans les deux sens. La largeur restante est octroyée à des accotements revêtus où peuvent circuler piétons et cyclistes et permettent aux véhicules motorisés de se croiser en empiétant sur ces espaces.

La largeur minimale recommandée des accotements d'une chaussée à voie centrale banalisée est la même que celle des bandes cyclables, 1,50 m hors marquage.

Cet aménagement n'a pas vocation à être d'emploi systématique mais **doit rester exceptionnel**. Le statut d'accotement permet en effet arrêt et stationnement des véhicules motorisés [6, R. 417-I], sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police, matérialisée par la signalisation prévue à cette effet, ce que ne permettent pas les bandes cyclables et pistes cyclables.



Rue de HAUSQUETTE entre le boulevard du BAB et la rue Paul Painlevé

2 Les différents types d'aménagement cyclable réglementaires

Couloir ouvert au bus/vélos

Un couloir bus-vélos est une voie dédiée à la **circulation mixte des bus et des vélos** (article R412-7 du code de la route).

Le couloir de bus dit « fermé » : la séparation est un séparateur non franchissable ou une ligne continue. La largeur recommandée est de 4,50 m avec un minimum de 4,30 m. Les bus et les cyclistes peuvent se doubler à l'intérieur du couloir.

Le couloir de bus dit « ouvert » : La séparation du couloir dit ouvert se fait par une ligne discontinue. Dans ce type de couloir, le bus et le cycliste peuvent sortir du couloir pour se doubler. Largeur de 3 m à 3,50 m.



Avenue de Maignon

2 Les différents types d'aménagement cyclable réglementaires

Aménagements cyclables complémentaires

MATÉRIALISATION DE LA TRAJECTOIRE DES CYCLISTES

- Depuis le décret du 2 juillet 2015, on peut matérialiser la trajectoire d'un cycliste éloignée du bord droit de la chaussée. C'est une modification de l'article R 412-9 du code de la route qui prévoit qu'en marche normale, tout conducteur doit maintenir son véhicule près du bord droit de la chaussée.
- Elle légitime la position d'un cycliste au milieu de la chaussée lorsque sa largeur n'est pas suffisante pour qu'un véhicule motorisé puisse le dépasser en laissant un mètre d'écart conformément au code de la route (1,5m hors agglomération).
- Dans les carrefours, elle limite les zones de cisaillement aux points de changement de direction.
- Elle signale visuellement aux conducteurs la présence possible de vélos et donne confiance aux cyclistes.



Rond-point de la Chapelle

SAS VÉLOS

- Le sas cycliste est un espace réservé aux cyclistes placé juste devant le feu tricolore (article R415-15 du code de la route).
- Il a pour objectif d'améliorer les conditions d'attente et de redémarrage des cyclistes.
- Au feu rouge, il offre une position avancée qui permet d'être plus visible et d'éviter de se retrouver caché dans l'angle mort des véhicules qui tournent à droite. Il facilite le mouvement de tourne-à-gauche en permettant de bien se placer.
- Enfin, il éloigne les cyclistes des pots d'échappement réduisant ainsi leur inhalation des gaz toxiques.

Avenue de Larochefoucauld

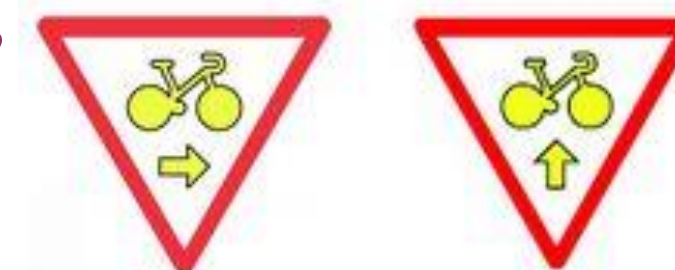


2 Les différents types d'aménagement cyclable réglementaires

Aménagements cyclables complémentaires

CÉDEZ-LE-PASSAGE CYCLISTE AU FEU

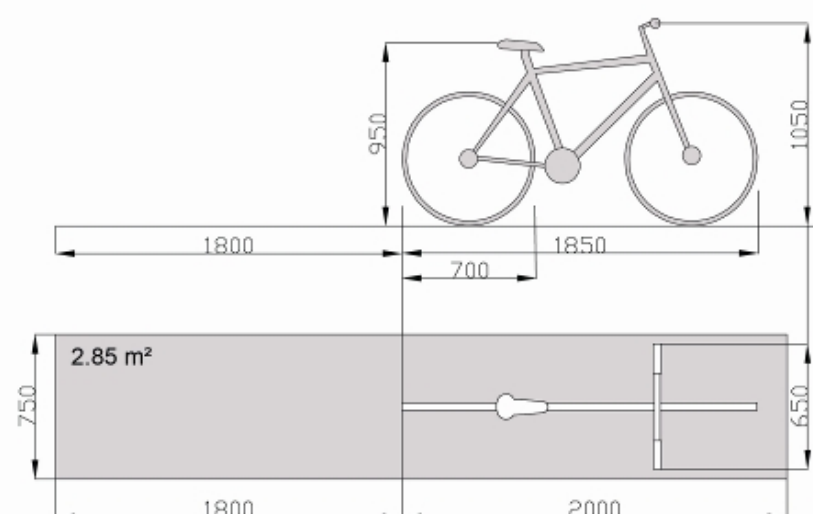
Moyennant la mise en place de la signalisation adaptée (panonceaux placés sous le feu tricolore ou feux jaunes clignotants représentant une silhouette de vélo et indiquant par une ou des flèches la ou les directions autorisées), il permet aux cyclistes de franchir le feu rouge sans marquer l'arrêt sous réserve de céder le passage à tous les usagers, en particulier les piétons, bénéficiant du feu « vert ».



Le feu rouge devient un cédez-le-passage pour les cyclistes pour la ou les directions indiquées. Cette modification du code de la route introduite depuis 2015 doit faire l'objet d'un arrêté de circulation car ce n'est pas la règle générale.

STATIONNEMENT VÉLOS

Pas de déplacement à vélo sans possibilité de stationner le vélo en sécurité aux deux extrémités du déplacement, aussi bien au domicile, qu'aux lieux de destination du déplacement; école, travail, loisir ou devant les commerces, et les services.



Une place de stationnement pour un vélo classique occupe une surface sur le domaine public d'environ 1,80 m² contre 10 m² pour un VL.

Angle Rue A le Barillier/ Esplanade Quintaou



2 Les différents types d'aménagement cyclable réglementaires

Aménagements cyclables complémentaires

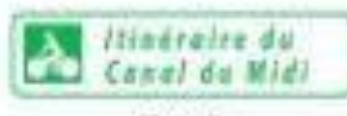
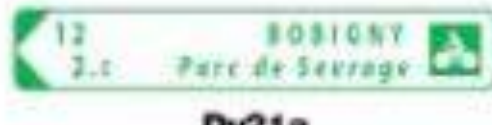
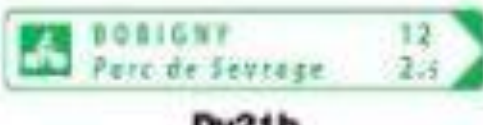
SIGNALISATION DIRECTIONNELLE

La signalisation directionnelle pour les vélos est similaire à la signalisation routière et peut être implantée au choix en pré-signalisation, position, et confirmation par rapport au changement de direction.

Il existe à ce jour deux itinéraires jalonnés sur la ville d'Anglet :

- La liaison Mairie / Cinq Cantons / Plages,
- La Vélodyssée (l'Euro-vélo n°1) située principalement avenue de l'Adour et boulevard des Plages.



Panneaux simplifiés	Panneau avec mention de destination (et éventuellement distance):
Signaux d'aménagements cyclables - Type Dv  Dv11  Dv21c  Dv21d  Dv43d1  Dv43d2  Dv43a1  Dv43a2  Dv43c1  Dv43c2	Panneaux d'aménagements cyclables - Type Dv  Dv61  Dv12  Dv43a  Dv43b  Dv21a  Dv21b Dimensions (mm) 150x600, 150x900, 150x1200, 200x600, 200x1200, 250x600, 250x900, 250x1200



2 Les différents types d'aménagement cyclable réglementaires

Critères de choix des aménagements cyclables

Pour décider quel type d'aménagement cyclable peut être réalisé, il faut considérer principalement trois critères :

- Le **volume du trafic motorisé** exprimé en nombre de véhicule / moyen / jour pour les deux sens de circulation cumulés,
- La **vitesse réellement pratiquée** avec un relevé radar sur une semaine au minimum,
- Le **trafic cycliste existant ou attendu** et le niveau de hiérarchisation de la voie dans le schéma directeur du plan vélo.

Si l'on souhaite créer un réseau cyclable à haut niveau de service, alors la piste cyclable s'impose, comme un site propre pour un Bus à Haut Niveau de Service.

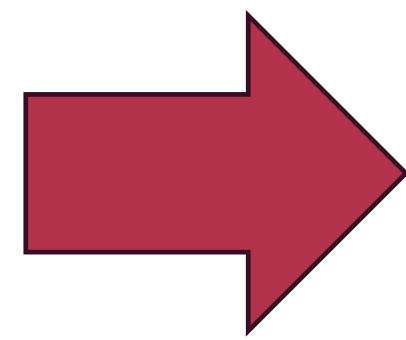
Ces trois critères de choix ne sont pas exclusifs et d'autres peuvent également être pris en compte tel que :

- La **pente de la voie** qui accentue le **différentiel vitesse** entre vélo/véhicule motorisé,
- **L'étalement ou le resserrement de l'heure de pointe**,
- L'existence de **dispositif modérateur de vitesse**.

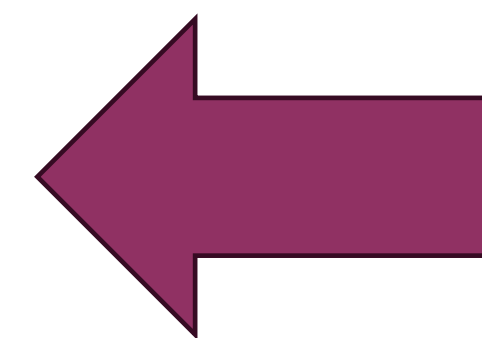
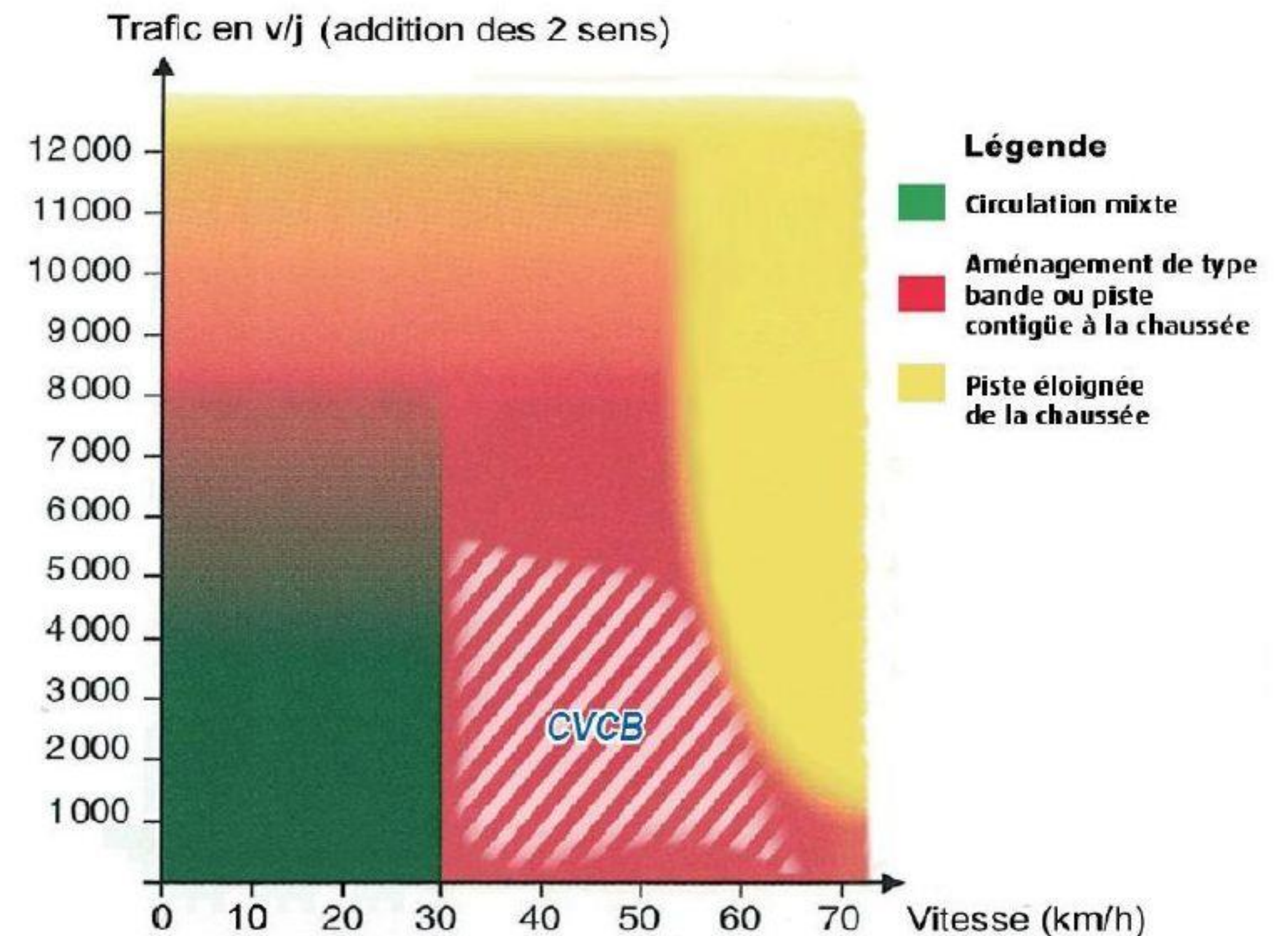
2 Les différents types d'aménagement cyclable réglementaires

Outils d'aide à la décision

Schéma issu du document intitulé *Recommandations pour les Aménagements Cyclables (RAC)* publié en 2000 par le CERTU aujourd'hui intégré au CEREMA.



 V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUEE	 TRAFFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		 RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	 RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	 RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			
RÉGIME DE PRIORITÉ		À choisir selon le contexte	Prioritaire sur le trafic sécant	



Nouveau tableau d'aide à la décision de 2020 issu des recommandations néerlandaises et des retours d'expériences des différents gestionnaires de voirie tant en France qu'à l'international.

Il fixe le seuil de cohabitation vélos/véhicules motorisés à 4000 véhicules/jour.

3. État des lieux

Bilan quantitatif des aménagements sur ANGLET (2020)

Aménagements cyclables réglementaires

BANDE CYCLABLE:	3 000 mètres
PISTE CYCLABLE:	20 185 mètres
VOIE VERTE:	11 637 mètres
DOUBLE SENS CYCLABLE	11 482 mètres
CVCB CHAUDOU:	710 mètres
COLLAR BUS:	875 mètres

soit un total de : 47 889 mètres

Stationnements vélos anglois

447 arceaux



3. État des lieux

Analyse point faibles



POINTS FAIBLES

- Des discontinuités cyclables sont présentes sur le territoire angloy
- La signalisation directionnelle pourrait être plus efficace et mieux fléchée (absence de Schéma directeur)
- Un défaut de communication sur les aménagements cyclables anglois (OT, nouveaux arrivants, site Ville, etc) avec une mise à jour de la cartographie.
- Non respect des recommandations sur certains aménagements en lien avec le plan vélo de 2015 non mis en œuvre (selon hiérarchisation des voies à venir)
- Les itinéraires ont été pensés en faveur du loisir comme la piste cyclable du boulevard des Plages. Aujourd'hui l'usage du vélo a évolué et il est nécessaire de repenser les aménagements pour les déplacements quotidiens (pendulaires notamment) en garantissant des continuités cyclables.



Discontinuité Avenue des Crêtes/ Avenue de la Forêts

3. État des lieux

Analyse point forts

POINTS FORTS

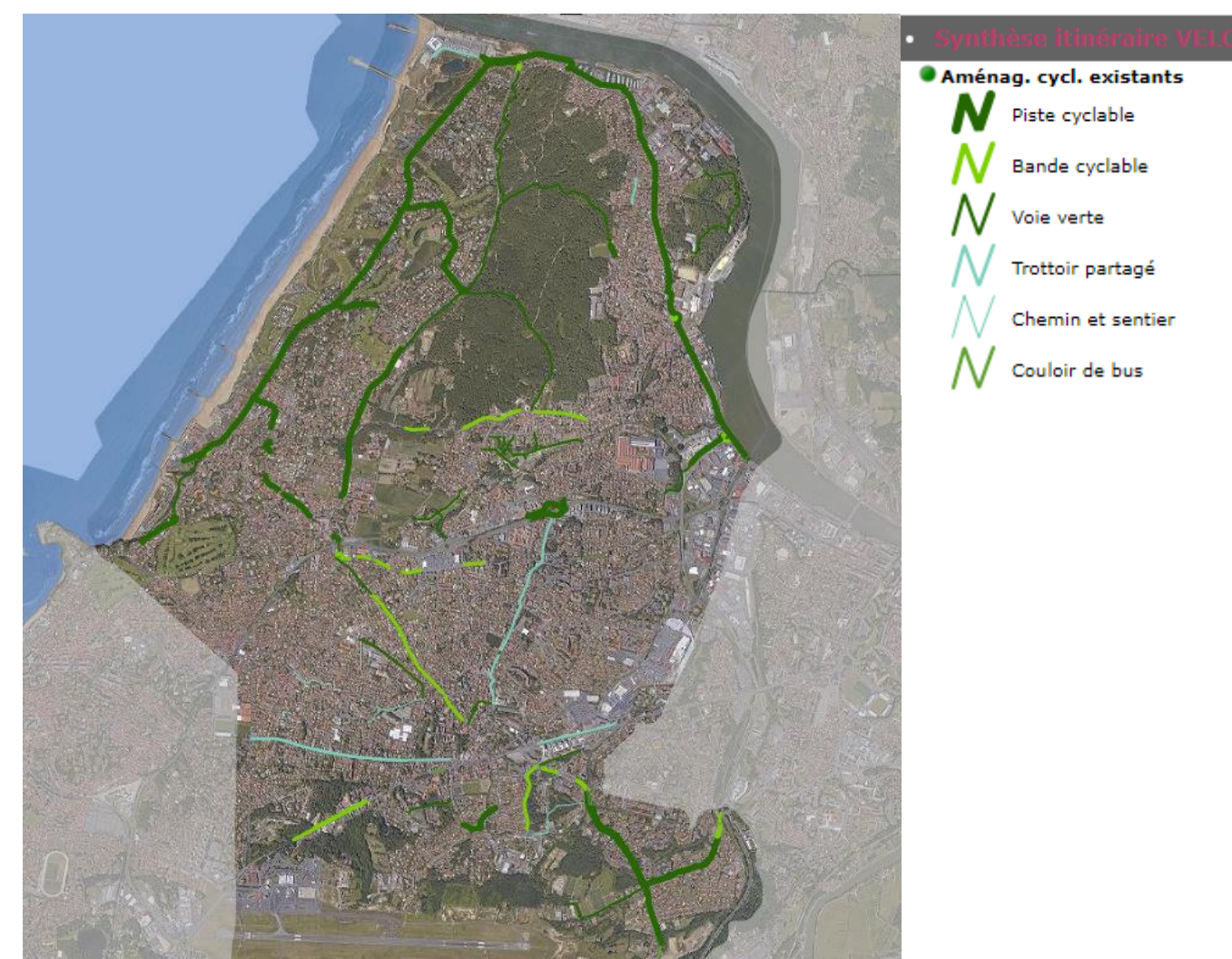
Depuis plus de 20 ans, Anglet a développé les aménagements en faveur des vélos : linéaire avoisinant 48 km d'itinéraire cyclable, tout type d'aménagement confondu.

Un nombre d'emplacements réservés aux vélos en forte hausse depuis 2019.

Création d'un poste d'adjoint aux mobilités douces.

Désignation d'un référent vélo en 2020 au sein du bureau d'étude voirie pour former et assurer une homogénéité des nos aménagements et assurer une veille réglementaire.

Un budget alloué aux aménagements cyclables via la mise en place d'un PPI à hauteur de 300 000€ pour 2021 puis 500 000€/an jusqu'en 2026.





VALIDATION DE L'ETAPE 1

Bureau d'adjoint du 12 mai 2021

4 Actions et programme de déploiement

Une pacification des vitesses à l'échelle de la ville

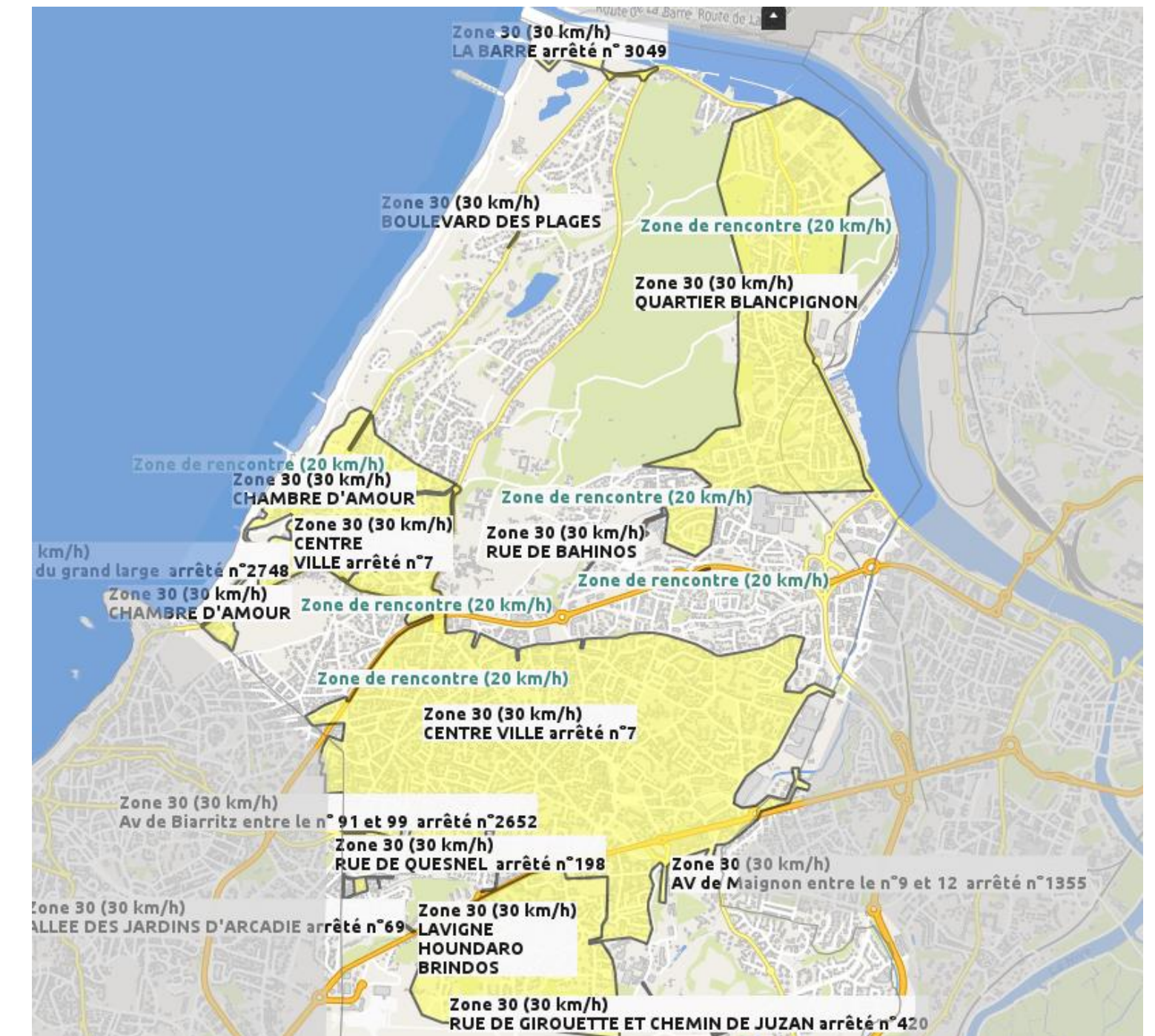
Mise en place de 4 vastes **zones 30** :

- Quartier Blancpignon
- Chambre d'Amour
- Centre ville
- Quartier Lavigne, Houndaro, Brindos

La mise en place de zones 30 sous forme de secteurs élargis contigus permet une meilleure lisibilité pour l'utilisateur de la route.

Dans ces zones, la vitesse des véhicules motorisés facilite la cohabitation sur la voirie avec les vélos.

Les aménagements cyclables sur la majorité de ces zones seront ainsi simplifiés en optant pour un **trafic mixte**.



Le réseau cyclable du plan vélo et ces 4 zones 30 sont **complémentaires**.

Dans ces zones 30, on y trouvera principalement les axes de maillage du plan vélo.



La réalisation d'une zone 30 n'est pas un aménagement cyclable en soit.



Marquage pour
trafic mixte

4 Actions et programme de déploiement

Réalisation du plan de hiérarchisation des aménagements cyclables

Le plan vélo sera constitué de 3 niveaux de services :

- **Axes structurants** : Les axes structurants formeront l'ossature du plan vélo. Leur objectif est de relier les villes entre elles ainsi que les principaux lieux, tels que le centre-ville, l'aéroport ou les plages. Des pistes cyclables en site propre seront aménagées afin de favoriser la sécurité des cyclistes et d'avoir un itinéraire le plus direct possible. On peut l'assimiler à un réseau à haut niveau de service. Sur ces axes, le régime de priorité du vélo est le même que celui de la voie de circulation automobile.
- **Axes secondaires** : Le rôle des axes secondaires est de joindre efficacement les grands axes structurants. Ils ajoutent une complémentarité à l'ossature du réseau. Les aménagements prévus sur ces voies secondaires sont variables en fonction des routes. Nous pourrions y trouver majoritairement des pistes ou des bandes cyclables. Cela varie selon le flux de voitures, la vitesse des véhicules et la largeur de la route. Sur ces axes, le régime de priorité du vélo est le même que celui de la voie de circulation automobile.
- **Axes de maillage** : Ce que l'on nomme maillage est le troisième niveau de service. Il constitue de courtes liaisons entre les axes structurants et secondaires. Ce maillage permet d'étoffer le réseau du plan vélo et offre aux cyclistes une multitude de choix d'itinéraires pour réaliser son trajet. Différents types d'aménagements peuvent être ici prévus comme un double sens cyclable, un trafic mixte ou des bandes cyclables par exemple.

4 Actions et programme de déploiement

Réalisation d'un cahier des charges techniques propre aux aménagements cyclables

Axes structurants du plan vélo :

La mise en place d'aménagement cyclable hors circulation VL sur les axes structurants est un élément indispensable du plan vélo.

Il existe par conséquent trois aménagements potentiels :

- Une piste cyclable unidirectionnelle (Largeur : 2 à 2,5m)
- Une piste cyclable bidirectionnelle (Largeur : 3 à 4 m)
- Une voie verte (Largeur : 3 m)
- Couloir bus ouvert bus/vélo (Largeur : 3 à 4,50 m)
- Couloir bus fermé bus/vélo (Largeur : 4,50 m)



Angle Avenue du Prof René
Cuzacq/ Allée du Bastan

Les **rayons de courbures** sont aussi à prendre en compte sur les axes structurants afin d'éviter au cycliste de ralentir sur les girations (contraintes majeures). C'est dans ce but qu'une **mise à niveau** des pistes cyclables sur les carrefours est nécessaire. Et ainsi, un **régime de priorité** similaire à celui de l'axe circulé peut-être mis en place.

Pour privilégier l'usage du vélo dans les futures années:

- **Implantation de mobiliers** spécifique vélo (abri, point de recharge, kit de réparation, plan itinéraire cyclable...) est indispensable.

Ils peuvent être installés en tant que bande technique séparative.

- **Apport d'une signalisation** sur l'itinéraire : la distance, les points de repères, le temps moyen de parcours...



4 Actions et programme de déploiement

Réalisation d'un cahier des charges techniques propre aux aménagements cyclables

Axes secondaires du plan vélo :

Les axes secondaires seront constitués de pistes ou de bandes cyclables principalement.

Les bandes cyclables doivent être lisibles et préserver la sécurité du cycliste.

Pour garder une homogénéité:

- régime de priorité identique à celui des axes structurants, notamment pour les intersections.

Pour conforter les cyclistes:

- maintien d'une signalisation de l'itinéraire sur les axes secondaires.



Bande cyclable Avenue des 5 Cantons – Axe secondaire

4 Actions et programme de déploiement

Réalisation d'un cahier des charges techniques propre aux aménagements cyclables

Axes de maillage du plan vélo :

Les axes de maillage servent à relier les axes plus importants.

Dans la majorité des situations le maillage sera traité sous forme de mixité, possible sur les zones 30.

Une signalétique est à étudier pour permettre à l'usager de se repérer et rejoindre les axes structurants et secondaires depuis les axes de maillage.



Double sens cyclable Rue d'Augeron

Carte globale



Axe structurant : ●
32 067 m

Axes structurants

Avenue de l'Adour

Boulevard des plages

Rue Moulin Barbot

Avenue de Montbrun

Boulevard du BAB

Avenue de Biarritz

Rue de Bassussary

Avenue de Bayonne

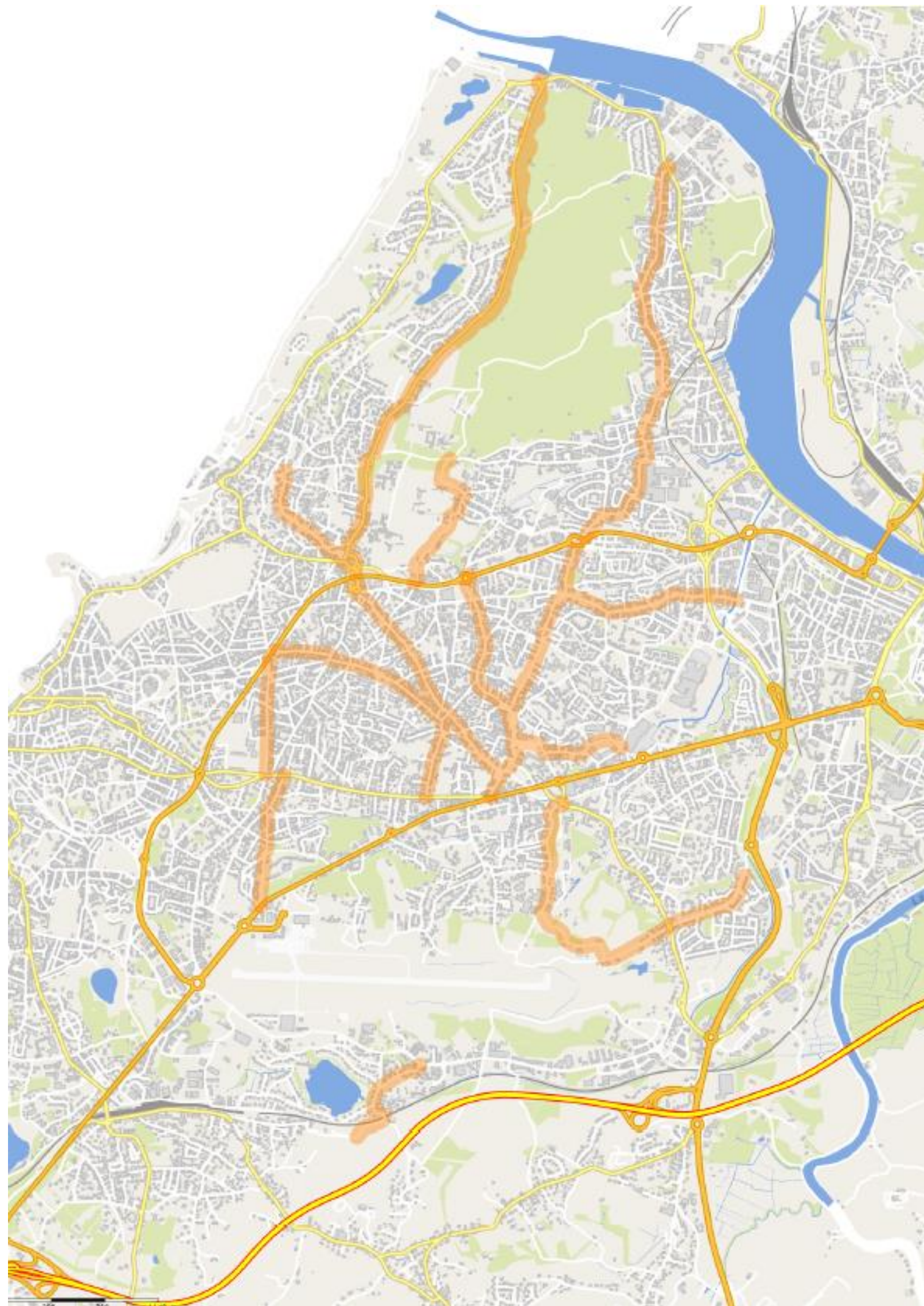
Avenue d'Espagne

Avenue de Maignon

Rue de Pitoys

Rue de Saint-Pée

Carte globale



Axe secondaire : ●
23 934 m

Axes secondaires

Promenade de la Barre

Allée de l'Empereur

Rue de Hausquette

Rue Albert Le Bariller

Rue Amédée Dufourg

Rue des Barthes

Rue de Hardoy

Rue des Cinq Cantons

Rue D'Arcangues

Rue des Quatre Cantons

Rue de Mirambeau

Rue d'Aritxague /
Professeur Cuzacq

Carte globale



Axe structurant : ●
32 067 m

Axe secondaire : ●
23 934 m

Total linéaire
(structurant + secondaire) :
56 001 m

5. Réalisation d'un plan de communication pour promouvoir l'usage du vélo

5.1 – le volet réglementaire

A/ Quelle réglementation pour les usagers du vélo?

BIEN ÉQUIPÉ POUR CIRCULER = ÊTRE VISIBLE



5. Réalisation d'un plan de communication pour promouvoir l'usage du vélo

5.1 – le volet réglementaire

A/ Quelle réglementation pour les usagers du vélo?

➔ CONNAÎTRE LA SIGNALISATION

PAS D'OBLIGATION D'EMPRUNTER

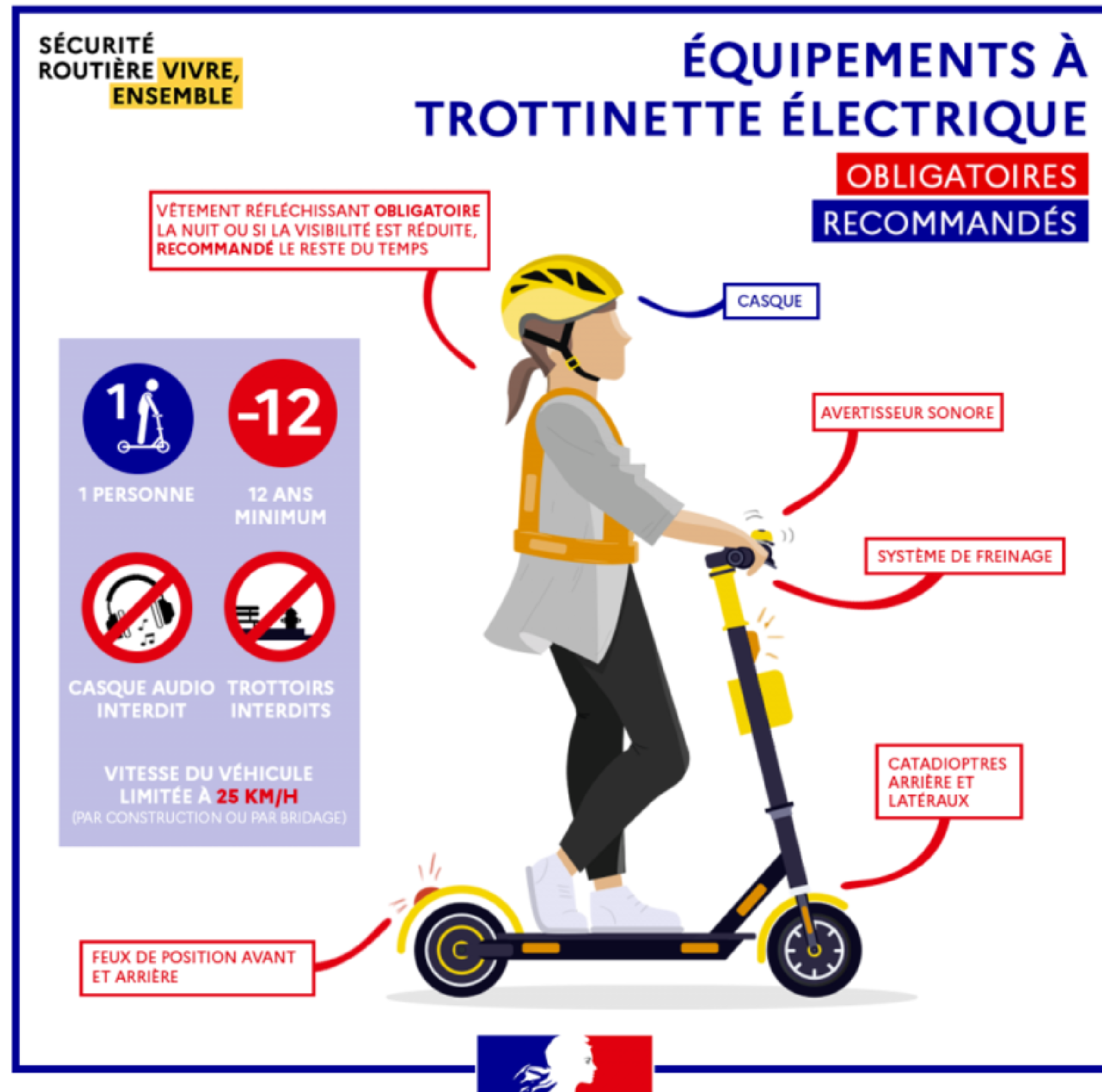
UN AMENAGEMENT CYCLABLE SAUF SI ARRETE MUNICIPALE EN VIGUEUR



5. Réalisation d'un plan de communication pour promouvoir l'usage du vélo

5.1 – le volet réglementaire

B/ Cohabiter avec les autres usagers



EDPM

Engin de Déplacement
Personnel Motorisé

Trottinette
Gyropode
Hoverboard
Monoroue
Skateboard électrique..

Circulation possible
sur bande/piste cyclable

et sur voirie jusqu'à 50 km/h
Trottoirs interdits

Assurance responsabilité
civile obligatoire

33

5. Réalisation d'un plan de communication pour promouvoir l'usage du vélo

RAPPELS

5.1 – le volet réglementaire

A/ Quelle réglementation pour les usagers du vélo?

Infractions au Code de la Route =
amendes forfaitaires



- Porter écouteurs, oreillettes, casque audio, téléphone portable à la main en roulant (135 €)
- Remonter les files de véhicules par la droite, circulation sur trottoir ou en sens interdit, non respect du feu rouge, circulation sous emprise d'alcool (135 €)
- Avoir un passager sans siège, remorquage, défaut d'éclairage et de frein, circulation à plus de 2 de front (35 €)



- Vitesse limitée à 25 km/h sur piste cyclable,
- Vitesse > 25 km/h, circulation sur voirie

5. Réalisation d'un plan de communication pour promouvoir l'usage du vélo

5.1 – le volet réglementaire

B/ Cohabiter avec les autres usagers

- **Le dépassement et le franchissement d'une ligne blanche continue sont interdits par le code de la route.**

Exception : chevaucher une ligne blanche pour doubler un cycliste est autorisé depuis juillet 2015.

Le dépassement d'un cycliste sur une ligne continue est admis sur les routes à double sens dont la vitesse est limitée à 50 km/h.
(Article R 414-4 du code de la route)

Distance minimale de sécurité avec les cyclistes: 1m en ville/1,50m hors agglomération

- **Ralentissez à un carrefour (depuis 2012; possibilité pour les cyclistes de franchir certains feux rouges),**
- **Respectez les sas vélos,**
- **Ne stationnez pas sur une piste cyclable**



SENSIBILISER LES AUTOMOBILISTES



5. Réalisation d'un plan de communication pour promouvoir l'usage du vélo

5.2 – le volet communication

Quelle stratégie de communication adopter?

Le plan vélo de la ville d'Anglet s'inscrit dans l'axe 3 du projet

Prospective 2020-2026 : « Accentuer l'innovation environnementale ».

Le Plan vélo porte une ambition inédite, faire du vélo un mode de transport à part entière.

Il doit cependant s'inscrire dans une stratégie plus globale qui vise à promouvoir les mobilités douces et/ou actives.

La mobilité douce désigne l'ensemble des déplacements non motorisés comme la marche à pied, le vélo, le roller et tous les transports respectueux de l'environnement.

Les enjeux de la mobilité douce ne sont pas uniquement environnementaux mais également économiques et sociaux.

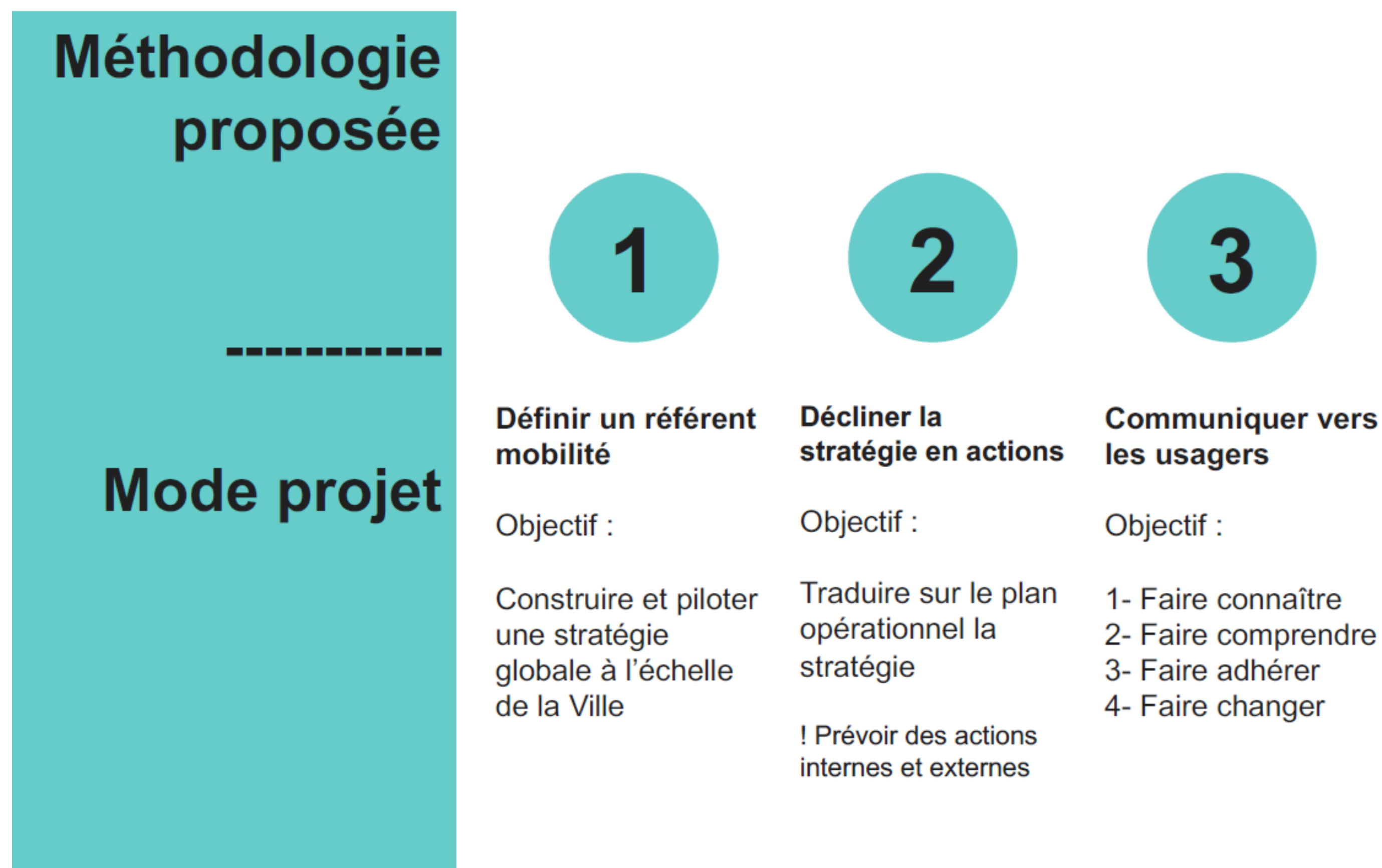
5. Réalisation d'un plan de communication pour promouvoir l'usage du vélo

5.2 – le volet communication

Le plan vélo n'est qu'un outil permettant d'atteindre les objectifs du report modal fixé par le PDU à l'horizon 2030.

A savoir, actuellement la part vélo représente 1% à l'échelle de l'agglomération et **l'objectif fixé pour 2030 est d'arriver à 8%**

Il nous semble donc indispensable pour atteindre cet objectif d'élargir la communication à tous les modes alternatifs à l'automobile **en désignant un chargé de projet pour traiter de cet enjeu majeur.**





6. CHIFFRAGE DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN VÉLO

6. Chiffrage de la mise en œuvre du plan vélo

Afin de déployer le programme figurant sur la cartographie présentée précédemment, trois niveaux d'intervention doivent être mis en œuvre:

- **Niveau 1:** améliorations mineures de l'existant à travers retour des conseils de quartier, des usagers du vélo (associations, administrés, guichet unique...),
- **Niveau 2:** améliorations sur axes existants générant une dépense lourde,
- **Niveau 3:** création d'un nouvel aménagement cyclable.

Le niveau 1 ne sera pas traité dans le cadre du chiffrage, car pouvant être géré avec les équipes de la régie municipale.

Nous allons donc nous consacrer au chiffrage des deux autres niveaux à travers des fiches actions.

A noter que le Syndicat des Mobilités interviendra financièrement de la façon suivante conformément à leur règlement d'intervention :

	Structurant	Secondaire
Etudes	30 %	15%
Travaux	30%	20%

6.1 AXES STRUCTURANTS EXISTANTS

Axe Vélodyssée (EuroVélo n°1) – linéaire 8 620 m – 860 000 € TTC

Avenue de l'Adour – linéaire 4 000 m

Boulevard des Plages – linéaire 3 600 m

Allée Paul Prieto – linéaire 570 m

Boulevard de la Mer – linéaire 450 m

Axe trambus 1 – chiffrage non réalisable en l'état car nécessite de revoir la place du vélo dans l'intégralité de l'itinéraire 3 950 m

Avenue de Bayonne – linéaire 1 150 m

Rue Jean Léon Laporte – linéaire 1 300 m

Avenue de Biarritz – linéaire 1 500 m

6.2 AXES STRUCTURANTS CREATIONS

Ratio:

300 € HT/ml pour une piste bi directionnelle

200 € HT/ml pour une piste unidirectionnelle

Axe centre ville – Maignon – linéaire 2 214 ml – 800 000 € TTC

Allée Pierrette Gavel – linéaire 170 m

Avenue de Minerva – linéaire 84 m

Avenue de Maignon – linéaire 1 960 m

Axe Adour – Plages 5 550 m de piste cyclable bi directionnelle à aménager – 2 000 000 € TTC

Avenue de Montbrun – linéaire 2 260 m

Avenue Abbé Cestac – linéaire 600 m

Rue du Moulin Barbot – linéaire: 1 090 m

Rue de Bossut – linéaire 90 m

Rue du Général Sauvagnac – linéaire 1 400 m

Allée Fontaine Laborde – linéaire: 110 m

Axe Bayonne – Biarritz – 4 070 m de piste cyclable à aménager – 1 700 000 € TTC

Boulevard du BAB – linéaire 4 070 m

6.2 AXES STRUCTURANTS CREATIONS

Axe Melville Lynch – Halles d'Iraty : 2 330 m de voie verte à aménager – 840 000 € TTC

Rue du Colonel Melville Lynch – linéaire 400 m

Rue de Pitoys – linéaire 1 680 m

Rue de l'Aviation – déjà réalisé

Allée Etchecopar – linéaire 250 m à aménager

Axe Melville Lynch – Arcangues (3 croix) 2 750 m de piste bidirectionnelle ou voie verte à aménager – 610 000 € TTC

RD 932 – linéaire 740 non chiffré car compétence Département et en grande partie sur Bayonne

Rue de Saint-Pée – linéaire 1 900 m

Avenue de Cambo (RD932/école de Sutar) – linéaire 110 m

Axe Melville Lynch – Bassussarry 1 100 m de piste bidirectionnelle ou voie verte à aménager – 400 000 € TTC

Avenue de Cambo – linéaire 450 m

Rue de Bassussarry – linéaire 650 m

Axe Saint Jean – Aéroport – 1 750 m de piste cyclable à aménager – 840 000 € TTC

Avenue d'Espagne – linéaire 1 750 m

6.3 AXES SECONDAIRES EXISTANTS

Axe centre ville – Adour : 2 822 m d'aménagement cyclable – 300 000 € TTC

Section BAB- Fine – 934 m

Section Bois Belin – BAB – 345 m

Section Place Lamothe – Bois Belin – 903 m

Section centre ville–place Lamothe – 640 m

Axe centre ville – 5 Cantons : 1 990 m d'aménagement cyclable – 200 000 € TTC

Rue du huit mai – 220 m

Rue des 5 cantons – 1 500 m

Pont Francois Dommain – 170 m

Place du Général Leclerc – 100 m

6.3 AXES SECONDAIRES EXISTANTS

Axe 5 Cantons- Plages : 1 280 m d'aménagement cyclable – 130 000 € TTC

Rue Eugène Labaste – 150 m

Allée William Marcel – 440 m

Impasse du Cout – 250 m

Rue du Moulin Barbot – 50 m

Rue de Bossut – 100 m

Rue du Général Sauvagnac – 150 m

Allée Fontaine Laborde – 140 m

Axe général Leclerc – Adour : 3 800 m d'aménagement cyclable – 380 000 € TTC

Promenade de la Barre – 3 800 m

Axe plaine des sports de Girouette- centre Aritxague : 682 m d'aménagement cyclable – 70 000 € TTC

Rue d'Artixague – 402m

Avenue du Professeur René Ouzacq – 280 m

6.4 AXES SECONDAIRES CREATIONS

Axe Fine / Adour - 2 070 m - 750 000 € TTC

Rue Henri Rénéric - linéaire 400 m

Allée de l'Empereur - linéaire 1 670 m

Axe avenue de Biarritz / bd du BAB - 1223 m - 370 000 € TTC

Rue de Louillot - linéaire 452 m

Rue des 4 Cantons - linéaire 346 m

Rue de Chassin - linéaire 30 m

Rue du Rouge - linéaire 395 m

Axe Larochefoucauld / Aguiléra - linéaire 704 m - 210 000 € TTC

Allée d'Aguiléra - linéaire 704 m

Axe Hausquette / Pontots - linéaire 1 257 m - 380 000 € TTC

Rue de Hardoy - linéaire 1 044 m

Rue des Pontots - linéaire 213 m

Axe centre ville / bld du BAB - linéaire 1 258 m - 380 000 € TTC

Rue d'Arremoun - linéaire 301 m

Rue de Bahinos - linéaire 957 m

6.4 AXES SECONDAIRES CREATIONS

Axe Pitoys / Arcangues 862 m – 260 000 € TTC

Rue d'Arcangues – linéaire 862 m

Axe centre ville / centres commerciaux : 1 299 m d'aménagement cyclable – 390 000 € TTC

Rue Amédée Dufourg – linéaire 190 m

Rue Albert la Bariller – linéaire 285 m

Allée de Quintau – linéaire 167 m

Rue Eugène Bernain – linéaire 80 m

Rue des Barthes – linéaire 577 m

Axe centre ville / Plaine des sports de Girouette : 1 717 m d'aménagement cyclable – 500 000 € TTC

Rue de Mirambeau – linéaire 842 m

Chemin de Juzan – linéaire 525 m

Rue de Girouette – linéaire 350 m

6.5 SYNTHÈSE DES DEPENSES

Axes structurant existants – 860 000 €TTC

Vélodyssée – linéaire 8 620 m – 860 000 €TTC

Axes trambus 1 – linéaire 3 950 m – CHIFFRAGE IMPOSSIBLE

Axes structurant créations – 7 190 000€TTC

Axe Centre Ville/Maignon – 2214m – 800 000 €TTC

Adour / Plages – linéaire 5 550 m – 2 000 000 €TTC

Axe Bayonne / Biarritz – linéaire 4 070 m – 1 700 000 €TTC

Melville Lynch / halles d'Iraty Biarritz – linéaire 2 330 m – 840 000 €TTC

Melville Lynch / 3 Croix (Arcangues) – linéaire 2 640 m – 610 000 €TTC

Melville Lynch / Bassussarry – linéaire 1 100 m – 400 000 €TTC

Axe carrefour Saint-Jean / Aéroport – linéaire 1 750 m – 840 000 €TTC



Montant total axes structurants: 8 050 000 €

6.5 SYNTHÈSE DES DEPENSES

Axes secondaires existants – 1 080 000 € TTC

Axe centre ville / Adour – linéaire 2 822 m – 300 000 € TTC

Axe centre ville / 5 Cantons – linéaire 1 990 m – 200 000 € TTC

Axe 5 Cantons / Plages – linéaire 1 280 m – 130 000 € TTC

Axe Général Leclerc / Adour – linéaire 3 800 m – 380 000 € TTC

Axe plaine des sports de Grouette / centre Aritxague – linéaire 682 m – 70 000 € TTC

Axes secondaires créations – 2 740 000 € TTC

Axe Fine / Adour – linéaire 2 070 m – 750 000 € TTC

Axe avenue de Barritz / bld du BAAB – linéaire 2 230 m – 370 000 € TTC

Axe carrefour Laroche foucauld / Aguiléra – linéaire 704 m – 210 000 € TTC

Axe Hausquette / Pontots – linéaire 1 257 m – 380 000 € TTC

Axe Pitoys / Arcangues – linéaire 862 m – 380 000 € TTC

Axe centre ville / bld du BAB – linéaire 1 258 m – 260 000 € TTC

Axe centre ville / centres commerciaux – linéaire 1 299 m – 390 000 € TTC

Axe centre ville / plaine des sport de Grouette – linéaire 1 717 m – 500 000 € TTC



Montant total secondaires – 3 820 000 € TTC

6.5 SYNTHÈSE DES DÉPENSES

La mise en œuvre complète du plan vélo s'élève donc à **11 870 000 € TTC**

Certains axes structurants, nous semblent être d'intérêt communautaire et à ce titre la question du financement peut se poser (Boulevard du BAB 1 700 000 € - Avenue d'Espagne: 840 000 €).

Ainsi le cout « Ville » pourrait être ramené à **9 330 000 € TTC**

	Cout total	Subventions	Cout Ville
Axes structurants	8 050 000 € TTC	2 415 000 € TTC	5 635 000 € TTC
Axes structurants Sans les VIC	5 510 000 € TTC	1 653 000 € TTC	3 857 000 € TTC
Axes secondaires	3 820 000 € TTC	764 000 € TTC	3 056 000 € TTC
Cout total Ville avec les VIC			8 691 000 € TTC
Cout total Ville sans les VIC			6 913 000 € TTC



VALIDATION DE L'ETAPE 2

Bureau d'adjoint du 13 octobre 2021



7. PLANIFICATION – EN COURS D'ÉLABORATION

7. PLANNIFICATION

Comme vu en phase diagnostic, la problématique des discontinuités a été mise en évidence.

A ce titre, il nous semble primordial de donner la priorité à la création d'aménagements cyclables permettant de finaliser des itinéraires.

Parmi ces discontinuités, la priorité est à donner aux axes structurants.

En dernier lieu, les aménagements existants seront mis en conformité avec le plan vélo.