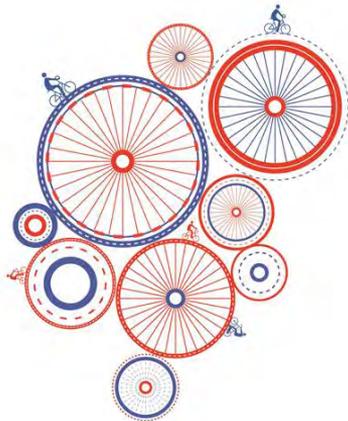




**Luysenbéarn**  
communauté de communes



# SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE

COMMUNAUTE DE COMMUNES DES LUYS EN BÉARN

Réalisation : 2024



Promu par



# SOMMAIRE

01. | PRÉAMBULE
02. | ÉTAT DES LIEUX
03. | ÉLABORATION DE LA STRATÉGIE
04. | MISE EN OEUVRE DU **SCHÉMA** DIRECTEUR CYCLABLE





## PRÉAMBULE

Schéma Directeur Cyclable



# PRÉAMBULE

La Communauté de communes des Luys en Béarn conduit un projet politique dont **l'un des axes consiste à s'inscrire durablement dans la transition écologique**. Considérant les enjeux liés au développement des mobilités douces, la Communauté de communes souhaite **mettre à profit l'ensemble des dispositifs proposés par les différents acteurs pour initier une véritable politique cyclable à l'échelle du territoire**. Le présent schéma cyclable a ainsi pour vocation de répondre à ces enjeux et de **proposer des solutions** visant la mise en œuvre efficace de cette politique, en termes d'aménagements, de services et d'équipements.

Ce schéma cyclable est le **fruit d'une volonté politique forte et se veut répondre à une demande croissante de la part des habitants** mais aussi **des communes et des autres acteurs impliqués**. Cela se traduit par **l'émergence et la réalisation récente de certains projets** :

- élaboration et mise en œuvre de **schémas cyclables locaux des communes de Montardon, Navailles-Angos, Sauvagnon et Serres-Castet** ;
- projet de **réalisation d'une véloroute au sud du territoire porté par le Département des Pyrénées-Atlantiques : la véloroute du Luy** ;
- **d'autres projets relatifs au développement du cyclable**, qui ont pu être recensés pendant l'étude.

La Communauté de communes est engagée dans la valorisation des mobilités actives et cyclables et **cette thématique est pilotée par une commission «Habitat et mobilités»** dédiée qui mène depuis le début du mandat des **réflexions et des actions autour de la promotion du développement des modes actifs**, en particulier le cyclable.

De plus, la Communauté de communes des Luys en Béarn **est compétente en termes d'aménagement du territoire** pour l'élaboration de documents structurants comme les plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi) ou encore le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET). Elle est également compétente **en matière d'aménagements dans les zones d'activités économiques**.

Même si la Communauté de communes n'est, à ce stade, pas engagée sur la prise de compétence mobilité, elle mène des **réflexions sur le scénario d'intervention en matière de politique cyclable, notamment par déclinaison d'actions susceptibles d'émarger au plan d'actions du PCAET qu'elle réalise**.

En complément, elle entend **poursuivre son accompagnement auprès des communes sur le volet cyclable** afin **d'accentuer la mise en œuvre** de sa politique par la **mise en place d'une chargée de mission vélo, et via un fonds de concours**.

Ce schéma a pour objectif de **favoriser l'usage du vélo pour les déplacements quotidiens vers les services et équipements des polarités du territoire**, tout en **intégrant les aménagements prévus par les communes et les territoires limitrophes**.

A travers ce schéma, la Communauté de communes entend :

- **identifier les pôles générateurs** (y compris les zones économiques) de déplacements et les pratiques de mobilités dans le territoire ;
- **définir une carte du maillage à réaliser** avec la typologie des voies et les aménagements à privilégier vis-à-vis des recommandations du CEREMA ;
- **aménager les centres-bourgs pour intégrer et développer la pratique cyclable** dans les communes identifiées comme polarité dans le Schéma de Cohérence Territorial ;
- **définir les points de stationnement à planter**, service essentiel dans l'écosystème vélo, en lien avec les autres modes de transports en commun ;
- **proposer les animations et accompagnements à mettre en place** selon les publics cibles.

**Dans cette étude, la Communauté de communes a aussi fait le choix d'effectuer un travail spécifique sur l'aménagement de la mobilité cyclable dans les zones d'activités économiques. Ces zones, lieux d'emplois très importants, possèdent des caractéristiques spécifiques (trafic et vitesse parfois importantes, présence de nombreux poids-lourds, ...) imposant des aménagements cohérents et lisibles par tous.**

**C'est aussi à proximité de ces lieux que sont implantés les arrêts de transports en commun et aires de covoiturage, essentiels dans la stratégie territoriale d'intermodalité par la Communauté de communes.**

# RAPPEL DES DIFFÉRENTS USAGERS DU VÉLO ET LEURS ATTENTES



## UTILITAIRES

- **Déplacements quotidiens** : travail, loisirs, études, achats, visites, ... ;
- **Distances courtes**, s'allongeant avec le VAE, trajets récurrents souvent en zone urbaine ;
- Recherche de **trajets directs**, sûrs, avec des **aménagements cohérents** ;
- Besoin d'un **stationnement** à proximité immédiate du pôle de destination ou de correspondance ;
- Vélo standard, VAE, vélos cargos.



## LOISIRS / BALADE

- **Promenades**, utilisation familiale, récréative, touristique ;
- **Destinations variées**, distances moyennes dans/et hors agglomération ;
- **Trajets agréables, sécurisés par la séparation des usages** avec des aménagements confortables ;
- Tout type de vélos.



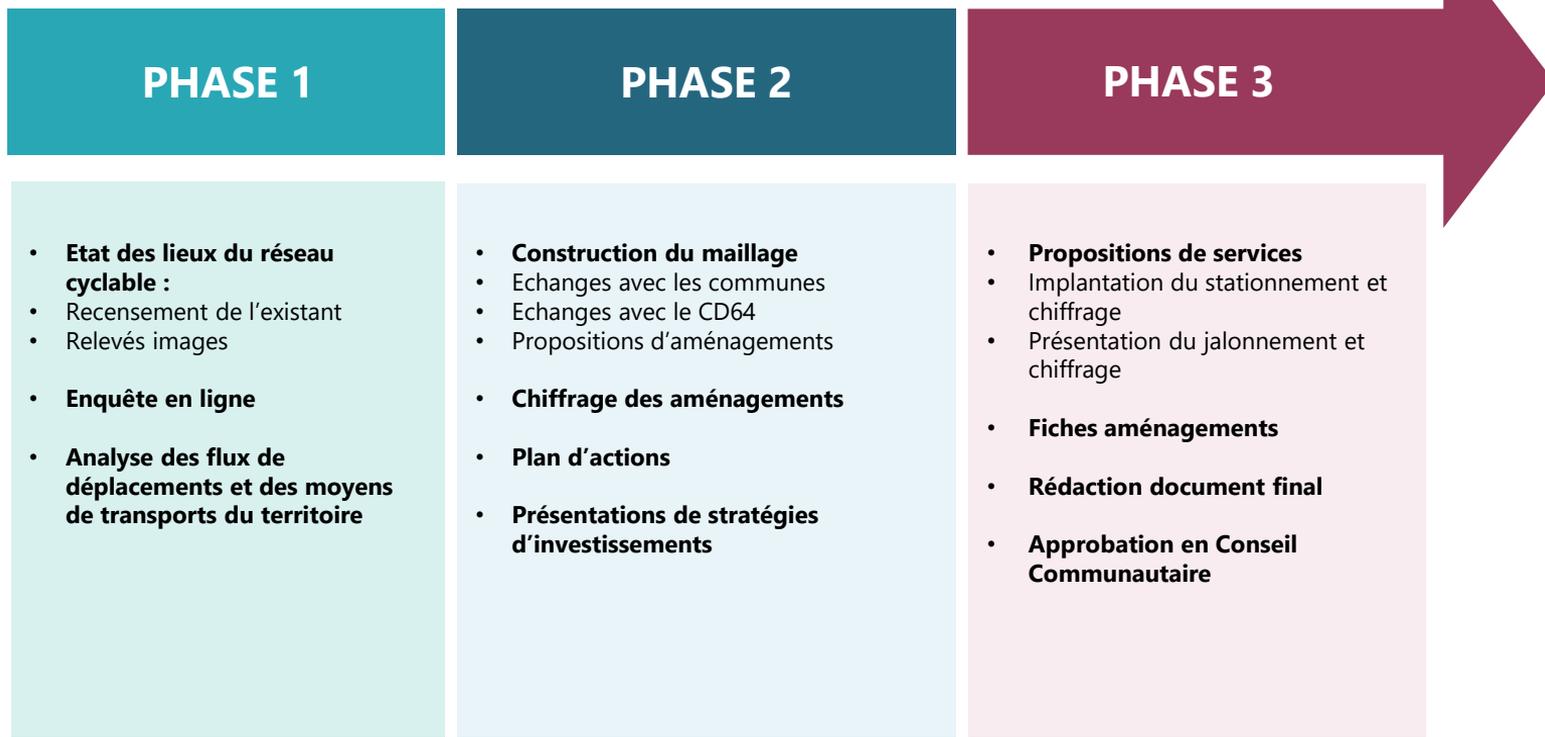
## TOURISME

- **Vacances à vélo** : Voyages ou découverte et visites à vélo ;
- **Voyages** : 400 km hebdomadaires en moyenne sur des itinéraires agréables, sécurisés (sites propres si possibles), services spécialisés pour cyclistes (train+vélo, stationnement, réparation, ...) ;
- **Visites** : 30 km de trajet en moyenne, cadre agréable et itinéraires jalonnés et sécurisés.



## SPORTIF

- **Longues distances**, sur voirie en interurbain ;
- **Trajets sportifs, sécurisés par la limitation du trafic**, hors des pistes pour des raisons de confort ;
- Vélos de route/sportifs.





## ÉTAT DES LIEUX

Schéma Directeur Cyclable

## LUYS EN BÉARN

### PRINCIPAUX FLUX DOMICILE- TRAVAIL

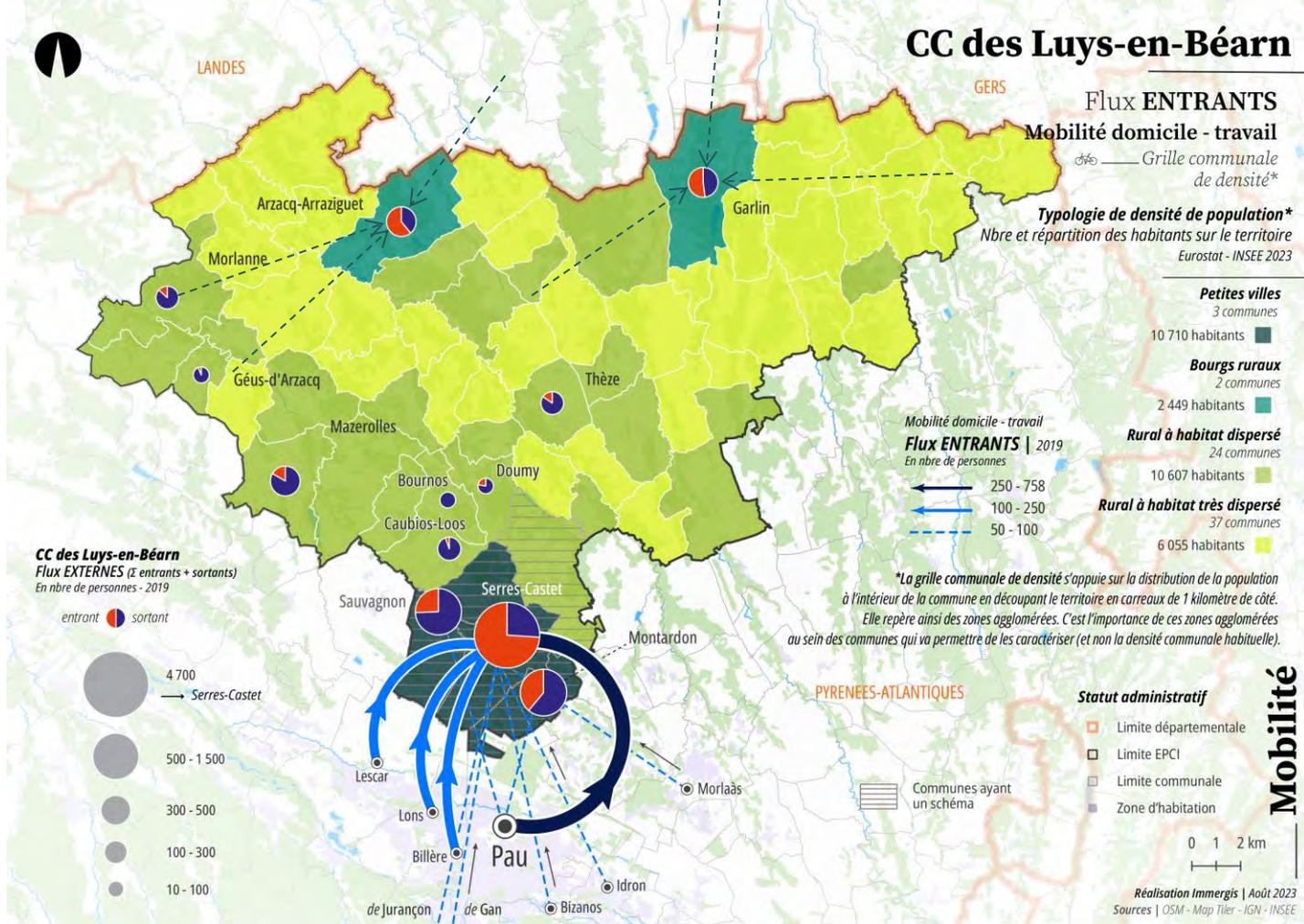
### ENTRANTS

Les principaux flux domicile-travail entrants dans les Luys en Béarn viennent des communes de l'agglomération paloise : Pau, Billère, Lons et Lescar.

La majeure partie de ces flux sont en direction des communes du sud. Mais il est à noter que les anciens sièges de Communautés de communes, Arzacq-Arraziguet et Garlin – Thèze exclue, possèdent plus de flux entrants que sortants.

Au total, plus de 12 000 personnes habitent et travaillent dans la Communauté de communes et ces emplois sont principalement situés dans les communes du sud.

A noter : beaucoup de flux traversent le territoire depuis les Landes vers le bassin de Lacq sans interaction avec les Luys en Béarn.



## LUYS EN BÉARN

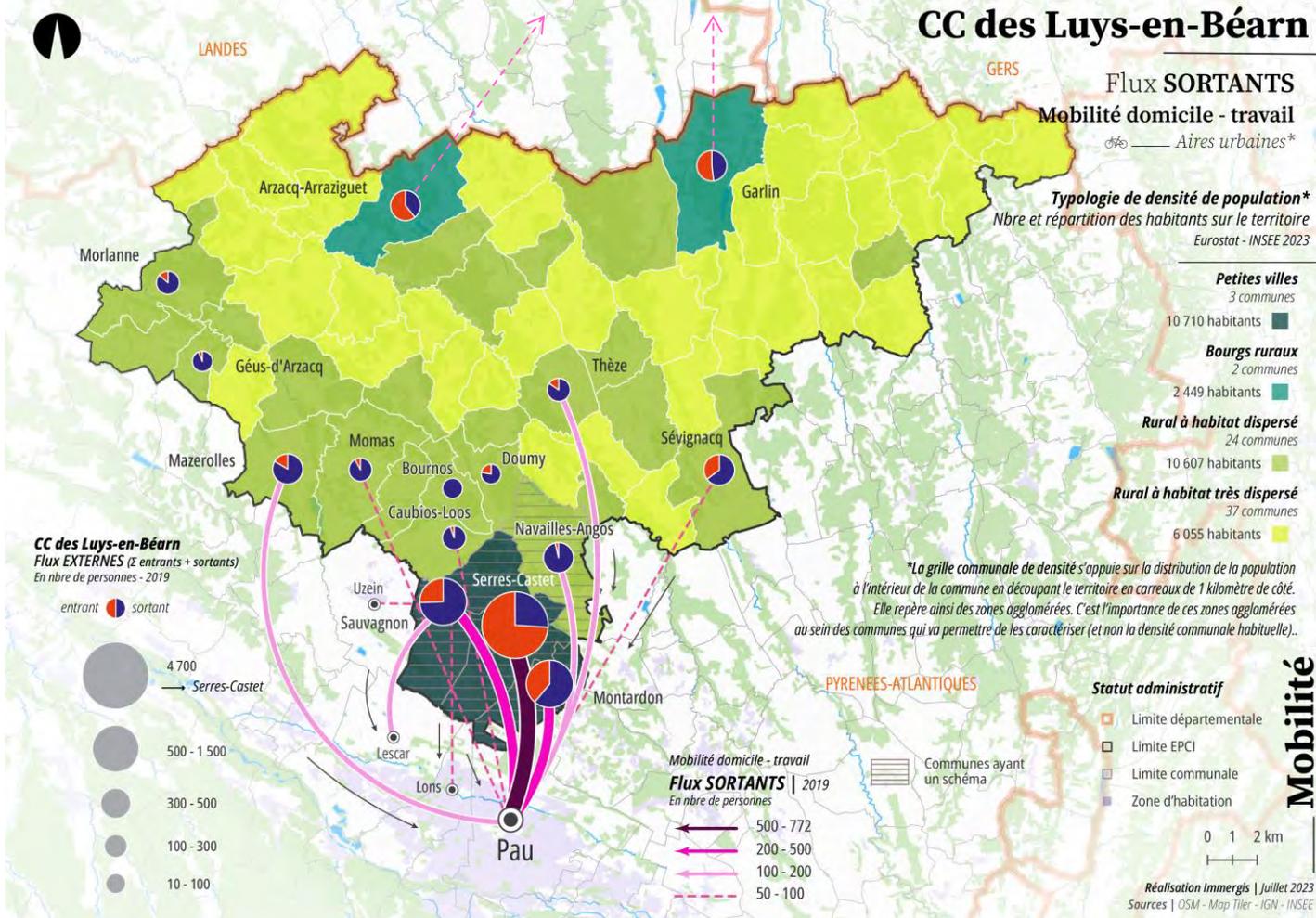
PRINCIPAUX FLUX  
DOMICILE- TRAVAIL

SORTANTS

Cette carte représente **l'ensemble des flux quotidiens sortants du territoire.**

Là encore, le phénomène est le même que pour les flux entrants, avec des **déplacements tournés vers l'agglomération paloise.**

A noter : pour les communes de la **partie Ouest (Morlanne et alentours)**, leurs flux sont tournés vers l'intercommunalité de **Lacq-Orthez**. Ces flux étant bien plus faibles que les liaisons avec l'agglomération paloise, ils n'apparaissent pas sur la cartographie ci-contre, mais ils ont bien été pris en compte.





## LUYS EN BÉARN

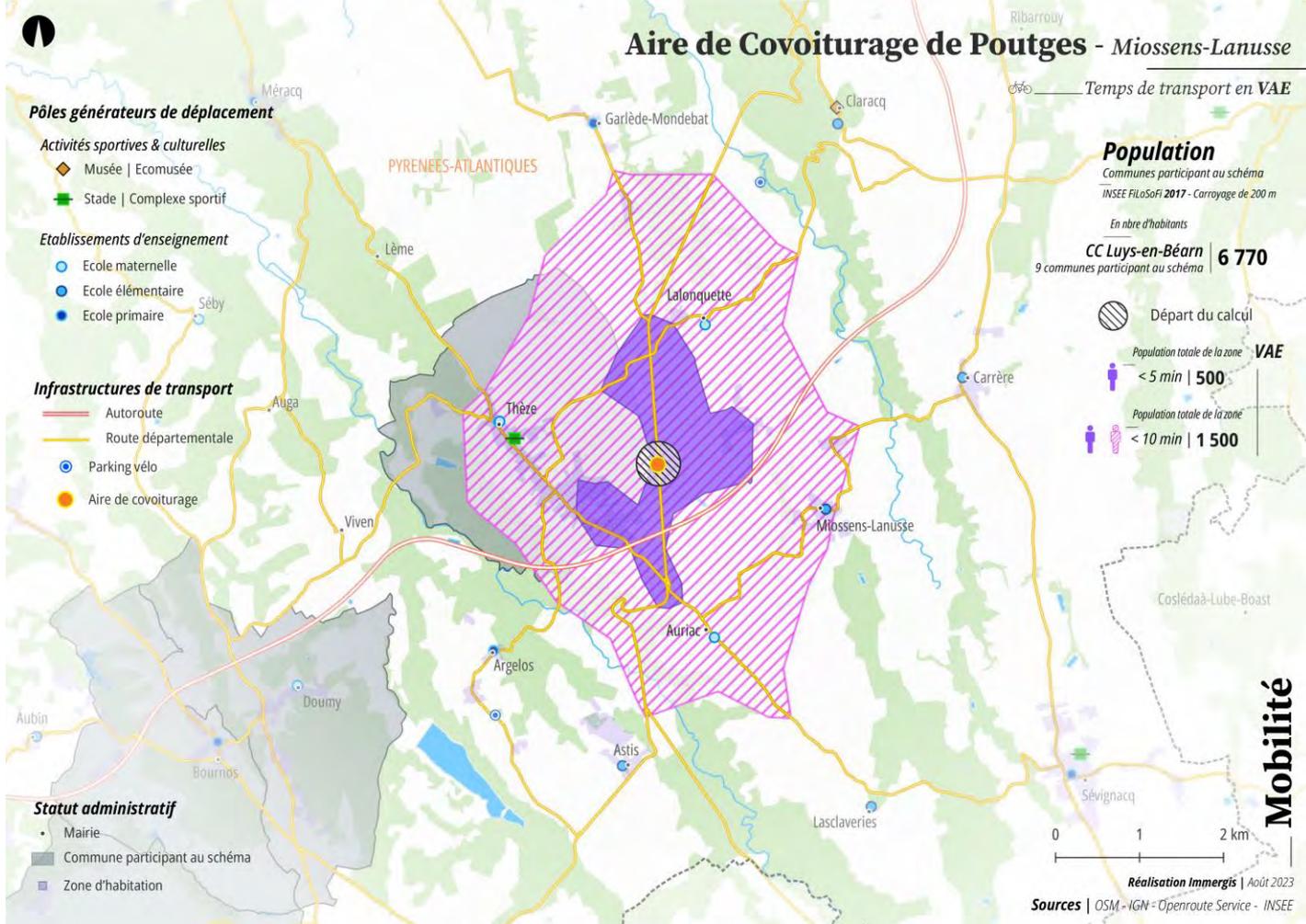
### POTENTIEL VELO VERS LES ZONES D'ACTIVITES ET AIRES DE COVOITURAGE

Cette carte isochrone présente le potentiel cyclable depuis le **parc d'activités de Thèze et son aire de covoiturage**. Basée sur le réseau existant, elle permet d'identifier visuellement le temps de parcours à VAE (vélo à Assistance Electrique) depuis les communes proches.

Les calculs prennent en compte la topographie des différents axes empruntés.

Au total, **1 500 habitants résident à moins de 10 minutes en VAE de la zone d'activité et l'aire de covoiturage, soit une grande partie des habitants de Thèze, Auriac, Miossens et Lalouquette.**

**A noter :** 10 minutes correspondent au temps pratiqué pour un déplacement multimodal.



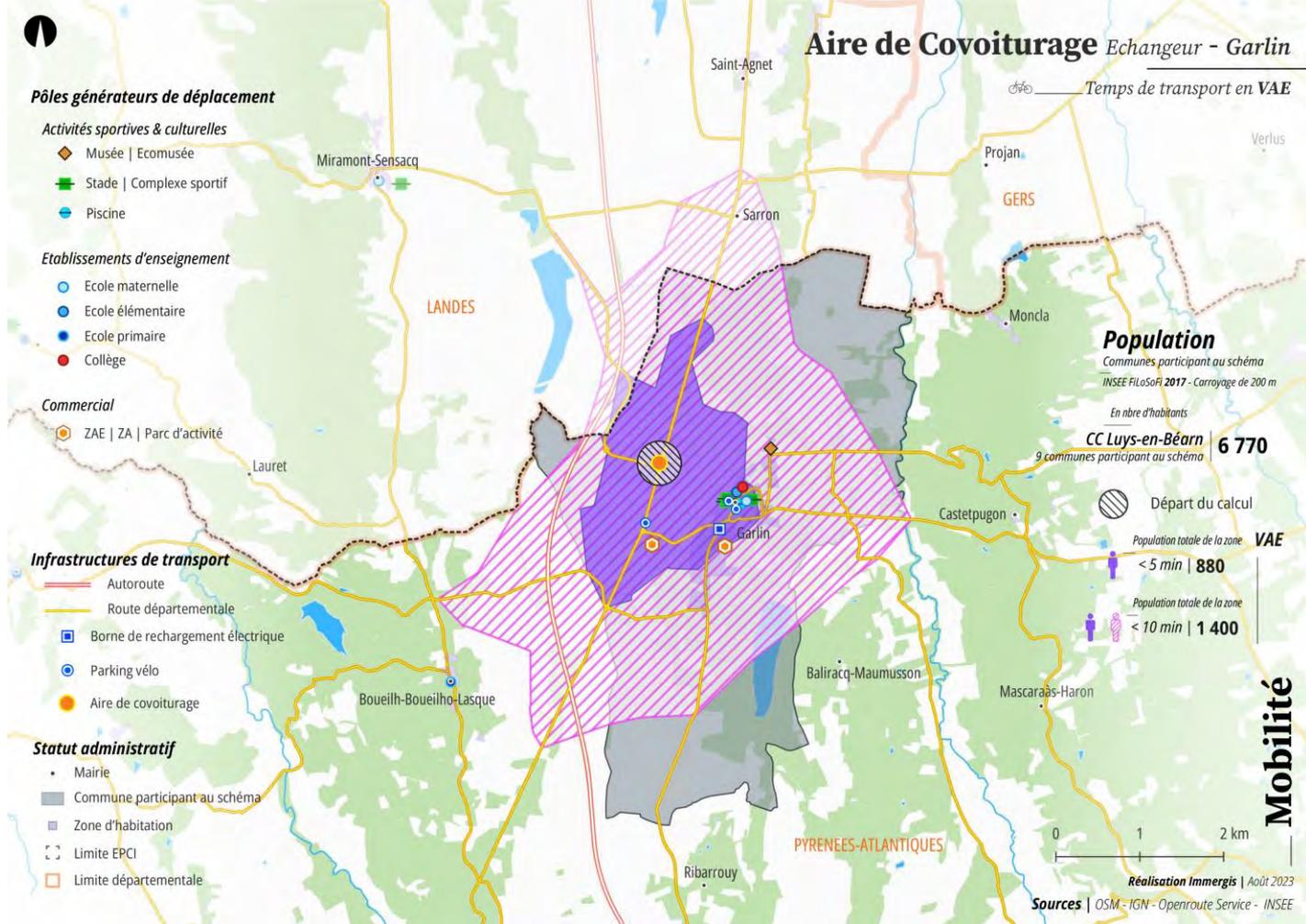
## LUYS EN BÉARN

### POTENTIEL VELO VERS LES ZONES D'ACTIVITES ET AIRES DE COVOITURAGE

Cette carte isochrone présente le potentiel cyclable depuis le **parc d'activités de Garlin et son aire de covoiturage (ouverte fin 2023)**. Basée sur le réseau existant, elle permet d'identifier visuellement le temps de parcours à VAE (vélo à Assistance Electrique) depuis les communes proches.

Nous retrouvons des résultats similaires au calcul précédent, mais il est à noter **que les communes limitrophes ne sont, ici, pas atteintes**. Les distances sont plus longues entre Garlin et ses communes périphériques et **cela réduit la portée depuis sa zone d'activité**.

De plus, celle-ci impose **la traversée de la RD834**, axe très fréquenté.



# LA PRATIQUE DU VÉLO SUR LE TERRITOIRE

Les déplacements au sein des Luys en Béarn se font très largement en véhicule motorisé :

Type de déplacement	CC des Luys en Béarn	CC du Nord Est Béarn	CA Pau Béarn Pyrénées	Département des Pyrénées-Atl.	Part modale nationale
Pas de déplacement	5,5 %	5,6 %	3,3 %	4,8 %	4,1 %
Marche à pied (ou rollers, patinette)	2,3 %	2,0 %	5,5 %	4,5 %	6,1 %
Vélo (y compris à assistance électrique)	0,8 %	0,9 %	3,9 %	2,0 %	2,3 %
Deux-roues motorisé	0,8 %	0,6 %	1,7 %	1,9 %	1,8 %
Voiture, camion ou fourgonnette	88,9 %	89,3 %	79,8 %	83,0 %	70,4 %
Transports en commun	1,8 %	1,6 %	5,8 %	3,7 %	15,2 %

*Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail (INSEE RP 2020)*

La typologie de déplacement sur le territoire des Luys en Béarn montre une dépendance importante à la voiture si l'on compare aux données départementales. Cela est cohérent avec la typologie du territoire, péri-urbain à proximité de Pau mais rural dès que l'on s'éloigne des communes limitrophes de l'agglomération paloise.

- 95,7 % des ménages possèdent au moins une voiture,
- 59,9 % des ménages possèdent 2 voitures ou plus,
- 86,1% des ménages ont au moins un emplacement réservé au stationnement.



## LUYS EN BÉARN

### POTENTIEL VELO VERS LES ETABLISSEMENTS SCOLAIRES

Cette carte isochrone présente le potentiel cyclable depuis le collège d'Arzacq-Arraziguet. Basée sur le réseau existant, elle permet d'identifier visuellement le temps de parcours à vélo vers le collège.

Au total, **2 520 habitants résident à moins de 20 minutes à vélo du collège d'Arzacq-Arraziguet et Vignes à moins de 10 minutes.**

**A noter :** le temps de trajet considéré comme acceptable pour des primo-pratiquants du vélo au quotidien et pour un déplacement monomodal **est de 20 minutes**. Ce temps, défini par les études de l'ADEME est une **première limite en termes de faisabilité** de trajets à vélo pour favoriser le changement de mode de déplacement.



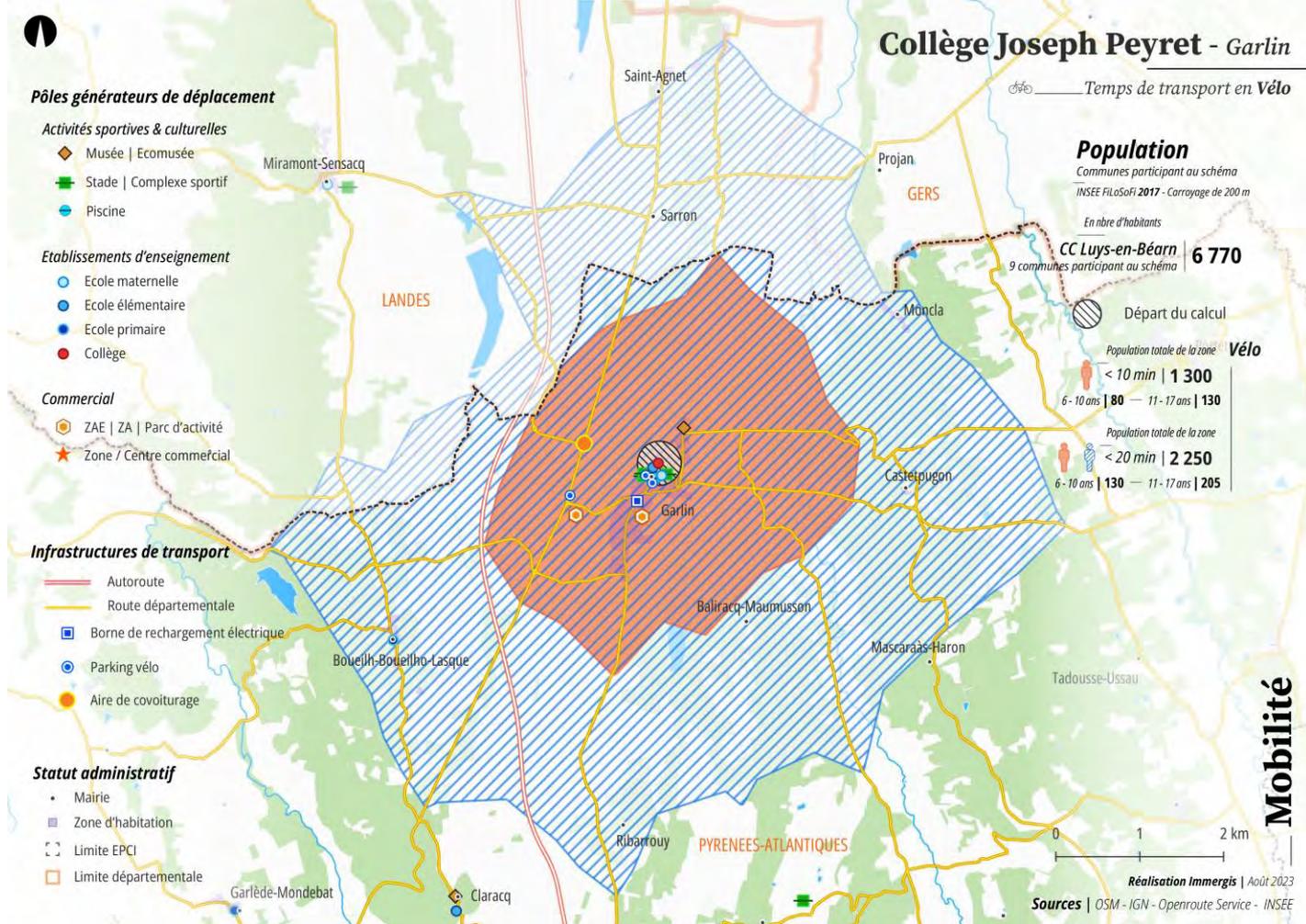
## LUYS EN BÉARN

### POTENTIEL VELO VERS LES ETABLISSEMENTS SCOLAIRES

Cette carte isochrone présente le potentiel cyclable depuis le collège **Joseph Peyret à Garlin**. Basée sur le réseau existant, elle permet d'identifier visuellement le temps de parcours à vélo vers le collège.

Nous retrouvons des chiffres similaires avec l'isochrone précédent, à la différence que les communes limitrophes de Garlin ne sont atteintes, ici, **qu'à partir d'une quinzaine de minutes à vélo**.

Cela permet de visualiser le potentiel cyclable pour les élèves des établissements scolaires majeurs du territoire, les collèges. En effet, les collégiens sont considérés comme un des publics les plus volontaristes à utiliser le vélo d'après les études de l'ADEME.



- La structure du territoire ainsi que les différents pôles générateurs de déplacement permettent de préfigurer des **axes cyclables utilitaires au sein des Luys en Béarn. Ils dépendent directement de la structure des pôles générateurs de déplacements et des flux de mobilité au sein du territoire. Les parts modales constatées, notamment dans le cadre des déplacements domicile-travail, traduisent également les possibilités d'évolution de la mobilité** à l'échelle du territoire communautaire.
- Il existe un **fort potentiel au sein des polarités du territoire. Les communes d'Arzacq-Arraziguet, Garlin et Thèze, concentrent la majorité des flux pendulaires (hors communes du sud) internes et externes du territoire. Les déplacements vers les EPCI voisins se concentrent quasi-exclusivement sur l'agglomération paloise, mais la connexion avec Lacq/Artix/Orthez à l'ouest n'est pas à négliger.**
- Sur certaines communes de la Communauté de communes, **les enjeux de déplacements du quotidien apparaissent comme des enjeux « secondaires »** en termes de potentiel d'usage et de report modal. Au niveau de ces communes, **l'aménagement cyclable relèvera d'avantage d'une vocation de loisir/touristique.** Les déplacements du quotidien seront plus pertinents sous une forme d'intermodalité, dans la mesure du possible.



## LUYS EN BÉARN

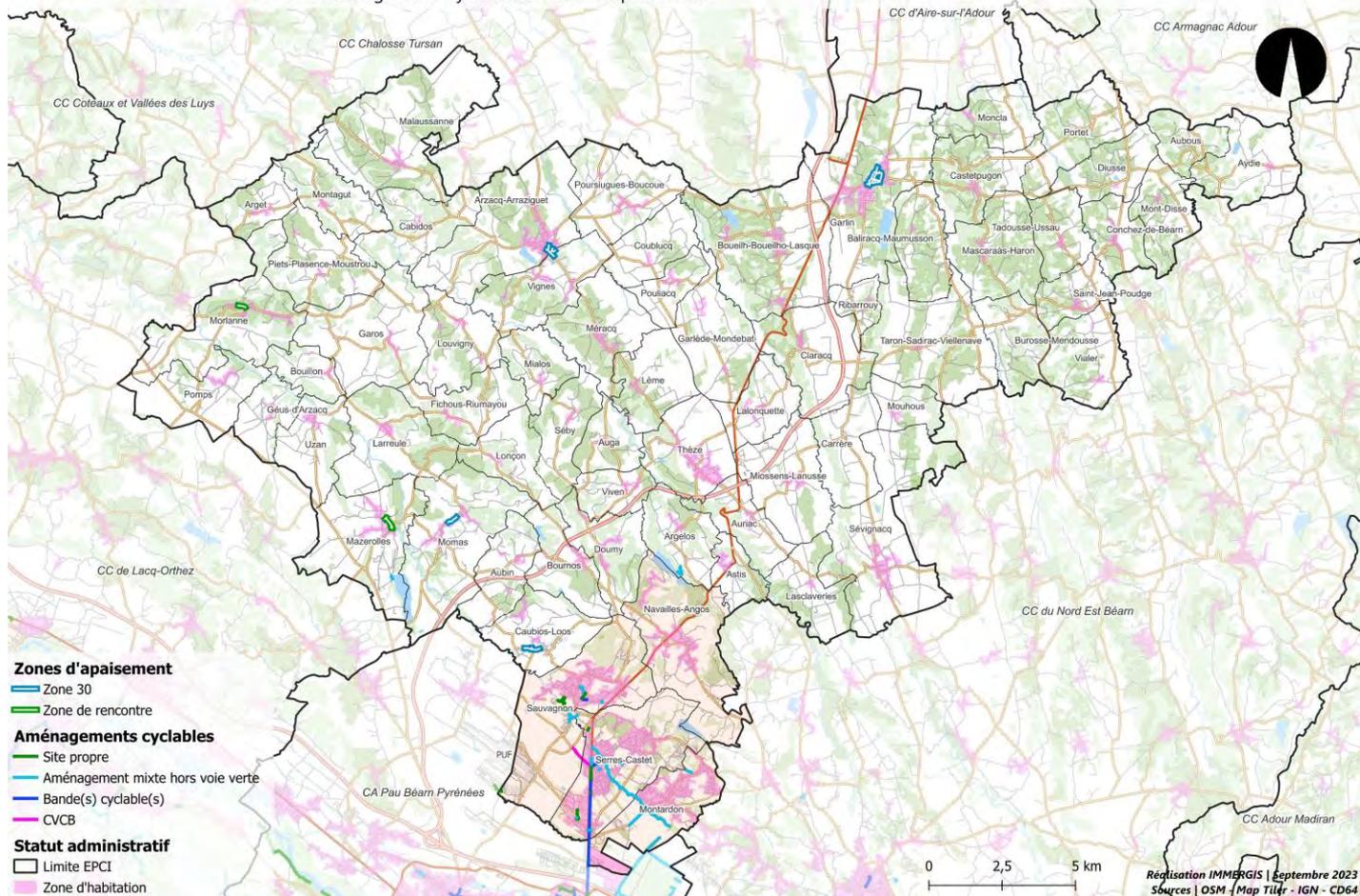
### AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

Le diagnostic des aménagements a mis en exergue que le territoire est très peu doté en aménagement cyclable. Des projets de sites propres mixtes sont en cours de mise en place (Garlin, Doumy, Thèze) ou ont été réalisés ces dernières années.

**Les aménagements cyclables existants sont principalement concentrés au niveau des communes du sud (les plus urbanisées et celles déjà dotées d'un schéma directeur cyclable). Parmi les aménagements cyclables existants, nous relevons majoritairement la présence de « zones d'apaisement » développées principalement au niveau des centres-bourgs.**

## CC des Luys en Béarn | Aménagements existants

### Aménagements cyclables et zones d'apaisement





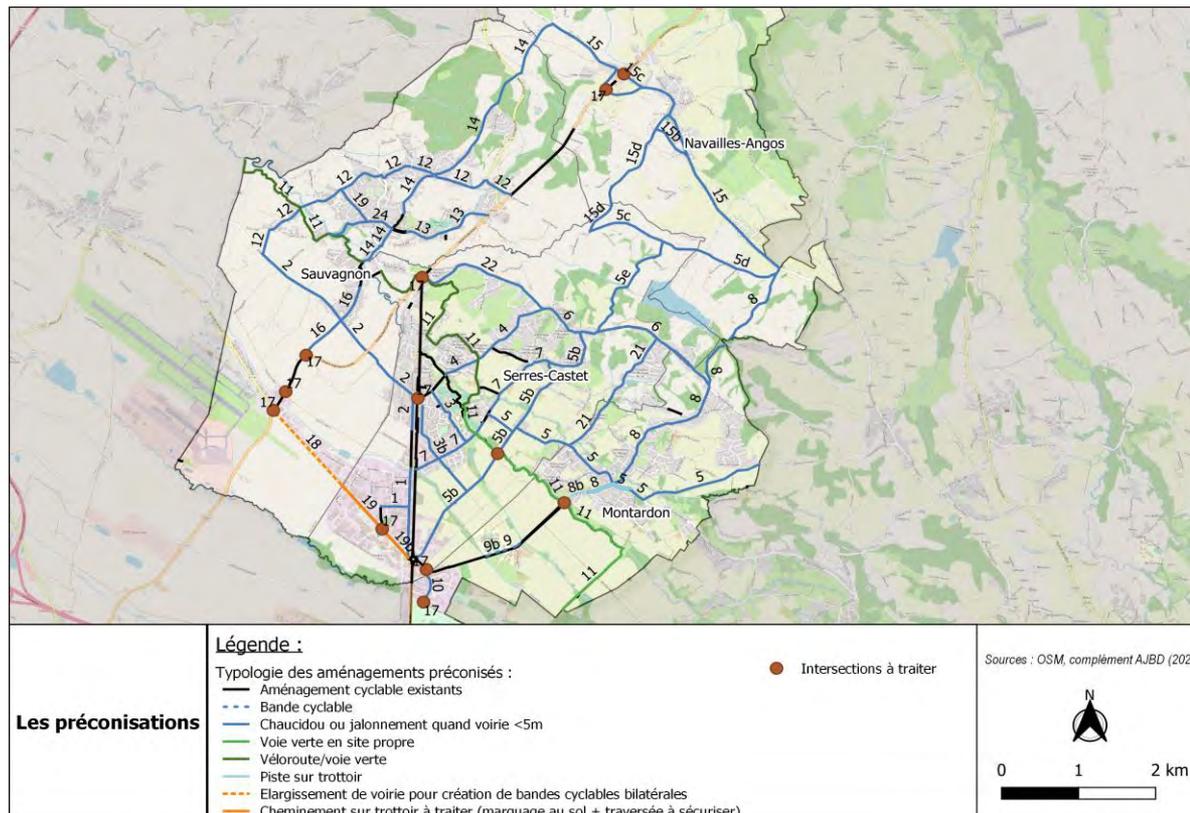
## Schéma directeur des communes du sud

Les communes les plus au sud des Luys en Béarn ont, en 2022, lancé l'étude de leur **schéma directeur cyclable**. Ce schéma a concerné les communes de **Navailles-Angos, Montardon, Sauvagnon et Serres-Castet**.

Son élaboration a mené à un **maillage de principe à l'échelle de ces communes et sa mise en place s'observe déjà sur certains emplacements**.

Ces communes ont fait le choix **de s'orienter vers des aménagements mixtes comme les chaussées à voie centrale banalisée (CVCB, ou Chaucidou) afin de répondre à une demande d'amélioration de la « cyclabilité » du territoire tout en maîtrisant leurs investissements**.

Ce schéma directeur a anticipé l'élaboration d'un schéma à une échelle plus grande **en laissant la porte ouverte à des connexions pour accéder à ces communes**. Ce sont aussi ces communes qui possèdent un potentiel intermodal très important avec la présence du **réseau des transports de l'agglomération paloise IDELIS et les nombreuses zones d'activités dans leurs parties sud**.



## CONCERTATION ET IDENTIFICATION DES BESOINS DE LA POPULATION

La réalisation du schéma directeur cyclable repose sur une **concertation menée auprès des élus et de la population tout au long de son élaboration**. Les partenaires en lien avec la mobilité ont également été associés : CD64, Syndicat mixte Pau Béarn Pyrénées Mobilités, Syndicat tourisme Côteaux Béarn Madiran.

La population a été consultée afin de cerner au mieux les besoins réels de déplacements via :

- Une enquête en ligne,
- Une cartographie participative en ligne,
- Une rencontre individuelle avec les maires/référents des communes motrices du territoire.

Les élus ont aussi été mobilisés pour réaliser :

- Un atelier de concertation de co-construction du maillage,
- Un atelier d'ajustement du maillage finalisé pour les communes motrices et les implantations de services.

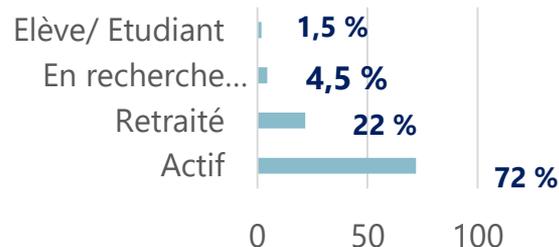
Plusieurs grands constats sont ressortis de ces consultations :

- **Des besoins de liaisons internes et de connexions entre les bourgs,**
- **Des dessertes vers les équipements d'intérêt communautaire et communaux,**
- **Un besoin spécifique d'améliorer la cyclabilité dans les zones d'activités du territoire.**





**52% 45 %**  
Femme - Homme



### PARTICIPATION PAR TRANCHES D'ÂGES



### DANS QUELLE COMMUNE HABITEZ-VOUS ?

- **Serres-Castet 26%**
- Sauvagnon 15%
- Navailles-Angos 9%
- Mazerolles 8%
- Montardon 6%
- Autre commune 36 %

**92%**

possèdent un  
vélo

### DANS QUELLE COMMUNE TRAVAILLEZ-VOUS ?

- **Autres (Pau, Morlaàs) 51%**
- Serres-Castet 21%
- Montardon 6%
- Sauvagnon 4%
- Arzacq-Arraziguet 3%

# ENQUETE GRAND PUBLIC

## 2. Pratiques cyclables

### QUELS TYPES DE VELO POSSEDEZ-VOUS ?

145 répondants

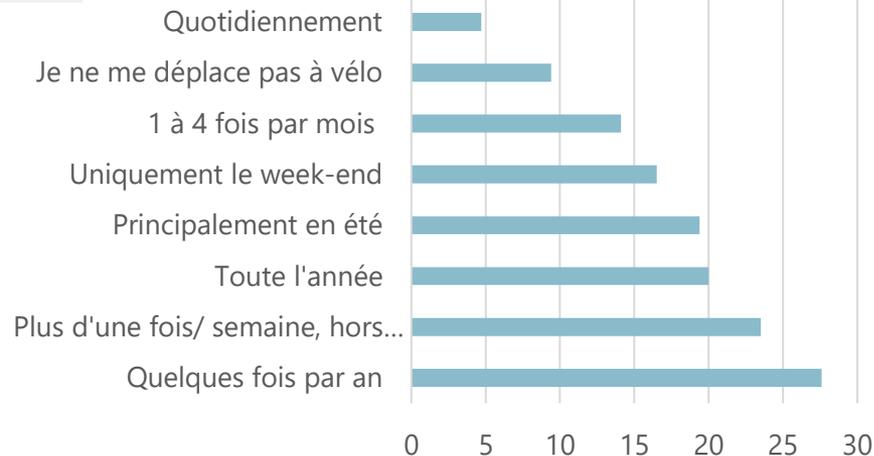
Vélo de Chemin (VTT, VTC)	74 %
Vélo à assistance	25%
Vélo de ville	4%
Autre (Vélo de route, de course, tricycle)	12,4%

### QUELLE DISTANCE PARCOUREZ-VOUS EN MOYENNE AVEC VOTRE VELO ? 131 répondants

Plus de 25 km 37%  
Entre 5 et 10 km 24%  
Entre 10 et 25 km 20%  
Moins de 5km 17%

### A QUELLE FREQUENCE UTILISEZ-VOUS VOTRE VELO ?

170 répondants



### TYPES D'AMENAGEMENTS QUI VOUS FERAIENT PRENDRE LE VELO

136 répondants

**Meilleure protection (ou séparation nette) de la circulation à vélo et de la circulation automobile 67%**

- Réseau cyclable continu 63%
- Itinéraires vélos directs et permettant une circulation rapide 51%
- Aménagement de la voirie avec autorisation de circulation unique pour cyclistes 41%
- Réduction globale de la vitesse à 30 km/h en aggro pour les véhicules motorisés 12%

**FREINS A L'USAGE DU VELO POUR VOS DEPLACEMENTS QUOTIDIENS**  
144 répondants

**Le cheminement n'est pas sécurisé 59%**

- La distance entre les différents lieux est un frein au déplacement 47%
- Le relief complique les déplacements 31%
- La météo est souvent un frein 22%
- Le stationnement vélo n'est pas adapté sur le lieu de destination 17%

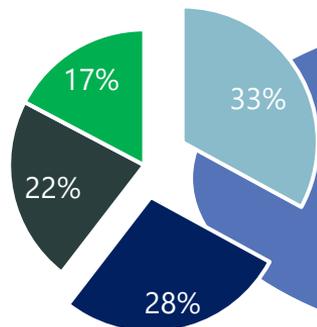


# ENQUETE GRAND PUBLIC

## 3. Besoins et attentes

### TYPES DE STATIONNEMENTS A DEVELOPPER EN PRIORITE

- Arceaux
- Pince-roue
- Box-vélo
- Consignes sécurisées



### QUELLES MESURES DANS VOTRE ENTREPRISE / ECOLE, VOUS FERAIENT UTILISER LE VELO DANS VOS DEPLACEMENTS QUOTIDIENS ?

**Stationnements sécurisés 37%**  
 Rangements, casiers, douches 36%  
 Des mesures d'incitation : Aide à l'acquisition, location, mise à disposition, animations 30%  
 Mise à disposition d'une flotte de vélo 27%

**Des services à destination des cyclistes :**  
 réparation/entretien, Bornes de recharge VAE 26%  
 Forfaits Mobilité Durable 24%  
 Horaires adaptés 19%  
 Aucune mesure 16%

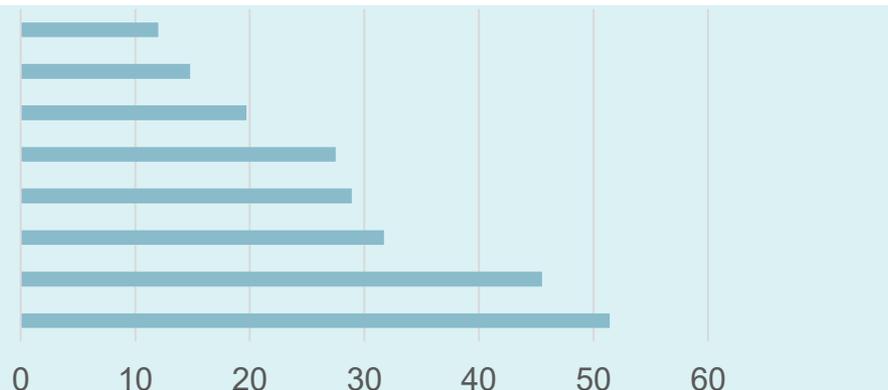
### CHOIX DE MODES ALTERNATIFS A L'AUTOSOLISME

Le VAE	50%
Les transports en commun	44%
La marche à pied	33%
Le Vélo classique	27%
Le covoiturage	22%
Un service de TAD	18%

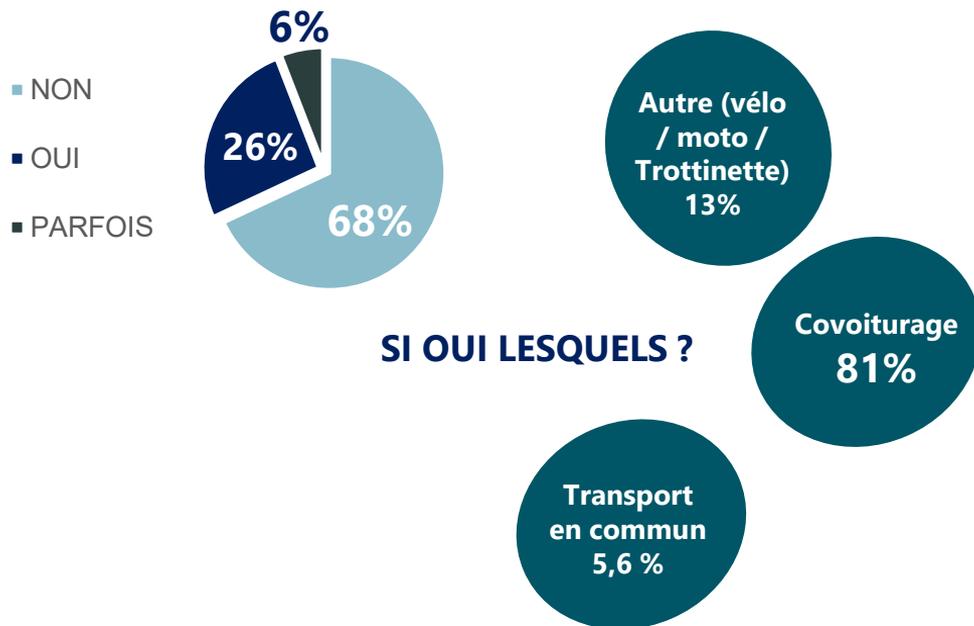
### PAR QUELS TYPES DE SERVICES ASSOCIES A LA PRATIQUE DU VELO SERIEZ-VOUS INTERESSÉ(E)



- Partage de vélo / Organisation d'association d'usagers
- Vélo-école
- Bornes de réparation dans l'espace public
- Bornes de recharge pour VAE
- Vélo-Bus
- Location / mise à disposition d'un VAE
- Atelier réparation vélo
- Aide à l'achat d'un VAE



POUR VOS DEPLACEMENTS QUOTIDIENS, COMBINEZ-VOUS LE VELO AVEC D'AUTRES MOYENS DE TRANSPORT ?



### Si non, les principales raisons :

- La distance
- J'ai peur pour la sécurité de mon vélo
- La difficulté de transport du vélo
- Ce n'est pas pratique
- L'absence de transport en commun sur mon trajet
- Le manque de piste cyclable en continu
- Je me déplace avec mes enfants
- Le relief
- La météo
- La sécurité des itinéraires



- Créer les connexions structurantes dans les communes du territoire, en sécurisant les déplacements des cyclistes pour les enjeux utilitaires et les déplacements du quotidien au sein de celles-ci et relier les communes entre elles lorsque l'opportunité se présente.
- Développer les liaisons à usages mixtes en s'appuyant sur les chemins piétonniers existants et en proposant leur extension dans la mesure du possible.
- Déployer une offre de stationnement conséquente, notamment aux pôles générateurs stratégiques en lien avec les enjeux utilitaires et touristiques ainsi qu'aux aires de covoiturage.
- Développer les services dédiés aux usagers du quotidien et touristes (ateliers de réparation, stationnement, sensibilisation, ...). Cibler les passages clés des itinéraires traversants le territoire et cibler les lieux les plus propices pour accueillir de tels services.
- Communiquer et accompagner au changement de mobilités, sensibiliser à l'usage des modes actifs dans les établissements scolaires.
- Travail sur l'intermodalité au travers de différents aspects et notamment sur l'intermodalité vélo/voiture en s'appuyant sur les aires de covoiturage et l'intermodalité vélo/bus par les zones d'activités, très bien desservies par le réseau urbain palois.

## STRATÉGIE RETENUE

## Axe 1 :

Définir un réseau cyclable structurant basé sur les enjeux de déplacements du quotidien et la continuité de la stratégie touristique en place.

## Axe 2 :

Exploiter le potentiel cyclable du territoire en renforçant les services à destination de tout type d'usagers et déployant un panel de services complémentaires.

## Axe 3 :

Communiquer, sensibiliser et accompagner la population et les acteurs institutionnels dans le développement du vélo pour répondre aux enjeux de mobilité sur le territoire.

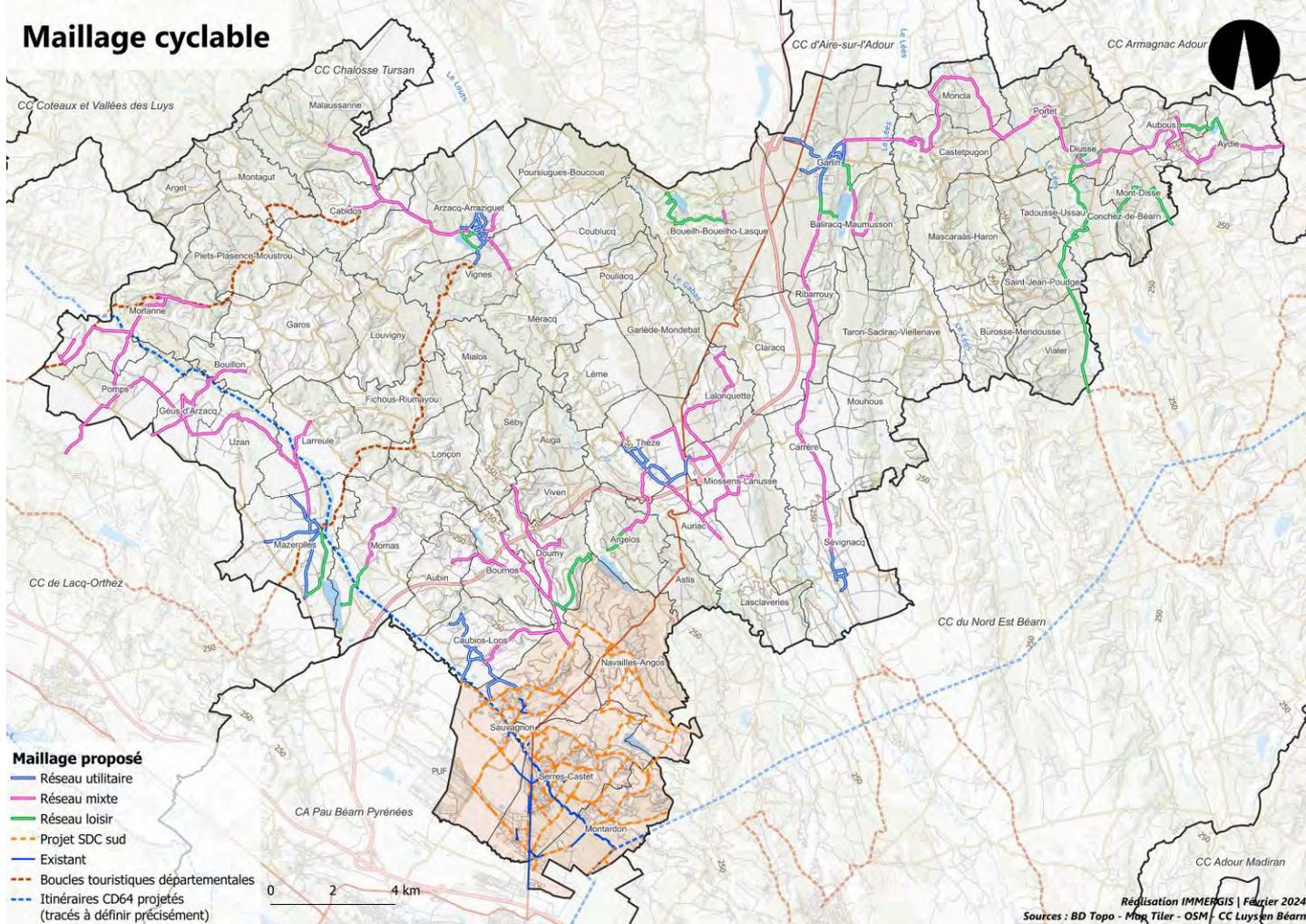


## ÉLABORATION DE LA STRATÉGIE

Schéma Directeur Cyclable

# Maillage cyclable

## Maillage cyclable du territoire



## ÉLABORATION DU RÉSEAU CYCLABLE

### LE RÉSEAU PROPOSÉ A ÉTÉ HIÉRARCHISÉ EN 3 STRATES :

#### LE RÉSEAU MIXTE :

Il permet de se déplacer relativement rapidement sur des distances relativement longues. Il crée **les liaisons intercommunales** et **irrigue l'intercommunalité par des liaisons jugées utiles.**

#### LE RÉSEAU UTILITAIRE :

Il permet de **relier les pôles identifiés comme « stratégiques »** et **assure les liaisons intra-communales** et considérés comme étant d'intérêt intercommunal. Ceux-ci sont : **les établissements scolaires, les zones d'activités économiques, les aires de covoiturage, les principaux sites touristiques, les équipements et sites intercommunaux.**

#### LE RÉSEAU LOISIR :

Ce réseau **a pour but de desservir les autres sites de balade avec les nombreux lacs du territoire**, en desservant les lieux identifiés lors des différents entretiens. Ils incluent notamment **les liaisons aux équipements d'enjeux communaux (zones de loisir, lacs, ...) et autres points de loisirs.**



## ÉLABORATION DU RÉSEAU CYCLABLE

- **Un maillage structuré autour de trois polarités** : Arzacq-Arraziguet, Garlin et Thèze, et l'intégration des schémas cyclables des communes du sud (Montardon, Navailles-Angos, Sauvagnon et Serres-Castet).
- **Des liaisons en étoiles autour de ces pôles vers les communes les plus proches et les différents équipements** : zones d'activités économiques, aires de covoiturage.
- **Des axes autour du Luy de Béarn** : Anticipation des dessertes autour de la future véloroute du Luy du Département et du Château de Morlanne.
- **Des liaisons avec le schéma directeur des communes du sud.**





## CRITÈRES

- Faisabilité technique
- Faisabilité Maîtrise d'œuvre
- Coût
- Desserte des pôles principaux

### PHASE 1 : DE 2024 A 2028

- Liaisons internes aux centres-bourgs : amélioration des conditions de vie et de la cohabitation entre usagers dans les zones habitées.
- Premières liaisons intercommunales à enjeux forts.

### PHASE 2 : DE 2029 A 2033

- Compléments d'aménagement dans les centres-bourgs les plus denses.
- Continuités des liaisons intercommunales et d'intérêts importants.

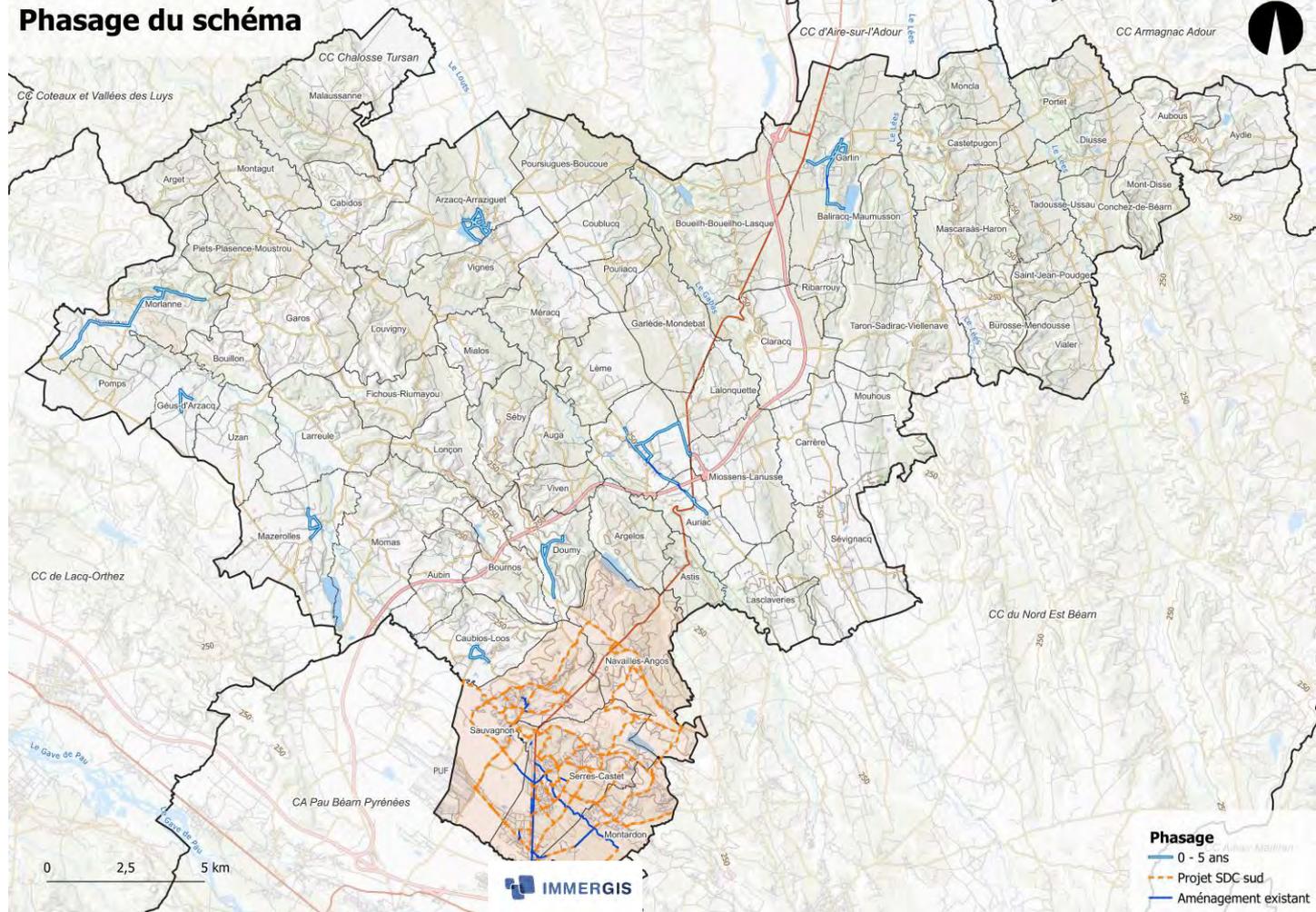
### PHASE 3 : DE 2034 A 2038

- Compléments du maillage et liaisons continues.
- Liaisons intercommunales secondaires à réaliser.
- Desserte des derniers pôles générateurs.

LUYS EN BÉARN

PHASE 1  
(2024-2028)

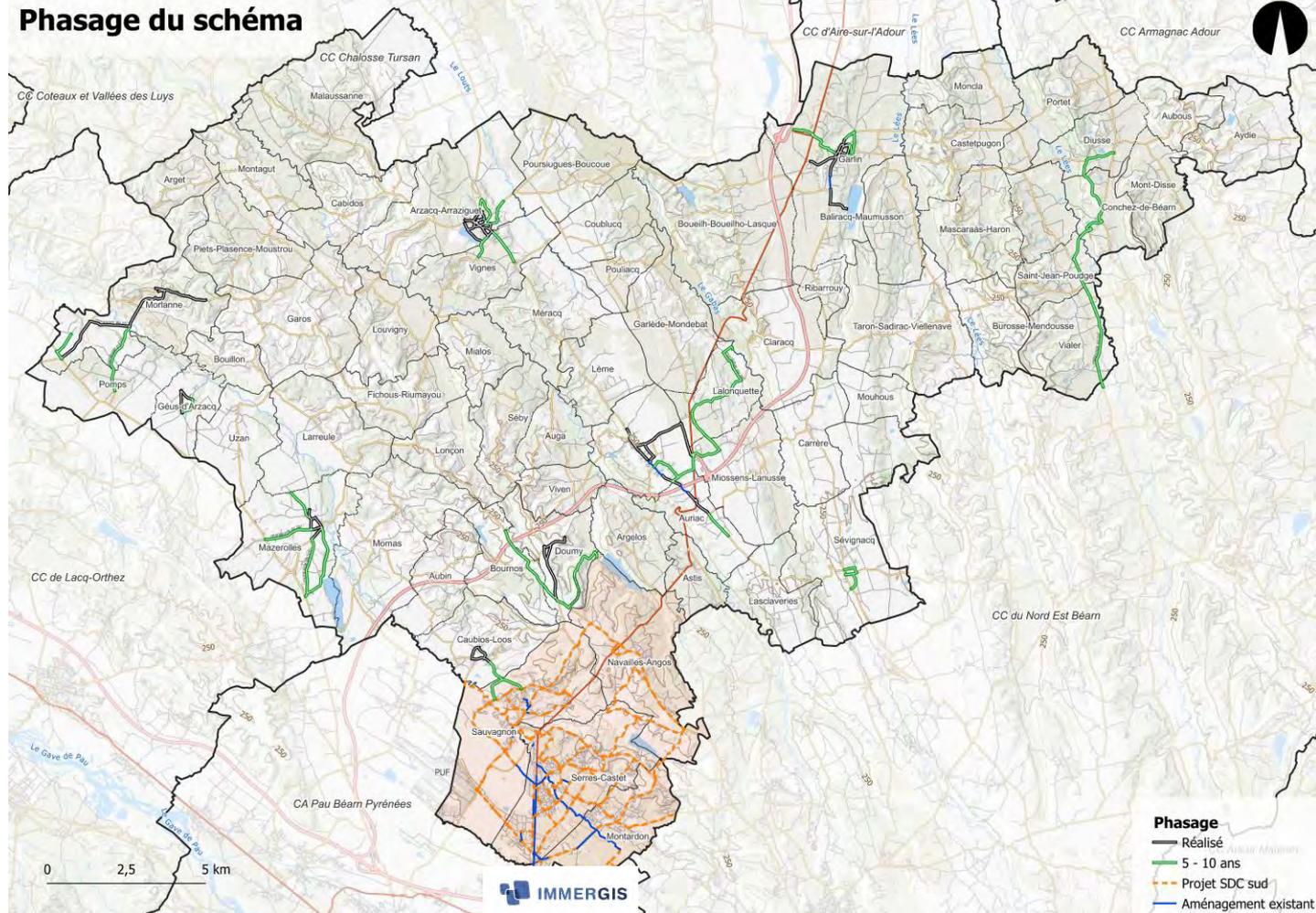
## Phasage du schéma



# Phasage du schéma

LUYS EN BÉARN

PHASE 2  
(2029-2033)



### Phasage

- Réalisé
- 5 - 10 ans
- - - - - Projet SDC sud
- Aménagement existant



**Phase 1 : 2024 – 2028**

**+29 km** de linéaires  
cyclables  
~ 1 150 000 €

**Phase 2 : 2029 – 2033**

**+46 km** de linéaires  
cyclables  
~ 1 100 000 €

**Phasage des ZAE du territoire**

**+14,2 km** de linéaires cyclables  
~ 1 600 000 €

**Phase 3 : 2034 – 2038**

**+100 km** de linéaires  
cyclables  
~ 880 000 €

**Soit un total de :**

189 km de linéaires cyclables supplémentaires  
au total

**Coût global : 4 730 000 € HT**

## RENFORCER L'OFFRE DE STATIONNEMENT

### Renforcer l'offre de services

Partie intégrante de l'axe 2 du plan d'actions, le plan de stationnement cherche à atteindre plusieurs objectifs :

- Développer l'offre de stationnement sur l'espace public au niveau des pôles générateurs de déplacements, des centres bourgs et des établissements scolaires.
- Proposer des offres de stationnement vélo sécurisés de courte, moyenne et longue durée.

Les points de stationnement proposés sont implantés à proximité des pôles générateurs de déplacements tels que :

- Les pôles multimodaux identifiés (parkings proches des commodités, aires de covoiturage)
- Établissements scolaires,
- Commerces de proximité,
- Equipements administratifs,
- Equipements sportifs et culturels,
- Etablissements de santé.

Le besoin global de stationnement a été estimé à environ **500 places** sur l'ensemble du territoire des Luys en Béarn (hors communes du sud), sachant que les Luys en Béarn possèdent 38 places existantes.

Type de stationnement	Nombres de places	Coût (€ HT)
Arceau	408	40 800 €
Abri vélo	40	20 000 €
Box vélo	28	56 000 €
Bornes de services	4	16 000 €

Il est aussi nécessaire d'inciter au développement du stationnement vélo dans les entreprises, les logements et dans les zones d'activités.

L'axe 2 du plan d'actions du schéma directeur cyclable concerne exclusivement le stationnement vélo au regard de l'importance de ce service pour le développement de la pratique.

Comme l'aménagement de pistes cyclables, la mise en place de parkings vélo facilite indéniablement le développement de l'usage du deux-roues.

Les risques de vols constituent pourtant à ce jour **l'un des principaux freins à l'usage du vélo**. 1 Français sur 5 renoncerait à l'usage du vélo après un vol. cette problématique est d'autant plus importante avec l'augmentation des prix d'achat des vélos avec l'émergence des VAE.

Le schéma prend en compte **le stationnement à différentes échelles** pour agir dans le même sens que la **dynamique actuelle** que rencontre la pratique du vélo. Cela permettra notamment **d'éviter le stationnement anarchique sur les trottoirs**.

**Ainsi les actions envisagées pour le stationnement sont les suivantes :**

- Développer le stationnement vélo en lien avec l'offre de transport et les aires de covoiturage,
- Développer le stationnement vélo sur voirie en lien avec les lieux de vie et de tourisme,
- Pallier les carences de stationnement vélo,
- Développer le stationnement dans les établissements recevant du public, y compris les établissements scolaires,
- Développer une cartographie en ligne recensant l'ensemble des stationnements et des services vélo associés.

# TYPE DE STATIONNEMENTS PROPOSÉS

## ABRIS



- Stationnement moyenne et longue durée.
- Protège le vélo des intempéries et des regards.
- Peut être sécurisé par des portes et un système de contrôle d'accès (plutôt en milieu urbain).

## ARCEAUX



- Stationnement courte durée : commerces, centre, stades, plages ....
- Peu coûteux et peu encombrant.
- Le vélo est stable et sécurisé (3 points d'accroche possible).

### BOX VELO



- Permet de sécuriser le vélo dans un box, verrouillable par un cadenas à l'extérieur
- Abrité des intempéries et du vandalisme « léger »
- Adapté à un stationnement moyen à long (1 journée minimum environ)

### BORNE DE SERVICES



- Outil de réparation simple de vélo (déchausser le pneu, etc),
- Outil de gonflage,
- Possibilité d'intégrer en plus des prises pour charger son VAE (en fonction de la faisabilité).

## STATIONNEMENT : DÉTAIL ET COÛTS

Les points de stationnement proposés sont implantés à proximité des pôles générateurs de déplacements tels que :

- Établissements scolaires,
- Les pôles multimodaux identifiés,
- Équipements sportifs,
- Équipements culturels,
- Équipements administratifs,
- Établissements de santé,
- Commerces de proximité.



### COÛT DES STATIONNEMENTS VÉLO

- Arceau : 100 € / place
- Abri vélo : 500 € / place
- Box vélo : 2 000 € / place
- Consigne Vélo : 1 000 € / place
- Bornes de recharge : 2 000 € / prise
- Borne de réparation : 2 000 € / Borne

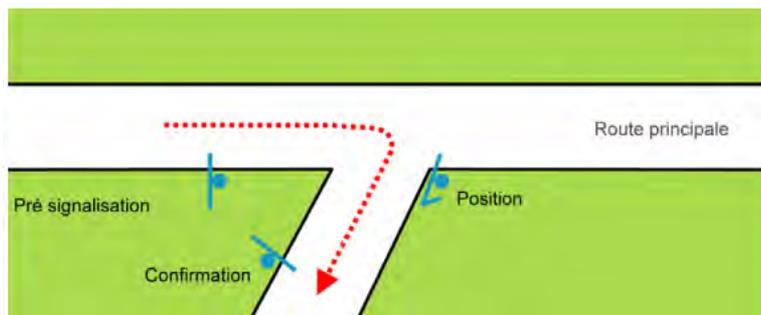
**COÛT GLOBAL POUR LA CCLB POUR L'AJOUT DE 476 PLACES ET 4 AIRES DE SERVICES : 132 800 € HT**

Le scénario idéal pour un stationnement vélo de qualité sur le territoire serait de **systematiser le remplacement des râteliers et pinces-roues existants par des arceaux vélo**, beaucoup plus adaptés (notamment pour les VAE) et sécurisés pour les cyclistes.

**Ce coût total vient compléter le stationnement existant, ainsi que les projets d'implantations issus des différents partenaires du territoire (communes, Département et Région).**

## PLAN DE SIGNALÉTIQUE ET DE JALONNEMENT

	Mentions et kilométrages	Simplifié
Pré-signalisation	 Dv 43a	 Dv 43c  Dv 43d
Position	 Dv 21a	 Dv 21c
Confirmation	 Dv 61	



### OBJECTIFS DU JALONNEMENT

- Guider le cycliste
- Identifier les itinéraires
- Identifier les pôles générateurs de déplacements
- Augmenter la visibilité du vélo
- Sensibiliser l'ensemble des usagers sur le développement de la pratique du vélo
- Identifier les rabattements vers les centres-villes

## JALONNEMENT : DÉTAIL ET COÛTS

Le prix d'installation d'un panneau varie selon les collectivités et dépend des marchés actuels ou de ceux pouvant être spécifiquement passés. Les prix varient entre 200 € et 700 € H.T pour l'ensemble d'une prestation de pose, ce prix inclut :

- Le support et les équipements de fixation
- Le transport
- Les travaux de tranchées
- La remise en état du sol ou du substrat

425 € H.T par support avec une lame, auquel nous ajoutons un coût de 125 € H.T par lames supplémentaires sur un même support. Certains supports de jalonnement peuvent contenir plusieurs directions et donc plusieurs lames.



*Panneaux Dv21a*



*Panneau A21a*

## COÛT DU JALONNEMENT VÉLO

- Support : supports - 100 € / support
- Lame directionnelle : 1 031 lames - 125 € / lame
- Pose : supports et lames à poser - 200 € / pose
- Lame supplémentaire : lames complémentaires (plusieurs lames sur un support) - 125 € / objet

**COÛT GLOBAL POUR LA CCLB POUR LA MISE EN PLACE DE 1031 LAMES ET PANNEAUX : 394 000 €HT**

Afin de réduire les coûts, des panneaux simplifiés peuvent être mis en place (c'est-à-dire sans mention de l'itinéraire ou du kilométrage).

**La pose de panneau A21a « Débouché de cyclistes » est aussi comprise dans les coûts du jalonnement.**

## INTEGRATION DU CYCLABLE DANS LES ZONES D'ACTIVITES ECONOMIQUES

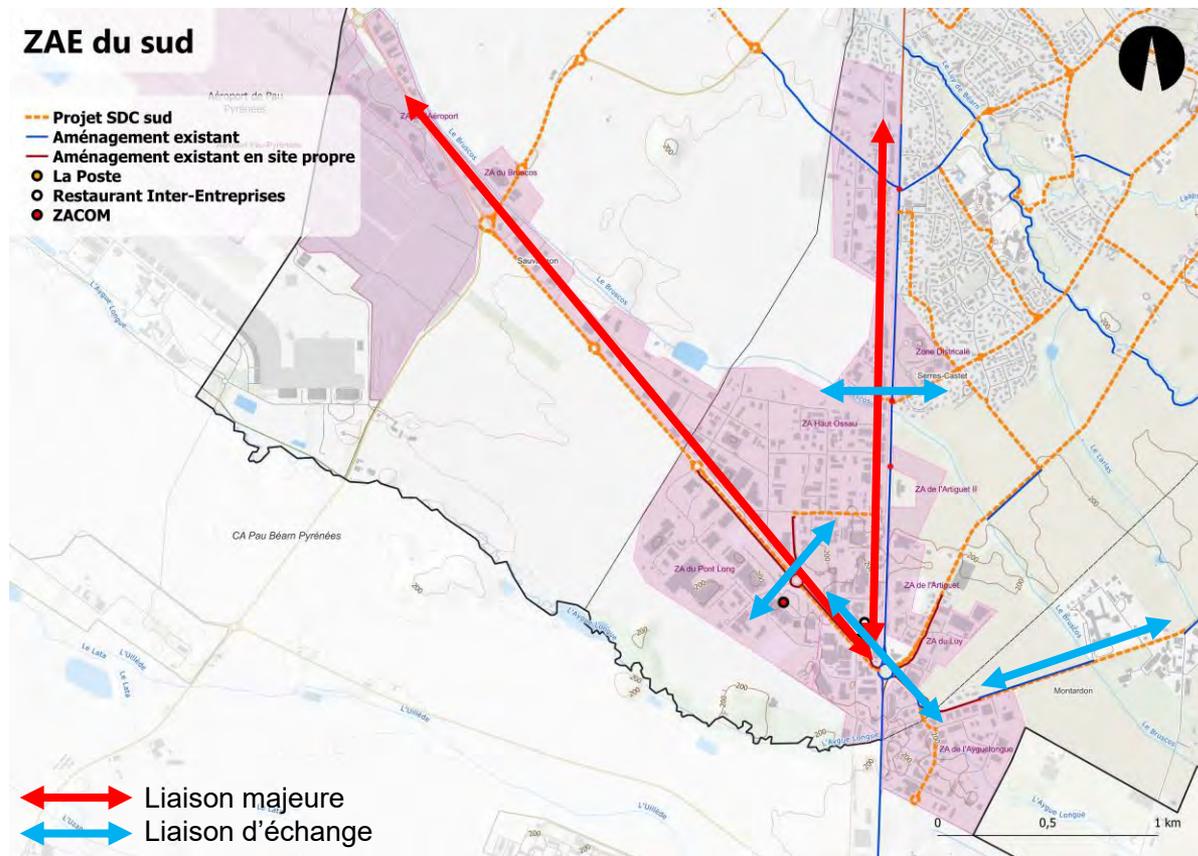
Un travail spécifique a été entrepris pour l'aménagement des zones d'activités du territoire.

Ce sont en effet des lieux à enjeux multiples :

- Lieux d'emplois très importants et d'échanges pendulaires,
- Dans le cas des Luys en Béarn, permet d'éviter les routes départementales à fort trafic,
- Ont des besoins d'aménagements car sont traversées par un trafic local spécifique ayant une visibilité réduite,
- Stationnement souvent absent,
- Développer l'intermodalité avec le réseau IDELIS au sud.

Les ateliers réalisés lors du comité des Maires en novembre 2023 ont permis de ressortir les liaisons à enjeux forts des zones d'activités du sud :

- **Enjeu majeur** : se déplacer à travers et entre les zones d'activités.
- **Enjeu secondaire** : besoin de se déplacer entre les zones habitées et la zone commerciale.



## PROPOSITION D'AMENAGEMENTS DES ZAE

Les aménagements dans les zones d'activités répondent à des problématiques spécifiques : **visibilité réduite des véhicules les traversants (utilitaires, poids-lourds), vitesse parfois élevée mais trafic moins dense, de desserte.**

La Communauté de communes Luys en Béarn a déjà entrepris d'aménager ses zones d'activités avec **la réalisation de plusieurs sites propres** (Rue de la Vallée d'Ossau en partie, Rue du Rey et D716). Ces aménagements **nécessiteraient un renforcement de la signalétique afin de favoriser les usages mixtes** sur leurs parcours.

Des **aménagements sur voirie sont aussi existants avec des bandes cyclables sur la D834 et des chaussées à voie centrale banalisée (CVCB ou chaudiou) projetés dans le schéma directeur cyclable des communes du sud et mis en place récemment.**

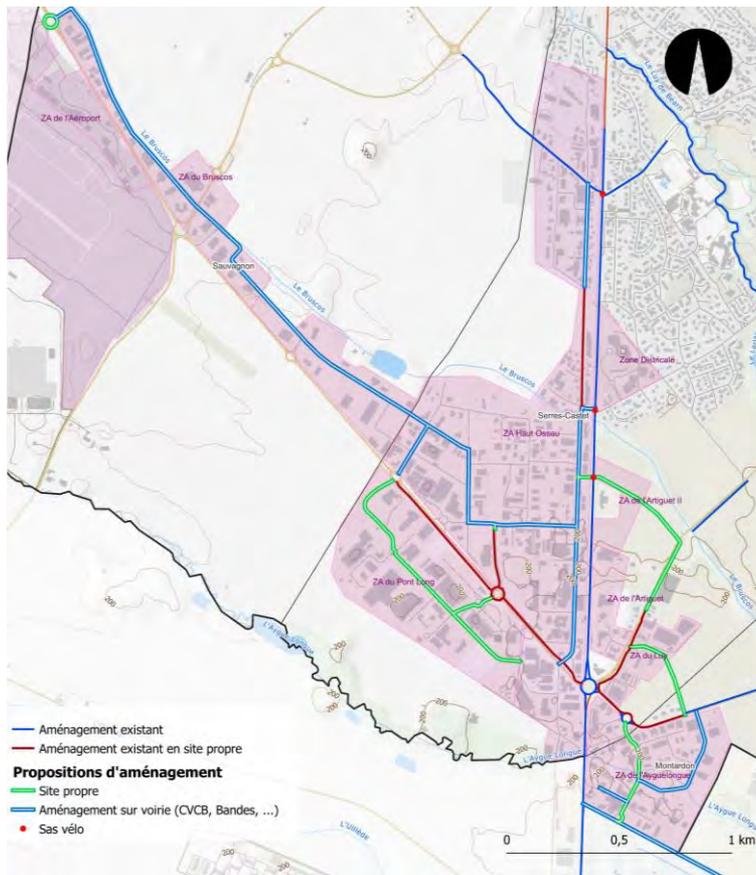
Dans notre cas, les propositions sont tournées vers **de l'aménagement de voirie** (CVCB ou bandes cyclables), **moins coûteux mais aussi plus rapide à mettre en place**, en attendant un réaménagement plus important des chaussées et l'éventuelle mise en place de sites propres.

Les traversées au niveau des feux tricolores existants seront à développer par des sas vélos notamment pour les échanges entre zones mais aussi avec les zones d'habitations.

Des projets de sites propres sont également **en développement dans les ZAE du Luys, de l'Ayguelongue et de l'Artiguet II et ont été intégrés.**

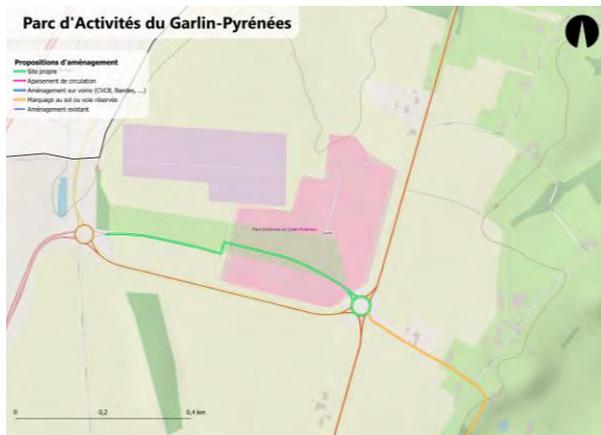


*Exemple de panneau d'utilisation mixte piétons/vélos d'un cheminement*



*Aménagements proposés dans les ZAE du Sud*

## PROPOSITION D'AMENAGEMENTS DES ZAE



Des aménagements mixtes déjà développés dans la ZA mais à formaliser par de la signalétique.

Le taux de remplissage de cette zone (peu élevé) explique que le trafic n'est actuellement pas problématique, mais un suivi sera nécessaire lors de son développement.

Une mixité piéton/vélo est envisageable, **mais à surveiller en fonction du développement de la ZA dans le futur et notamment son accès par le sud.**

Une liaison avec Thèze par le réseau est projetée dans le schéma, **la traversée de la Route de Bordeaux sera un enjeu majeur à cause de sa complexité.**

Une zone d'activités en cours de développement, un lien avec Garlin par **le Chemin de Jean-Paul est envisagé dans le schéma directeur intercommunal.**

Une aire de covoiturage est **entrée en service sur la partie ouest desservie dans le schéma intercommunal par une liaison propre.**

Une rue de desserte au nord, **une signalétique verticale mixte véhicules/vélos à potentiellement envisager** en fonction du nombre d'entreprises à terme.

**Son aménagement sera à voir en fonction du découpage définitif, avec le questionnement à ce jour sur la faisabilité d'un site propre en interne.**

Une zone d'activités **pleinement intégrée au schéma directeur intercommunal par son placement dans la commune d'Arzacq.**

De **l'apaisement de circulation sur les axes majeurs** (D944, D946, rues Robert Larrieu et Georges Donney).

Du **marquage au sol pour les axes de desserte et pénétrants**, largeur de la voirie faible et enjeux plus limités pour les déplacements internes.

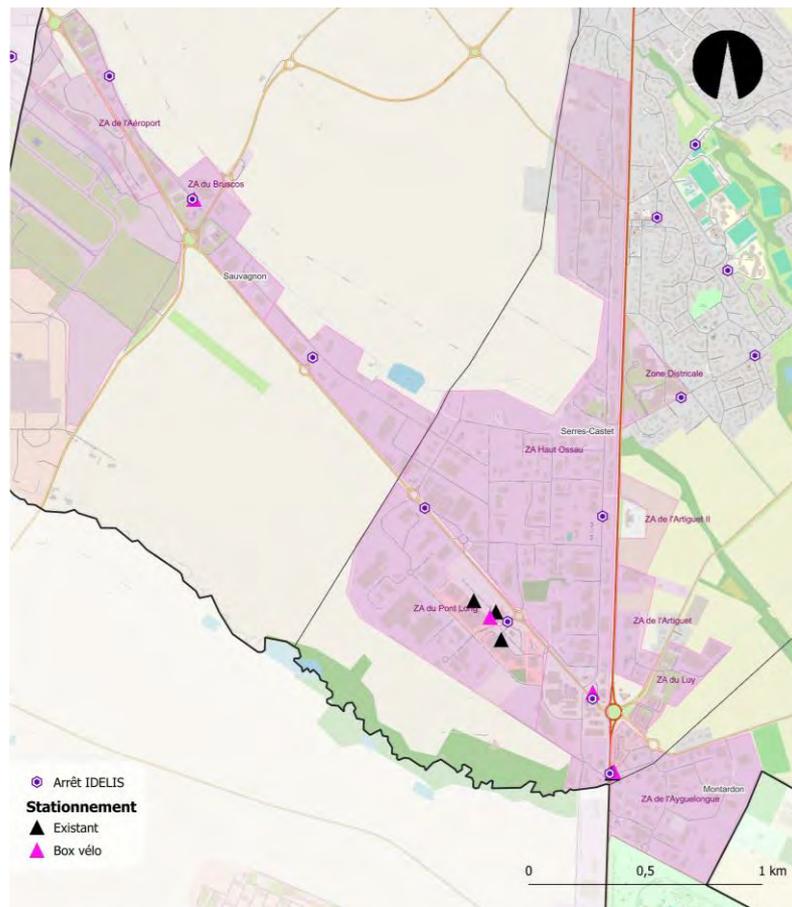
## ESTIMATION DE CHIFFRAGE DANS LES ZONES D'ACTIVITES

	Linéaire de réseau concerné (en ml)	Coût global estimé	% des coûts
ZA d'Arzacq-Arraziguet	1,9 km <i>à créer</i>	76 000 €	5 %
Parc d'Activités de Garlin-Pyrénées	0,7 km <i>à créer</i>	272 500 €	16 %
Parc d'Activités de Thèze-Miossens	0,3 km <i>à créer</i>	500 €	1 %
Aménagements ZAEs sud	11,3 km <i>à créer</i>	1 250 000 €	78 %
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>14,2 km <i>à créer</i></b>	<b>~ 1 600 000 €</b>	<b>100 %</b>

## LE STATIONNEMENT ET L'INTERMODALITE UN ENJEU DE DEVELOPEMENT

- Choisir du stationnement en fonction de la **durée d'arrêt** et de la **sécurisation nécessaire**
- Implanter du stationnement vélo à proximité des arrêts de bus existants (réseau IDELIS) **pour favoriser l'intermodalité**
- Stationnements existants au niveau des **commerces à renforcer** par des abris vélo (arrêts plus courts)
- Mettre en place des expérimentations (**choix/types de stationnement**)

Type de stationnement	Coûts en €	Nombre de places
Box vélo	32 000 €	16
Existant	- €	22
<b>Total général</b>	<b>32 000 €</b>	<b>38</b>



Stationnements proposés dans les ZAE du Sud



MISE EN ŒUVRE DU  
SCHÉMA DIRECTEUR  
CYCLABLE



## PLAN D' ACTIONS

**Le plan d'action s'associe à la mise en œuvre du schéma directeur vélo et se déclinera sur 15 ans** pour les Luys en Béarn. Ce plan d'action permettra d'identifier les axes prioritaires et les montants affectés.

L'objectif de ce plan d'actions vise à favoriser le nombre de déplacements effectués en vélo par les usagers pratiquant déjà le vélo mais surtout de susciter l'intérêt des non-usagers pour cette pratique. En effet, développer les infrastructures, apporter une nouvelle image du vélo et en mettant en place les services nécessaires, cela permettra de lever certains freins à la pratique du vélo.

### **Ce plan d'actions s'articule autour de fiches actions et des fiches aménagements.**

Les fiches actions comportent l'ensemble des éléments essentiels pour développer l'action (constat, objectifs, valeur cible à atteindre, résultats attendus, porteur, partenaire, source de financement, coût, suivi et évaluation, description de l'action).

**Les fiches aménagements sont focalisées sur les propositions d'aménagement.** Ces fiches permettent d'identifier sur chaque tronçon du réseau cyclable, le type d'aménagement préconisé en ayant des informations générales sur l'axe, des spécifications techniques. Ces fiches seront une base de travail pour les communes, la Communauté de communes des Luys en Béarn et le Département des Pyrénées-Atlantiques et elles leur permettront de constater les préconisations effectuées sur l'axe étudié avant d'effectuer un projet ou des travaux. Elles permettent aussi de voir les coûts de l'aménagement, l'estimation de l'entretien et du renouvellement de la proposition.

Elles sont organisées par des fiches rassemblant tous les tronçons d'une zone afin d'avoir une vue d'ensemble (par exemple la zone nord d'Arzacq), mais aussi par des fiches sur chacun de ces tronçons afin de visualiser précisément un aménagement, sur une rue.

## ÉVALUATION DES COÛTS DE LA POLITIQUE CYCLABLE

**L'investissement des aménagements cyclables s'évalue à environ 4,7 millions d'euros sur 15 ans dont 1,6 millions d'euros pour les aménagements projetés dans les zones d'activités du territoire.**

A cet investissement initial s'ajoutent les coûts des acquisitions foncières dont l'estimation doit être réalisée au cas par cas, projet par projet, celui de la création des stationnements (132 800 € estimés) et celui du jalonnement (394 000 € estimés).

Compte tenu des montants relativement faibles comparés aux investissements nécessaires pour la globalité du schéma, **le stationnement vélo peut être mis en œuvre dès les premières années de façon à disposer d'une offre homogène et suffisante sur le territoire et cela permettra de lever certaines problématiques.**

Les investissements nécessaires à la réalisation du Schéma Directeur Cyclable, à terme, s'élèveraient ainsi globalement à **environ 5,5 M€ pour les différents acteurs du territoire**, avec un reste à charge (compte tenu d'un taux de subvention moyen constaté de 40% sur les nouveaux aménagements cyclables) de l'ordre de **3,3 millions d'euros environ**.

**Les services et les actions de communication** liés au développement du vélo seront plus importantes les premières années afin de susciter l'intérêt pour la pratique du vélo. Le budget pour cette partie est détaillé dans les fiches actions en annexe du schéma.

Il faudra aussi prendre en considération **l'entretien du réseau**. Cela comprend du balayage et de l'inspection du réseau cyclable ainsi que des petites réparations ponctuelles.

Pour finir il faudra aussi prendre en compte le renouvellement de **l'ensemble du réseau une fois mis en place dans son intégralité dans 15 ans**. Cela comprend **la remise en état des infrastructures** une fois leur durée de vie atteinte. Exemple : Remplacement d'un panneau posé tous les 10 ans / Reprise du marquage au sol tous les 6 ans / Reconstruction d'un site propre tous les 40 ans ....

# SYNTHÈSE DES COÛTS

---

Schéma Directeur Cyclable



# SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE : SYNTHÈSE DES COÛTS PAR TYPOLOGIE DE RÉSEAU

	Linéaire de réseau concerné (en ml)	Coût global estimé	% des coûts
Réseau utilitaire	31,0 km <i>à créer</i>	1 175 000 €	25 %
Réseau mixte	112,3 km <i>à créer</i>	1 700 000 €	37 %
Réseau de loisir	31,3 km <i>à créer</i>	255 000 €	5 %
Aménagements cyclables dans les ZAE (réseau utilitaire)	14,2 km <i>à créer</i>	1 600 000 €	36 %
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>188,8 km <i>à créer</i></b>	<b>4 730 000 €</b>	<b>100 %</b>



Ces montants seront phasés dans le temps, ils n'impliquent une réalisation à court-terme.

## SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE : SYNTHÈSE DES COÛTS PAR ACTEUR

	Linéaire de réseau concerné (en ml)	Coût global estimé (en €HT)	% des coûts
Voirie communale	74,5 km	480 000 €	10 %
Voirie d'intérêt communautaire	14,2 km	1 600 000 €	34 %
Voirie départementale en agglomération	26,6 km	1 230 000 €	26 %
Voirie départementale hors agglomération	73,5 km	1 420 000 €	30 %
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>188,8 km</b>	<b>4 730 000 €</b>	<b>100 %</b>
Véloroute des Luy (Maîtrise d'ouvrage CD64)	10,9 km	1 125 000 €	/



Ces montants seront phasés dans le temps, ils n'impliquent une réalisation à court-terme.

# FICHES AMÉNAGEMENTS

---

Schéma Directeur Cyclable





**Établissements d'enseignement public**

- ◆ Enseignement élémentaire public
- ◆ Collège
- ◆ LEGT Agricole

**Points d'intérêt**

- ◆ Mairie
- ◆ Equipement sportif
- ◆ Centre équestre
- ★ Zone commerciale
- ◆ Usine, Industrie
- ◆ Musée
- ① Office de tourisme

**Réseau viaire**

- ◆ Parc des expositions
- ◆ Salle de spectacle ou conférence
- ◆ Zone d'activité/commerciale
- ◆ Zone d'activité
- ◆ Autoroute
- ◆ Route Départementale structurante
- ◆ Route Départementale secondaire
- ◆ Route

**Maillage cyclable**

- ◆ Réseau utilitaire
- ◆ Réseau mixte

**Proposition d'aménagement**

- ◆ Réseau loisir
- ◆ Projet SDC sud
- ◆ Existant
- ◆ Site propre
- ◆ Apaisement de circulation
- ◆ Aménagement sur voirie (CVCB, Bandes, ...)
- ◆ Marquage au sol ou voie réservée
- ◆ Aménagement existant

INFORMATIONS GENERALES

Commune.s  
Arzacq-Arraziguet

Gouvernance  
Communale  
Départementale en agglomération

Longueur de l'itinéraire  
1 706 ml

Coût général  
128 542 €

Coût détaillé par gouvernance  
Communale 108 717 €  
Départementale en agglomération 19 825 €

Phasage	Gouvernance	Communes concernées	Rues concernées	Aménagement à prévoir	Coût par tronçon	Numéro de tronçon
0 - 5 ans	Communale	Arzacq-Arraziguet	Chemin de Baradat	Aménagement d'une voie verte sur un chemin existant	84 900 €	1
-			Chemin de Larrouze	Marquage au sol	134 €	3
-			Chemin de Saint-Jacques	Aménagement d'une voie verte sur un chemin existant	7 500 €	5
-			-	-	Marquage au sol	16 000 €
10 - 15 ans	Départementale en agglomération	Arzacq-Arraziguet	Place de la République (D946)	Zone 30 + marquage au sol	183 €	6
-			Route d'Orthez (D946)	Zone 30 + marquage au sol	455 €	201
-	-	-	-	-	19 370 €	202

EXEMPLE FICHE AMÉNAGEMENT

- Propositions d'aménagements réalisées par Immergis sur les axes du maillage cyclable
- **Identification rapide de plusieurs éléments :**
  - Coûts de création
  - Phasage proposé
  - Gouvernance de l'axe
  - Pôles générateurs de déplacement à proximité
  - Nom de la rue concernée
  - Typologie d'aménagement

## EXEMPLE FICHE ATLAS

- Centrée sur un seul axe/rue
- **Identification rapide de plusieurs éléments :**
  - Coûts de création, de l'entretien estimé et de l'entretien lourd/renouvellement
  - Une description sommaire de l'aménagement, de son fonctionnement et de ses implications
  - Phasage proposé
  - Gouvernance de l'axe
  - Pôles générateurs de déplacement à proximité
  - Typologie d'aménagement
  - Une coupe de principe de l'aménagement

### INFORMATION GENERALES

**Aménagement préconisé :** Aménagement d'une voie verte sur un chemin existant - 849 mètres linéaires.

**Coût estimé :** 84900 € (Entretien classique estimé à 611 € annuel, renouvellement/entretien lourd à 12735 € annuel).

**Gouvernance :** Communale.

**Description :** Voie verte avec une mixité des mobilités douces, signalisation verticale essentielle.

### Maillage cyclable

- Réseau utilitaire
- Réseau mixte
- Réseau loisir
- - - - - Projet SDC sud

### Proposition d'aménagement

- ⋯⋯⋯ Site propre
- ⋯⋯⋯ Apaisement de circulation
- ⋯⋯⋯ Aménagement sur voirie (CVCB, Bandes, ...)
- ⋯⋯⋯ Marquage au sol ou voie réservée
- Aménagement existant
- Zone d'activité

### Points d'intérêt

- ◆ Mairie

- ◆ Enseignement élémentaire public
- ◆ Collège
- ◆ LEGT Agricole
- Equipement sportif
- Centre équestre
- ★ Zone commerciale
- ⊙ Usine, industrie
- ◆ Musée
- Ⓜ Office de tourisme
- ◆ Parc des expositions
- ◆ Salle de spectacle ou conférence
- ⊙ Zone d'activité



Coupe de l'aménagement dans un cadre idéal (non représentatif de la chaussée réelle)



# FICHES ACTIONS

---

Schéma Directeur Cyclable



## ENSEMBLE DES FICHES ACTIONS RETENUES



### FICHES ACTIONS

#### AXE 1 : INFRASTRUCTURES ET AMENAGEMENTS

- Action n°1 : Aménager le réseau cyclable,
- Action n°2 : Améliorer le réseau cyclable existant et résorber les discontinuités,
- Action n°3 : Adapter l'espace public aux évolutions réglementaires au sein des communes,
- Action n°4 : Assurer le jalonnement et la signalétique directionnelle sur l'ensemble des itinéraires.

#### AXE 2 : DEVELOPPER LE STATIONNEMENT VELO

- Action n°1 : Développer le stationnement vélo en lien avec l'offre de transport et les aires de covoiturage,
- Action n°2 : Développer le stationnement vélo sur voirie en lien avec les lieux de vie et de tourisme,
- Action n°3 : Pallier les carences de stationnement vélo,
- Action n°4 : Développer le stationnement dans les établissements recevant du public, y compris les établissements scolaires,
- Action n°5 : Développer une cartographie en ligne recensant l'ensemble des stationnements et des services vélo associés.

#### AXE 3 : COMMUNICATION, SENSIBILISATION ET ANIMATION DE LA PRATIQUE

- Action n°1 : Renforcer la lisibilité de l'offre de mobilité cyclable,
- Action n°2 : Inciter à la labellisation « Employeur Pro-Vélo » pour les usagers du quotidien,
- Action n°3 : Développer les actions événementielles en faveur de la mobilité active,
- Action n°4 : Multiplier et accélérer la formation pour l'apprentissage du vélo et mécanique vélo.

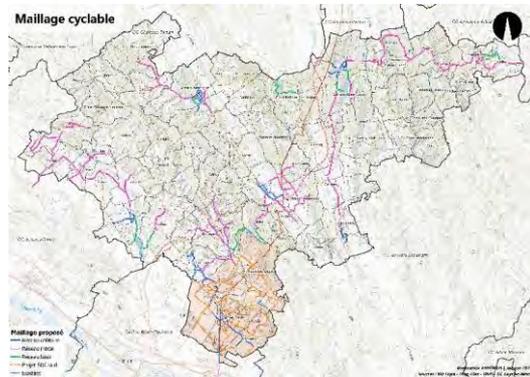
## ACTION 1.1 : Aménager le réseau cyclable

### Axe 1 : Infrastructures et aménagements

**Déployer un réseau cyclable continu, direct et sécurisé en lien entre les communes et dans les centres-bourgs.**

#### Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Hiérarchiser le réseau des aménagements cyclables en proposant des axes nécessitant un aménagement cyclable séparé de la chaussée et ceux où la circulation automobile limitée à 30 km/h ou moins, sur des voiries faiblement circulées qui nécessitent rarement des aménagements séparatifs.
- Proposer des aménagements larges et confortables aux rayons de courbures importants et sans ressauts pour les franchissements de seuils.
- Marquer les séparations entre les usages, aménagement cyclable et chaussée, et aménagement cyclable et trottoir lorsque nécessaire et possible.
- Sécuriser les passages des cyclistes aux intersections et carrefours en appliquant des traitements spécifiques pour chaque régime de voirie traversée.
- Adapter le plan de circulation lorsque possible ou nécessaire pour favoriser des déplacements apaisés en réduisant les coûts d'aménagement.



Maillage cyclable du schéma directeur des Luys en Béarn



#### Coût :

Selon la stratégie adoptée au SDC



#### Suivi :

- Taux de réalisation des itinéraires structurants
- Investissements dans l'aménagement des itinéraires structurants

#### Constat :

Aménager un réseau cyclable continu, direct et sécurisé pour assurer à court terme une hausse notable des déplacements à vélo et permettre aux usagers de se sentir en sécurité en se rendant dans un maximum de lieux de façon rapide et directe.

#### Objectifs :

Aménager des itinéraires directs, confortables et sécurisés, en assurant un meilleur partage de l'espace public entre l'ensemble des usagers, tout mode de transport confondu.

- Hausse des déplacements cyclables au quotidien.
- Baisse de l'accidentologie des cyclistes à l'échelle de la Communauté de communes des Luys en Béarn.

#### Porteur :

Communes, Département, Communauté de communes dans le cas des voiries d'intérêt communautaire.

#### Partenaire :

Communauté de communes.

#### Subventions :

Etat (DSIL, DETR...), Région, Département, Fonds Européens.

## ACTION 1.2 : Améliorer le réseau cyclable existant et résorber les discontinuités

### Axe 1 : Infrastructures et aménagements

**Perfectionner le réseau cyclable existant en l'intégrant aux différents usages et en supprimant les discontinuités.**

#### Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Mettre en cohérence le réseau cyclable existant avec le niveau de service projeté dans le cadre du schéma directeur cyclable.
- Assurer la continuité et la fluidité du réseau cyclable, la cohérence entre les usages et renforcer le confort d'utilisation sur les axes du réseau d'itinéraires à l'échelle de la Communauté de communes des Luys en Béarn.
- Supprimer les zones dangereuses (visibilités, largeurs, emportièreage, etc.).
- Assurer la cohérence globale du réseau, avec la mise en place d'une signalétique harmonisée, d'une couleur de revêtement commune et d'un marquage au sol commun, dans le cadre d'une charte technique des aménagements.
- Sécuriser les abords des arrêts de bus pour inciter l'intermodalité vélo + bus, ainsi que les abords des aires de covoiturage.



Voie douce entre Thèze et le rond-point D944/D834  
© Google Streetview



#### Coût :

Selon la stratégie adoptée au SDC



#### Suivi :

- Linéaire d'aménagements réalisé annuellement
- Coûts de réalisation annuels des aménagements

#### Constat :

Aménager un réseau cyclable continu, direct et sécurisé pour assurer à court terme une hausse notable des déplacements à vélo et permettre aux usagers de se sentir en sécurité en se rendant partout de façon rapide et directe.

#### Objectifs :

- Hausse des déplacements cyclables au quotidien.
- Baisse de l'accidentologie des cyclistes à l'échelle de l'agglomération.

#### Porteur :

Communes, Département, Communauté de communes dans le cas des voiries d'intérêt communautaire.

#### Partenaire :

Communauté de communes.

#### Subventions :

Etat (DSIL, DETR...), Région, Département, Fonds Européens.

## ACTION 1.3 : Adapter l'espace public aux évolutions réglementaires au sein des communes

### Axe 1 : Infrastructures et aménagements

**Harmoniser les aménagements du réseau cyclable en adéquation avec les évolutions réglementaires.**

#### Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Mettre en cohérence le réseau cyclable existant avec le niveau de service projeté dans le cadre du schéma directeur cyclable.
- Créer et maintenir des « itinéraires cyclables pourvus d'aménagement » (art. L228-2 Code de l'Environnement) lors de la création ou la rénovation de routes en agglomération.
- Assurer les connexions avec le réseau cyclable à travers des traitements de carrefours cohérents, la réalisation d'aménagements de raccordement, etc.
- Accueillir la circulation des cyclistes à double sens sur l'ensemble de la voirie à sens unique limitée à une vitesse inférieure ou égale à 30km/h, sauf exception.
- Supprimer les zones dangereuses, notamment en neutralisant les places de stationnement situées à **moins de 5 mètres** en amont des passages piétons.



© CEREMA



#### Coût :

A évaluer selon les projets portés dans le cadre de cette action



#### Suivi :

- Taux de réalisation des itinéraires cyclables pourvus d'aménagement
- Investissements dans l'aménagement de l'espace public

#### Constat :

Les évolutions réglementaires et législatives imposent aux collectivités de repenser l'aménagement de l'espace public en intégrant à court terme des aménagements sécurisants pour les mobilités actives : visibilité aux passages piétons, obligations d'aménagement de la loi LOM, cohérence des zones 30/zones de rencontre, etc.

#### Objectifs :

- Conformité totale de l'organisation de l'espace public des communes aux normes légales et réglementaires.
- Hausse du niveau de satisfaction des usagers de l'espace public et des parts modales des mobilités actives.
- Apaisement du cadre de vie des communes et baisse de l'accidentologie pour l'ensemble des moyens de déplacement.

#### Porteur :

Communes.

#### Partenaire :

Communauté de communes.

#### Subventions :

Etat, Département, Fonds Européens.

**Garantir efficacité et cohérence des réseaux cyclables grâce au jalonnement et à la signalétique.**

#### Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Harmoniser le jalonnement, les cartouches et les panneaux réglementaires de type Dv en se fondant sur les modalités prévues par l'IISR et le guide Vélo & Territoires, afin d'assurer continuité, uniformité et compréhension des usagers.
- Favoriser le déploiement d'une signalisation d'itinéraires selon une logique d'origine et de destination, dont les itinéraires d'intérêt communautaire par des cartouches comportant le numéro de ces derniers. Par exemple : « L'itinéraire 1, de couleur verte, permet de relier Auriac à Thèze ».
- Mettre en œuvre une surveillance et une maintenance régulière à hauteur de 2 passages par an à minima pour le jalonnement.



#### Coût :

Défini dans le plan de jalonnement du SDC



#### Suivi :

- Suivi des implantations sur les itinéraires aménagés
- Retour d'expérience des usagers du réseau cyclable

#### Constat :

Le jalonnement cyclable contribue à l'efficacité et à la cohérence des réseaux cyclables. Il articule et mutualise les réseaux à différentes échelles, permettant ainsi un usage optimal et une meilleure sécurité.

#### Objectifs :

Rendre le réseau cyclable lisible et continu pour des usagers se déplaçant sur le réseau, communiquer efficacement sur l'objectif du réseau et son existence auprès des usagers du vélo.

- Lisibilité accrue des aménagements dédiés aux cyclistes (du quotidien, cyclotouristes, ...),
- Compréhension accrue de la structure du maillage cyclable au sein de l'agglomération, des cartographies communicantes pour le grand public,
- Baisse de l'accidentologie pour les usagers via la mise en continuité et l'identification des itinéraires.

#### Porteur :

Communes, Communauté de Communes, Département.

#### Partenaire :

#### Subventions :

Etat, Région, Fonds Européens.

## ACTION 2.1 : Développer le stationnement vélo en lien avec l'offre de transport

### Axe 2 : Développement du stationnement vélo

#### Garantir un stationnement sécurisé aux aires de covoiturage et arrêts de transport principaux.

#### Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Stationnements sécurisés aux aires de covoiturage pour favoriser l'intermodalité « vélo + covoiturage ». Favoriser le déploiement de box individuel pour des stationnement de moyenne à longue durée. A terme, il convient de prévoir des stationnements vélos sécurisés pour 1/3 de la capacité automobile sur les aires accessibles dans de bonnes conditions.
- Déploiement de stationnements sécurisés en rabattement vers les arrêts du réseau de transport en commun. Il est conseillé d'implanter des box individuels (à proximité des ZAE notamment) ou des abri-vélo couverts mais ouverts pour les pôles d'échanges.



© Abriplus



#### Coût :

- Consigne individuelle : entre 1 000 et 2 000 € par place
- Abri-vélo ouvert : entre 500 et 1 000 € par place



#### Suivi :

- Cartographie des implantations
- Fréquentation des équipements

#### Constat :

L'intermodalité est un enjeu essentiel pour le développement du vélo dans la mobilité quotidienne. Le stationnement sécurisé des vélos aux aires de covoiturages et arrêts principaux des transports en commun est le point clé pour faciliter l'usage de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement.

#### Objectifs :

Assurer une offre de service suffisante en renforçant le stationnement sur les aires de covoiturage formelles et informelles actuelles et futures, et les arrêts majeurs des réseaux de transport.

- Augmenter l'aire d'attraction des réseaux de transports publics en facilitant l'accès au vélo.
- Augmentation des trajets intermodaux.

#### Porteur :

Communes, Communauté de communes, Département, délégataires transports.

#### Partenaire :

Selon implantation.

#### Subventions :

Alvéole +.

#### Déployer une offre de stationnement dédiée aux vélos sur l'espace public.

#### Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Augmenter le nombre de places de stationnement disponibles sur voirie (une place de stationnement automobile équivaut à huit emplacements vélo de courte durée avec 4 arceaux), notamment aux points d'arrêt de courte durée sur l'intercommunalité (commerces de proximité...) et au niveau de points d'intérêt touristique (Musée gallo-romain de Claracq, Château de Morlanne...).
- Assurer un équipement en arceaux vélos, avec ou sans abri, pour des durées de stationnement entre l'heure et la demi-journée. Ces arceaux doivent permettre d'attacher sans difficultés des VAE avec des antivols U.
- Généraliser la création de stationnement vélo sur les places de stationnement automobile dans le cadre de la mise en application de la loi LOM (à horizon 2026).



© Grand Lyon



#### Coût :

- Arceau : entre 60 et 150 € par place
- Abri vélo couvert mais ouvert : entre 800 et 900 € par place



#### Suivi :

- Cartographie des implantations

#### Constat :

Le stationnement est considéré par l'ensemble des acteurs de la filière des mobilités comme le point essentiel pour assurer à court-terme une hausse notable des déplacements à vélo sur un territoire.

#### Objectifs :

Assurer une offre de services suffisante en renforçant le stationnement vélo sur voirie et structurant l'implantation de celui-ci (critères de qualité minimum, d'implantation sécurisée, de limitation de l'encombrement visuel, etc.)

- Hausse du nombre d'emplacements dédiés aux vélos dans l'espace public.
- Hausse de la part modale du vélo dans les déplacements.
- Baisse du nombre de vols de vélos.

#### Porteur :

Communes

#### Partenaires :

Communauté de communes, Commerçants, Office de tourisme

#### Subventions :

Alvéole + (pour les stationnements avec abri)

## ACTION 2.3 : Pallier les carences de stationnement vélo

### Axe 2 : Développement du stationnement vélo

**Permettre aux résidents de garer leur vélo de manière sécurisée dans leur lieu d'habitation afin d'éviter dégradations et vols.**

#### Mise en œuvre opérationnelle de l'action

##### Dans les constructions anciennes

- Développer la neutralisation de places de stationnement dans les parkings en ouvrages pour mettre en place des stationnements vélos dédiés ou des consignes sécurisées pour des stationnements de longue durée (nuit).
- Implanter des consignes sécurisées sur voirie, de 5 places au total, notamment dans les zones d'habitats denses.
- Développer des parkings en ouvrages où des implantations plus importantes seraient envisageables.

##### Dans les nouvelles constructions

- Suivre les normes mises en place par l'arrêté du 30 juin 2022 relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments. Ainsi, dans les bâtiments d'habitation collectifs, au minimum 1 place par logement jusqu'à deux pièces principales, et 2 places par logement à partir de trois pièces principales. A noter qu'il est recommandé de prévoir un ratio de 1 emplacement pour vélo spécial pour 10 emplacements de vélos simples. L'espace de stationnement peut être réalisé à l'extérieur à condition qu'il soit couvert, éclairé et clos avec un accès limité aux seuls cyclistes.



© Grenoble Alpes Métropole



#### Coût :

- Minibox de 5 à 10 places : entre 6 000 et 10 000 € pour l'ensemble
- Coût par emplacement vélo : 1 à 2 000 €



#### Suivi :

- Cartographie des implantations
- Fréquentation des équipements

#### Constat :

L'espace dans les constructions anciennes ne permet pas aux habitants de stationner un vélo de manière sécurisée.

#### Objectifs :

Répondre aux besoins de stationnement de la population et limiter l'impact du stationnement vélo sur l'espace public.

- Hausse de la part de propriétaires de vélos dans les zones à forte concentration de constructions anciennes.
- Un stationnement vélo accessible pour l'ensemble des locaux d'habitation.

#### Porteur :

Communes, Communauté de communes, Département, entreprises, propriétaires, promoteurs immobiliers.

#### Partenaires :

Communauté de communes.

#### Subventions :

Alvéole +.

**Répondre aux besoins des citoyens en mettant en place des stationnements vélos sécurisés répondant à la réglementation en vigueur et aux recommandations du Cerema.**

### Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Suivre les normes mises en place par l'arrêté du 30 juin 2022 relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments tout en prenant en compte les engins de déplacements personnels motorisés :
  - Bâtiments à usage tertiaire ou industriel : au minimum 15% de l'effectif total accueilli simultanément dans les bâtiments.
  - Bâtiment accueillant un service public : 15% de l'effectif total des agents accueillis simultanément dans le bâtiment + 15% de l'effectif total des usagers accueillis simultanément dans le bâtiment.
  - Commerces ou cinémas : 10% de la capacité du parc de stationnement avec une limitation de l'objectif réglementaire fixée à 100 emplacements.
  - A noter qu'il est recommandé :
    - De prévoir un ratio d'au moins 1 emplacement supplémentaire pour vélo spécial à partir de 20 emplacements de vélos simples, plus 1 emplacement par tranche de 30 emplacements de vélos simples supplémentaires.
    - D'équiper les bâtiments en matériels de confort et d'ergonomie (douches, vestiaires, casiers...).
- Suivre les recommandations du CEREMA afin d'implanter des stationnements vélos dans les établissements scolaires :
  - Au minimum, des stationnements vélos équivalents à 30 % des effectifs de l'établissement, puis de compléter l'offre selon les répartitions suivantes.
  - Ecoles primaires : 1 place de stationnement pour 8 à 12 élèves.
  - Collèges et lycées : 1 place de stationnement pour 3 à 5 élèves.



© Banque des territoires

Stationnement sécurisé au sein d'un collège, Département des Yvelines



### Coût :

- Arceau : entre 60 et 150 € par place
- Abri vélo couvert mais ouvert : entre 800 et 900 € par place



### Suivi :

- Cartographie des implantations

### Constat :

Composante clé de l'usage du vélo au quotidien, le stationnement est le premier besoin de service mentionné par les cyclistes pour permettre d'assurer la cyclabilité d'un territoire et concerne tout autant les scolaires.

### Objectifs :

Développer l'accessibilité, la faisabilité et la sécurisation du stationnement afin de faciliter le choix du vélo comme mode de déplacement au quotidien. Il s'agit ainsi de répondre aux besoins des scolaires en mettant en place des stationnements vélos sécurisés.

- Hausse du nombre d'emplacements dédiés aux vélos dans les établissements scolaires.
- Hausse de la part modale du vélo dans les déplacements du quotidien domicile/école.
- Baisse du nombre de vols de vélos.
- Limitation des besoins de stationnement vélo sur l'espace public.

### Porteur :

Communes, Département, Région.

### Partenaires :

Communauté de communes.

### Subventions :

Alvéole + (pour les abris couverts).

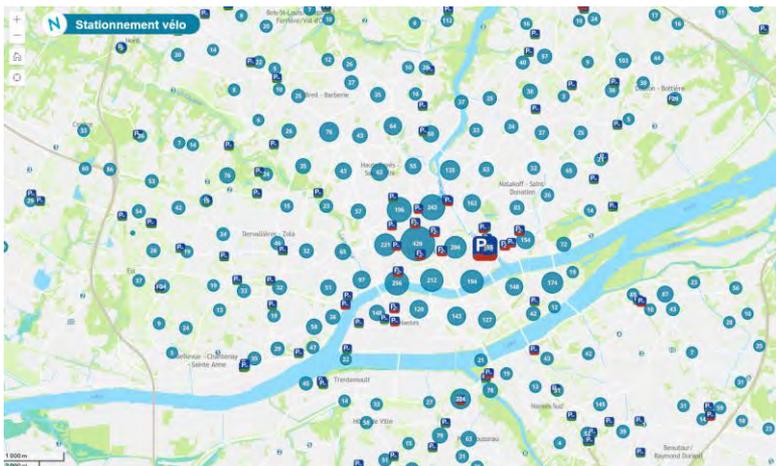
## ACTION 2.5 : Développer une cartographie en ligne recensant l'ensemble des stationnements

### Axe 2 : Développement du stationnement vélo

**Répondre aux besoins des usagers en les informant sur l'implantation des stationnements vélo sécurisés sur le territoire.**

#### Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Créer une carte en ligne recensant les stationnements vélo sécurisés, mais les services associés peuvent aussi y être ajouté (bornes de réparation, loueurs de vélo...).
- Utiliser le partenaire du Département Géo Vélo afin d'avoir une liste commune à l'échelle du territoire départemental et permettre aisément les traversées vers les Luys en Béarn.



© Nantes Métropole



#### Coût :

- Intégré au service communication de la Communauté de communes des Luys en Béarn



#### Suivi :

- Nombre de visites par mois de la page web

#### Constat :

Composante clé de l'usage du vélo au quotidien, le stationnement est le premier besoin de service mentionné par les cyclistes pour permettre d'assurer la cyclabilité d'un territoire. Les informer des lieux où sont implantés les stationnements vélo constitue un élément primordial pour construire un écosystème cyclable sur le territoire.

#### Objectifs :

Développer l'accessibilité, la faisabilité et la sécurisation du stationnement afin de faciliter le choix du vélo comme mode de déplacement au quotidien. Il s'agit ainsi de répondre aux besoins des cyclistes en leur permettant de visualiser les lieux où il est possible de stationner de manière sécurisée.

- Assurer la communication à propos des emplacements des stationnements sécurisés sur le territoire.
- Distinguer les types de stationnement disponibles sur le territoire intercommunal.

#### Porteur :

Communauté de communes, Département

#### Partenaire :

#### Subventions :

## ACTION 3.1 : Renforcer la lisibilité de l'offre de mobilité cyclable

### Axe 3 : Communication, sensibilisation et animation de la pratique

**Faire de l'identité visuelle de l'offre de mobilité cyclable un élément du paysage urbain connu de tous.**

#### Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Déployer une identité visuelle pour l'ensemble de l'offre de mobilité cyclable (infrastructures et services).
- Développer une communication originale et ludique, sur le modèle du kit de communication de l'ADEME pour développer la culture vélo sur le territoire.
- Axer la communication de la politique cyclable sur divers argumentaires : praticité (fluidité du trafic, souplesse d'usage...), économies réalisées pour l'utilisateur et les entreprises, évitement de GES, diminution de la congestion automobile et du bruit en participant à une ville apaisée, convivialité.



© ADEME



#### Coût :

- Site internet pour la diffusion de documents pédagogiques et guide vélo : 5 000 €



#### Suivi :

#### Constat :

Le déploiement d'une identité visuelle unique concernant la mobilité cyclable favorise la cohérence globale de la politique vélo.

#### Objectifs :

Rendre l'infrastructure visible, sécurisée et attrayante, grâce à une signalétique et des médias de communication qualitatifs et adaptés.

- Uniformisation de la marque « vélo » de la Communauté de communes.
- Compréhension facilitée et simplification de l'utilisation dans les différents médias de communication.

#### Porteur :

Communauté de communes.

#### Partenaire :

Communes, Délégués transports.

#### Subventions :

Etat, Région, Fonds Européens.

## ACTION 3.2 : Inciter à la labellisation « employeur pro-vélo » pour les usagers du quotidien

### Axe 3 : Communication, sensibilisation et animation de la pratique

#### Favoriser la prise en compte de la mobilité cyclable par les employeurs à travers la labellisation employeur pro-vélo.

#### Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Assurer la mise en œuvre des recommandations « Employeur Pro-Vélo » à l'échelle de Communauté de communes.
- Développer au sein des services de l'intercommunalité une culture vélo « référence ».
- Sensibiliser les employeurs et accompagner sur des problématiques constituant des freins : assurance dans le cadre des déplacements domicile – travail, accompagnement par des associations (stages de remise en selle, ateliers de réparation...).
- Inclure dans l'accompagnement au PDME un travail sur la labellisation « Employeur Pro-Vélo » des structures et sensibiliser les entreprises à la mise en œuvre de cette labellisation.
- Communiquer via le développement économique aux enjeux d'écomobilité des salariés et de la clientèle et accompagner les entreprises dans la mise en œuvre des actions en faveur de la mobilité cyclable.



© Employeur Pro-vélo



#### Coût :

- Soutien technique aux entreprises – chargé.e de mission
- Coût annuel d'accompagnement : 65 000 €



#### Suivi :

- Suivi interne aux entreprises
- Évaluation de la part modale

#### Constat :

Concernant les usagers du quotidiens, la mobilité cyclable fait souvent l'objet d'un manque de prise en compte par les employeurs qui constituent pourtant un maillon essentiel des déplacements domicile-travail.

#### Objectifs :

Inciter les employeurs dans leur travail sur la mobilité de leurs salariés et clients, à intégrer une logique d'aménagement du site en faveur des cyclistes (stationnements, rangements, accès à la recharge de bornes VAE, douches, ...).

- Hausse significative de l'usage du vélo dans les entreprises labellisées et à destination des communes en lien avec ces entreprises.

#### Porteur :

Communauté de communes.

#### Partenaire :

Entreprises, Chambre de commerce et d'industrie.

#### Subventions :

## ACTION 3.3 : Développer les actions évènementielles en faveur de la mobilité active

### Axe 3 : Communication, sensibilisation et animation de la pratique

#### Inciter la participation des citoyens à des événements en faveur de la mobilité active.

#### Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Plébisciter et inciter les entreprises à participer à certains challenges. Les challenges « Mois des Mobilités » ou « Tous à vélo », auxquels les entreprises et établissements scolaires peuvent participer et disposent d'un classement dédié, sont de bons exemples d'implication des entreprises et institutions dans la démarche de mobilité cyclable. Les résultats valorisent la cyclabilité du territoire et le passage via les entreprises et établissements scolaires permet de proposer, de manière ludique, une solution d'écomobilité à leurs salariés ou leurs élèves, à minima le temps du challenge.
- Des lots pour les lauréats des challenges en lien avec le vélo peuvent être mis en place afin de rendre les challenges plus ludiques (kits de réparation, bon d'achat pour les équipements de vélo, révision offerte...).
- Mise en œuvre d'actions renforcées dans le cadre d'événements tels que « Mois des Mobilités » ou la « Semaine Européenne de la Mobilité » (du 16 au 22 septembre) avec une place « significative » donnée aux déplacements à vélo (ateliers de réparation, ateliers d'apprentissage, ciné-débat, ciné-vélo, rando ...).
- Réalisation d'une action évènementielle sur les mois « creux » de l'année pour les déplacements à vélo (fin de l'automne, hiver) pour avoir un impact sur le nombre d'usagers cyclistes au cours des mois aux conditions météorologiques moins clémentes.



Juin à vélo – Luys en Béarn  
© République des Pyrénées



#### Coût :

- Organisation d'un challenge vélo : 250 € pour les lots maximum et 1 ETP
- Organisation d'une fête du vélo : exemple de la Ville d'Avignon avec 170 € pour 1 000 habitants/an



#### Suivi :

- Nombre d'évènements
- Nombre de participants

#### Constat :

Occasion de favoriser le changement des mentalités et de sensibiliser l'ensemble des habitants aux enjeux de cohabitation et de sécurité, les actions évènementielles permettent de favoriser une prise de conscience collective plus rapide à propos de la pertinence du vélo.

#### Objectifs :

Utiliser les événements en place comme vecteurs de communication et de sensibilisation pour la population. Donner une plus forte visibilité aux actions portées pour le vélo et renforcer la perception du vélo par la population locale comme véritable solution de mobilité dans les déplacements du quotidien.

- Une forte mobilisation de la population autour des animations et événements.

#### Porteur :

Communes, Communauté de communes

#### Partenaire :

Associations, entreprises, professionnels du cycle, opérateurs de mobilité, médias, établissements scolaires

#### Subventions :

## ACTION 3.4 : Multiplier et accélérer la formation pour l'apprentissage du vélo et mécanique vélo

### Axe 3 : Communication, sensibilisation et animation de la pratique

**Développer la pratique du vélo à l'aide de la sensibilisation de la population et de la formation.**

#### Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Augmenter le nombre d'animateurs à l'échelle de la Communauté de communes et favoriser une extension de l'apprentissage sur l'ensemble des communes de l'intercommunalité.
- Renforcer les moyens donnés à l'apprentissage du vélo comme mode de déplacement quotidien chez les plus jeunes : piste de sécurité routière, guide(s) des bonnes pratiques, **aide à l'accès aux outils indispensables pour les jeunes cyclistes (casques, gilets, sonnettes, ...)**, encourager la mise en place d'un vélobus par les associations de parents d'élèves (guide méthodologique, accompagnement technique pour le circuit...).
- Développer et animer différents ateliers participatifs et solidaires et d'auto-réparation en s'appuyant sur le savoir-faire et savoir-être des acteurs de terrain : ateliers de réparation fixes et/ou mobiles (5 ateliers de réparation par an et par école), séances de remise en selle sur des parcours stratégiques, cours de vélo-insertion, vélo-écoles pour petits et grands, balades à vélos pour les citoyens et les élus, tests de VAE, etc.



© Ministère des Sports



#### Coût :

- À définir en fonction de la méthodologie choisie
- Edition d'un document pédagogique et d'animation : 5 000 € (exemple d'un site internet à la Métropole de Toulouse ou d'une vidéo à l'Eurométropole de Strasbourg)
- Atelier d'apprentissage : 500 € (4h)
- Atelier de réparation : 150 € (1h30)



#### Suivi :

- Nombre d'attestations de formations fournies
- Nombre d'ateliers réalisés
- Nombre d'animateurs
- Nombre de vélobus mis en place

#### Constat :

Le développement du Savoir Rouler à Vélo (SRàV) est un enjeu essentiel de sensibilisation de la population. La maîtrise de la pratique du vélo ainsi que les connaissances suffisantes sur l'entretien et la réparation du vélo sont indispensables pour augmenter le nombre d'usagers.

#### Objectifs :

Développer la pratique du vélo à l'aide de la sensibilisation de la population et d'un nombre accru d'animateurs.

Renforcer la formation au travers du programme Génération Vélo pour le jeune public, et des ateliers vélo pour toucher un public plus élargi.

- Hausse du nombre d'ateliers vélos réalisés.
- Formation de l'ensemble des scolaires de CM1/CM2 de l'année scolaire courante formé au SRàV.

#### Porteurs :

Région, transporteurs, Communes, Communauté de communes.

#### Partenaires :

Département, Région, ADEME, Maisons de l'emploi, associations (parents d'élèves), établissements scolaires.

**Subventions :** Génération Vélo.

# COMMUNICATION

---

Schéma Directeur Cyclable



## OBJECTIFS DE COMMUNICATION

- Définir des actions de **communication et de communication événementielle** qui permettront de sensibiliser, d'informer et d'accompagner les usagers au changement de modes de transport
- Communiquer les **actions de la Communauté de communes** en faveur du vélo (nouveaux services, nouveaux aménagements ou sécurisation des aménagements existants, projets en cours, valorisation du réseau existant, etc...)
- Créer une **culture vélo forte** sur le territoire
- **Sensibiliser les habitants** à basculer vers les mobilités cyclables et démystifier les faux arguments contre le vélo
- **Faire connaître les différents aménagements** et leurs usages
- Donner une **notion de sécurité** aux futurs usagers en encourageant le respect des règles de sécurité routière et en informant sur les meilleures pratiques pour rouler en toute sécurité
- **Favoriser l'engagement des habitants autour du vélo** en encourageant l'interaction et la participation sur les réseaux sociaux
- **Établir une relation entre les administrés et la Communauté de Communes**



## PILIERS DE COMMUNICATION

**Communication projet** : Communiquer sur les différents services mis en place par la Communauté de Communes, l'aide à l'achat VAE, les travaux et l'évolution du projet, sensibiliser sur les bénéfices à long terme du projet (confort cadre de vie, réduction de la pollution sonore, etc..).

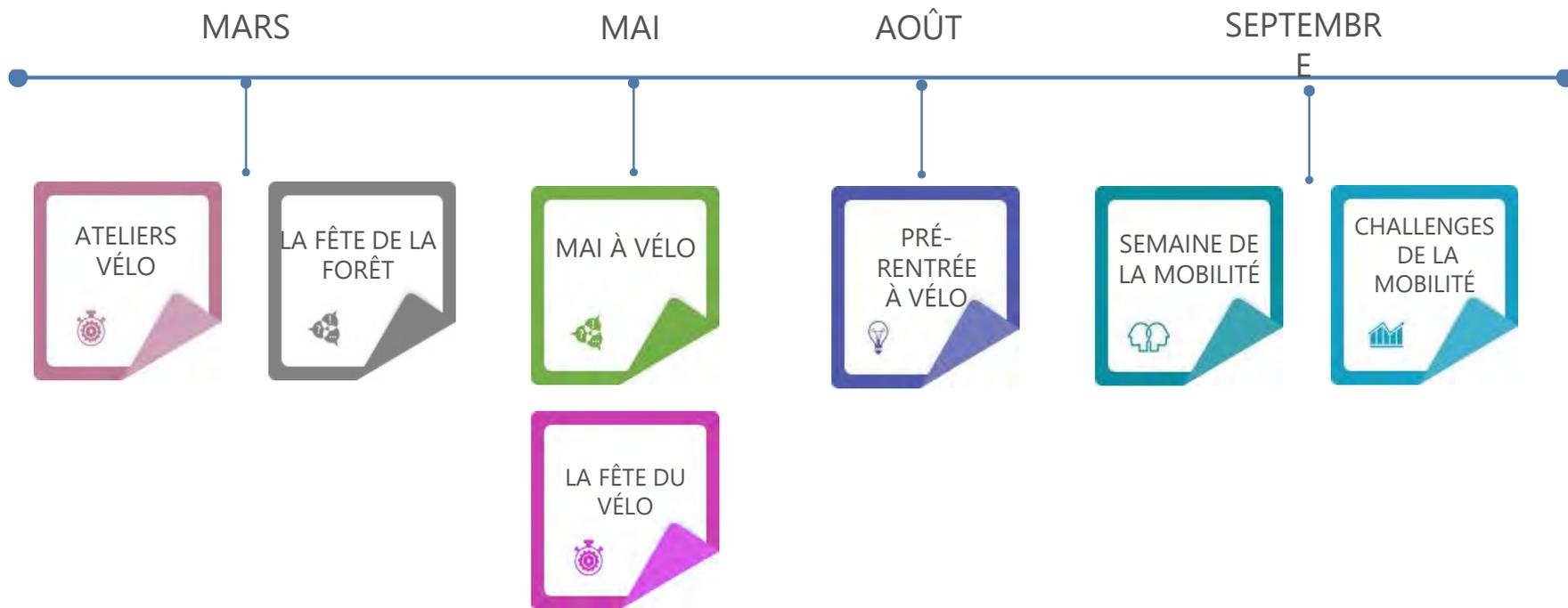
**Communication sur les mobilités** : Communiquer sur les avantages d'utiliser le vélo à la place de la voiture (plus écologique, gain de temps, bienfaits sur la santé), communiquer sur la sécurité à vélo, créer des messages qui parleront à chaque cible (actifs, familles, retraités, touristes...).

**Sensibilisation au partage de la route** : Sensibiliser les usagers motorisés au partage de la route avec les cyclistes, usagers beaucoup plus vulnérables. Sensibiliser les cyclistes sur les bons comportements à adopter pour limiter les dangers de la route.

**Communication événementielle** : Communiquer sur les différents événements, publier des photos en mettant en avant le côté convivial et la facilité de se déplacer à vélo, utiliser les réseaux sociaux pour augmenter le bouche-à-oreille en ligne.



# CALENDRIER DES ACTIONS



# LA FÊTE DU VÉLO

La Communauté de Communes des Luys en Béarn pourrait organiser début juin 2024 une « Fête du vélo », pour marquer la fin de l'évènement « Mai à Vélo » et communiquer autour du schéma directeur cyclable. Cette fête du vélo pourrait devenir un évènement annuel du territoire pour sensibiliser sur le long terme.

**ESPACE D'INFORMATION DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES :** Prévoir un stand afin d'informer sur le projet, les nouveaux équipements sur le territoire et les dispositifs mise en place à faveur du vélo (stationnement, stations de gonflage, station de réparation, etc...)

## ACTIONS ENVISAGEABLES :

- Faire un partenariat avec l'Atelier Vélo Participatif et Solidaire de Pau afin d'organiser un atelier de réparation qui permettrait d'enseigner aux participants à faire des réparations basiques (crevaison, ajuster les freins, les dérailleurs ou changer une chambre à air).
- Organiser un atelier de remise en selle avec l'association « USEP » : proposer des exercices pour aider les participants à retrouver leur équilibre, à démarrer, à s'arrêter, à tourner en toute sécurité... Rappeler les règles de sécurité essentielles telles que le port du casque, le respect des feux de signalisation, les gestes à adopter en cas de partage de la route.
- Mettre en place une balade avec des vélos VAE sur un ou plusieurs itinéraires cyclotouristiques du territoire
- Mettre en place un programme de fidélité avec la piscine communale : les habitants cumuleraient des points en se rendant à la piscine à vélo ce qui permettrait de gagner des cadeaux (ex : tickets pour le cinéma, pour la piscine, réductions auprès des commerçants...)
- Prévoir un stand de décoration de vélo pour petits et grands et organiser un défilé au cours de l'évènement avec un concours du plus beau vélo. Le vainqueur pourrait par exemple remporter des goodies vélo, des remises chez les réparateurs locaux, 1 mois de location de VAE gratuit...



# LA FÊTE DU VÉLO

## • MISE EN PLACE D'ANIMATIONS LUDIQUES :

- Vélo Smoothie
- Escape Game à vélo : concevez des séries d'indices liés aux pistes cyclables et aux sites emblématiques du territoire de la Communauté de Communes.
- Vélo Battle : En duel, les participants pédalent et génèrent de l'électricité. Chaque joueur visualise sa progression grâce à deux jauges LED. Le premier qui remplit sa jauge a gagné.
- Vélo Cinéma : Pour lancer la séance de cinéma, les adultes et enfants pédalent sur les vélos générateurs et produisent l'électricité nécessaire au fonctionnement de l'écran et de la sonorisation.
- Animations de réalité virtuelle...

## ACTIONS À PRÉVOIR PAR LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES :

- Créer des visuels pour promouvoir l'événement sur les différents canaux de communication : réseaux sociaux, affichage, flyers, banderoles, rolls up, etc...
- Stand d'information vélo
- Animation continue des réseaux sociaux (réponses, partages, etc.)
- Utilisation des différents canaux de communication pour annoncer l'événement
- Partenariat avec des entreprises proposant des animations vélo ludique, les réparateurs locaux, etc...



# SAVOIR ROULER À VÉLO

## LES ENJEUX DU "SAVOIR ROULER À VÉLO"

« Le Savoir Rouler à Vélo » permet aux enfants de bénéficier des apprentissages nécessaires à une réelle autonomie à vélo pour l'entrée au collège .

L'opération « Savoir Rouler à Vélo » permet de porter cette mesure qui vise la généralisation de l'apprentissage de la pratique du vélo en autonomie pour l'ensemble des enfants avant l'entrée au collège. Cette mesure a été reprise dans le cadre du Plan Vélo lancé le vendredi 14 septembre 2018.

## EN 10 HEURES, LE "SAVOIR ROULER" À VÉLO PERMET AUX ENFANTS DE 6 À 11 ANS DE :

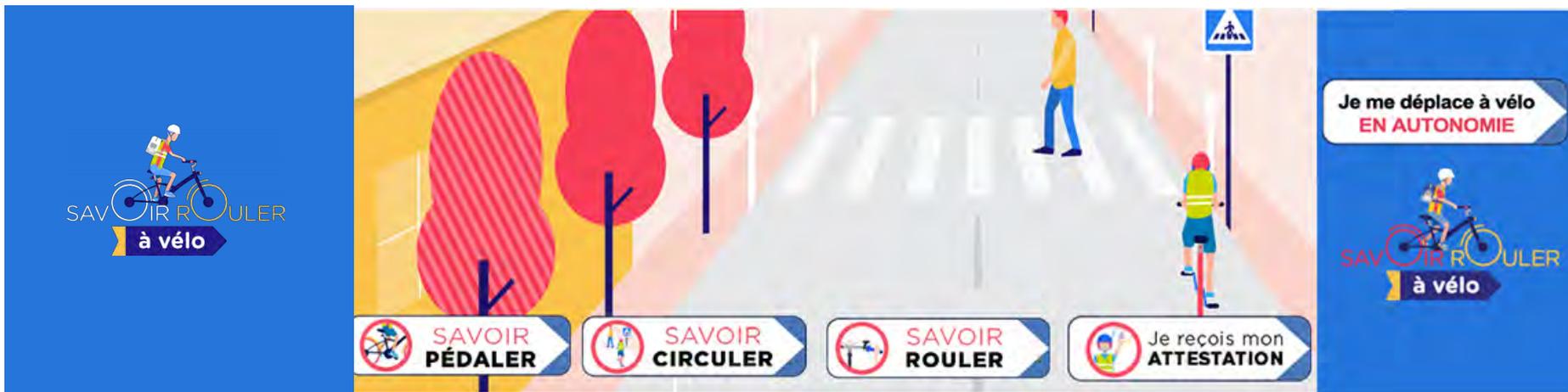
- Devenir autonome à vélo,
- Pratiquer quotidiennement une activité physique,
- Se déplacer de manière écologique et économique.

## Qui peut organiser le Savoir Rouler à Vélo ?

- Les associations sportives
- Les associations sportives scolaires
- Les autres associations
- Les associations de prévention
- L'école, le centre de loisirs, la mairie, les professionnels du cycle, les coordinations sécurité routière en préfecture, etc.

## Accompagnement par Génération vélo :

- Accompagnement des collectivités dans la mise en œuvre du SRV
- Prise en charge financière des interventions à hauteur de 50%
- Financement à 100% des coûts de formation des intervenants



# CHALLENGES DE LA MOBILITÉ

## Objectifs :

- Impliquer et fédérer les entreprises du territoire durant la semaine de la mobilité
- Créer une dynamique autour de la mobilité cyclable
- Toucher les actifs et les entreprises

## Actions envisageables :

- Faire un défi « Une journée sans voiture » pour inciter les employés à prendre d'autres modes de déplacements pour se rendre au travail. Chaque employé pourrait par exemple partager une photo d'eux à vélo et indiquer en commentaire leur trajet.
- Animations telles que le Vélo Smoothie et animations de réalité virtuelle
- Balades vélos depuis les centres villes jusqu'aux zones d'activités pour faire découvrir les aménagements cyclables
- Accompagner les entreprises du territoire à la labellisation « Employeur Pro Vélo » et le forfait mobilités actives : communication sur le dispositif, aide au financement de certains aménagements (stationnements, bornes de recharges, VAE...).
- Mettre à disposition des entreprises des vélos VAE à louer pour éventuellement motiver les entreprises à participer aux challenges de la mobilité.

## Actions à prévoir par la Communauté de Communes :

- Création de visuels pour promouvoir l'évènement
- Informations sur le forfait mobilités actives et sur le label employeur pro-vélo à communiquer aux entreprises avant et pendant l'évènement
- Campagne d'affichage / Presse pour annoncer l'évènement
- Animation continue des réseaux sociaux (réponses, partages, etc.)
- Faire un partenariat avec le pôle développement économique
- Partenariats avec des entreprises proposant des animations ludiques autour du vélo



## AUTRES ÉVÈNEMENTS DU TERRITOIRE

La Communauté de Communes Luys en Béarn participe ou est partenaire d'autres évènements sur le territoire (tel que les journées Nelson Paillou-Sport, la journée du patrimoine ou encore les Ricochets). Ces évènements sont aujourd'hui des rendez-vous majeurs du territoire. Ils peuvent permettre de toucher une cible différente qui ne vient pas forcément aux évènements et ateliers purement vélo.

### ACTIONS À PRÉVOIR PAR LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES :

- Utilisation des différents canaux de communication pour annoncer la présence de la Communauté de Communes sur l'évènement
- Flyers, brochures, cartes des itinéraires
- Goodies : sonnettes vélos, kit de réparation vélo, brassard réfléchissant, gourdes...
- Animation continue des réseaux sociaux (réponses, partages, etc.)
- Faire un partenariat musée gallo-romain Claracq-Lalonquette et au château de Morlanne pour la journée du patrimoine.
- Voir pour prévoir un stand vélo en accord avec les organisateurs afin d'informer sur le projet, les nouveaux équipements sur le territoire et les dispositifs mis en place à faveur du vélo.
- Animations vélo : balade à vélo de certains lieux clés du territoire aux lieux de l'évènement, essai de vélos à assistance électrique.
- Prévoir des stationnements de vélos sur les lieux des évènements : pour encourager les habitants à s'y rendre en vélo



**fête du SPORT en famille**

Journées Nelson Paillou **9&10 sept.**

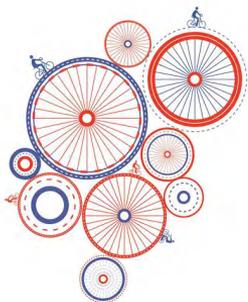
<b>PAU</b> 10 SEPT. Stade André Lavie. Halle des sports. Stade d'Épaulin-Vives. Épiscine Populairon 10h - 12h30 - 14h - 17h	<b>MAZEROLLES</b> 10 SEPT. Complexe sportif 10h - 12h30 - 14h - 17h30
<b>COARRAZE</b> 10 SEPT. Complexe sportif 10h - 12h30 - 14h - 17h	<b>MAULÉON</b> 9 SEPT. 300 Allée 14h - 17h

**GRATUIT**  
Initiations découvertes pour tous

[www.journeenelsonpaillou.fr](http://www.journeenelsonpaillou.fr) 05 59 14 19 19



 /journeenelsonpaillou  
 /journeenelsonpaillou



Promu par

