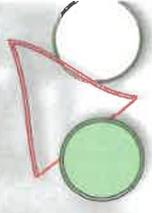




Saint-Palais - 64

Schéma cyclable

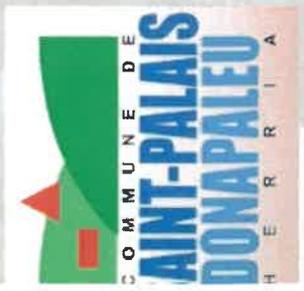
Document du 02 Février 2022



Saint-Palais - 64

Schéma cyclable

Document du 02 Février 2022



SOMMAIRE

1. Situation générale et contexte
2. Les principaux éléments du diagnostic communal
3. Objectifs et orientations du schéma cyclable.
4. Fiches actions
5. Annexes: dispositifs réglementaires



Il est avant tout un **outil de programmation et de planification** qui permet au gestionnaire de définir une politique d'aménagement en la matière et de programmer ses investissements dans un plan pluriannuel. Il facilite aussi la coordination des services qui interviennent sur le territoire.

Toutes les collectivités ayant la gestion d'un réseau routier (communes de toutes tailles, communautés de communes ou d'agglomération, départements, régions...) peuvent se doter d'un **schéma directeur cyclable**.

En l'absence d'aménagements et d'équipements, le vélo est peu prisé sur le territoire de Saint-Palais. La commune a souhaité engager la réalisation d'un schéma cyclable, en vue de favoriser ce type de mobilité.

L'étude de projets à l'échelle des communes limitrophes, ainsi que d'aménagements sur le territoire communal ont participé à impulser cette dynamique.



La démarche réalisée

PHASE 1: Diagnostic

- **26 Juillet 2021: Comité de Pilotage (Copil) de démarrage**

Le 30 Aout 2021: visite « en roulant ».

Novembre/Décembre: mise en place d'un questionnaire à destination des habitants

Etablissement du diagnostic

- **Le 10 Novembre 2021: présentation du diagnostic.**

PHASE 2: SCENARI:

Elaboration de deux scénarii avec principes de fiches actions.

Estimatif des éléments d'équipements.

- **Le 08 Décembre 2021: Comité de Pilotage.**

PHASE 3: FICHES ACTIONS - PRIORISATIONS:

Proposition de fiches actions

- **Le 19 Janvier: Comité technique**
- **Le 1^{er} Février: Comité de Pilotage.**
- **Le 03 Février: Conseil Municipal**



1

Situation générale et contexte

Présentation générale

Situation de la commune

Saint-Palais fait partie de la communauté d'agglomération du Pays Basque entrée en vigueur au 1^{er} Janvier 2017.

Celle-ci comprend 158 communes pour une superficie de 2 967 km², pour une population de 300 000 habitants.

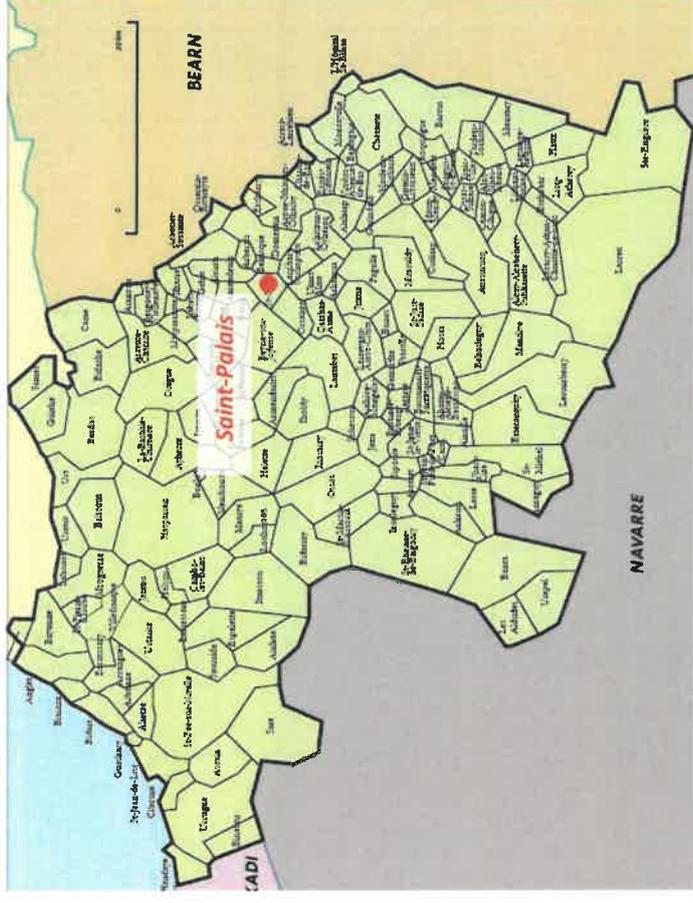
Saint-Palais s'inscrit dans la province de la Basse Navarre, en limite Est de celle-ci.

Elle est traversée par les chemins de Saint-Jacques de Compostelle, et l'Eurovélo 3, la Scandibérique.

La commune se trouve à la confluence de la Bidouze et de la Joyeuse.

La commune, a une superficie de 7,44km², qui s'organise autour d'un pôle urbanisé au nord et d'un territoire agricole et naturel au sud.

Sa population était de 1840 habitants en 2018.



La Communauté d'Agglomération du Pays Basque



Les trois provinces du Pays Basque en France

Le contexte

Le plan vélo du département des Pyrénées Atlantiques

Celui-ci porte sur plusieurs orientations:

Des dispositions ancrées autour de la structuration du réseau à l'échelle départementale, du développement touristique, de l'aménagement et de l'animation autour des collèges, de l'inclusion sociale, des conditions de déplacement des agents du département. Le département porte une attente en matière de desserte cyclable du collège.

1 Des itinéraires structurants en maîtrise d'ouvrage départementale	2 Un maillage local pour les déplacements quotidiens	3 Des règles d'aménagement communes à l'ensemble des aménageurs	4 Vers une gestion durable et un entretien partagé des itinéraires cyclables
5 Une cyclabilité renforcée dans et aux abords des collèges	6 Des ateliers mobilité en vélo pour les jeunes	7 Du matériel pédagogique à disposition pour les professeurs et animateurs	8 Pour un défi vélo collèges
9 Vers un réseau de la vékonomie	10 Le vélo comme moyen d'inclusion sociale	11 Une nouvelle activité pour le champ de l'économie sociale et solidaire	
12 Des sites touristiques équipés pour recevoir les vélos	13 Une offre étoffée de produits de tourisme à vélo	14 Des événements à portée locale, nationale et internationale	
15 Des conditions d'accueil adaptées pour les agents à vélos	16 Un personnel sensibilisé aux vertus de la véломobilité		

Bilan de réalisation
des grands itinéraires au titre
du Schéma cyclable 2008 - 2018



Plan vélo des Pyrénées-Atlantiques 2020



Le contexte

Schéma cyclable de Saint-Palais



Plusieurs actions engagées

- **Projet Bicimugi:** Le projet s'engage à construire une colonne vertébrale cyclable entre les Pyrénées-Atlantiques et la Navarre en s'appuyant sur l'infrastructure constitué par l'Eurovélo 3 et qui traverse les territoires partenaires. En outre, en poursuivant l'objectif d'impulser la mobilité durable en milieu rural, un réseau de boucles reliées entre elles, sera structurée depuis l'EV3.
- Un projet de liaisons cyclables est envisagé entre les communes de Béhasque, d'Arbératz, d'Amendeux, de Beyrie et d'Aïciritz (les réflexions viennent d'être engagées).
- Une étude va être lancée pour travailler sur les mobilités actives entre les communes d'Aïciritz, Arbératz, et Béhasque. Elle fait suite à un appel à projet du Département 64.
- Amikuze Gaindi est un projet à visée touristiques, avec un projet de base de randonnée au départ de Saint-Palais autour de la zone de loisirs. Un repérage de réseau VTT a été engagé.

Tracé de l'Eurovélo 3



Départ sud de la vélo route – Eurovélo 3 – « Scandibérique »

2

Le territoire communal et les mobilités

Le territoire communal

Une présence de plusieurs cours d'eau

Le territoire communal est délimité par deux cours d'eau, Saint-Palais se situant entre Bidouze et Joyeuse.

Ceux-ci sont identifiés comme zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique, et en site Natura 2000.

Elles sont par ailleurs reconnues par le risque inondation, sans pour autant faire l'objet de PPRI.

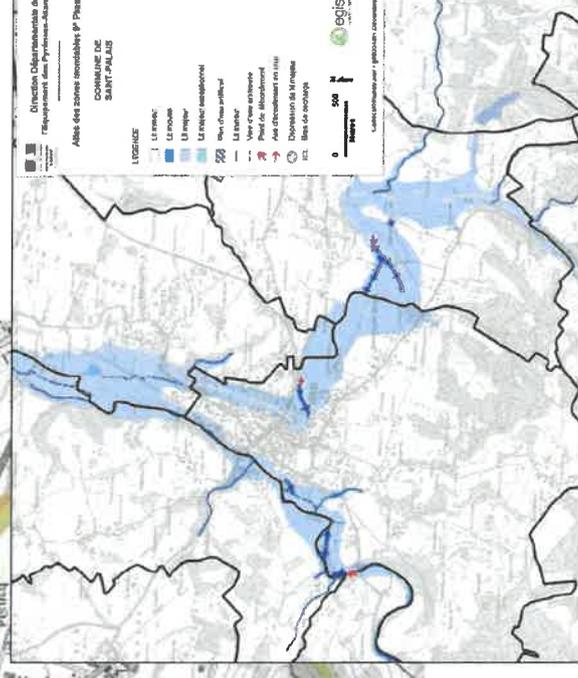
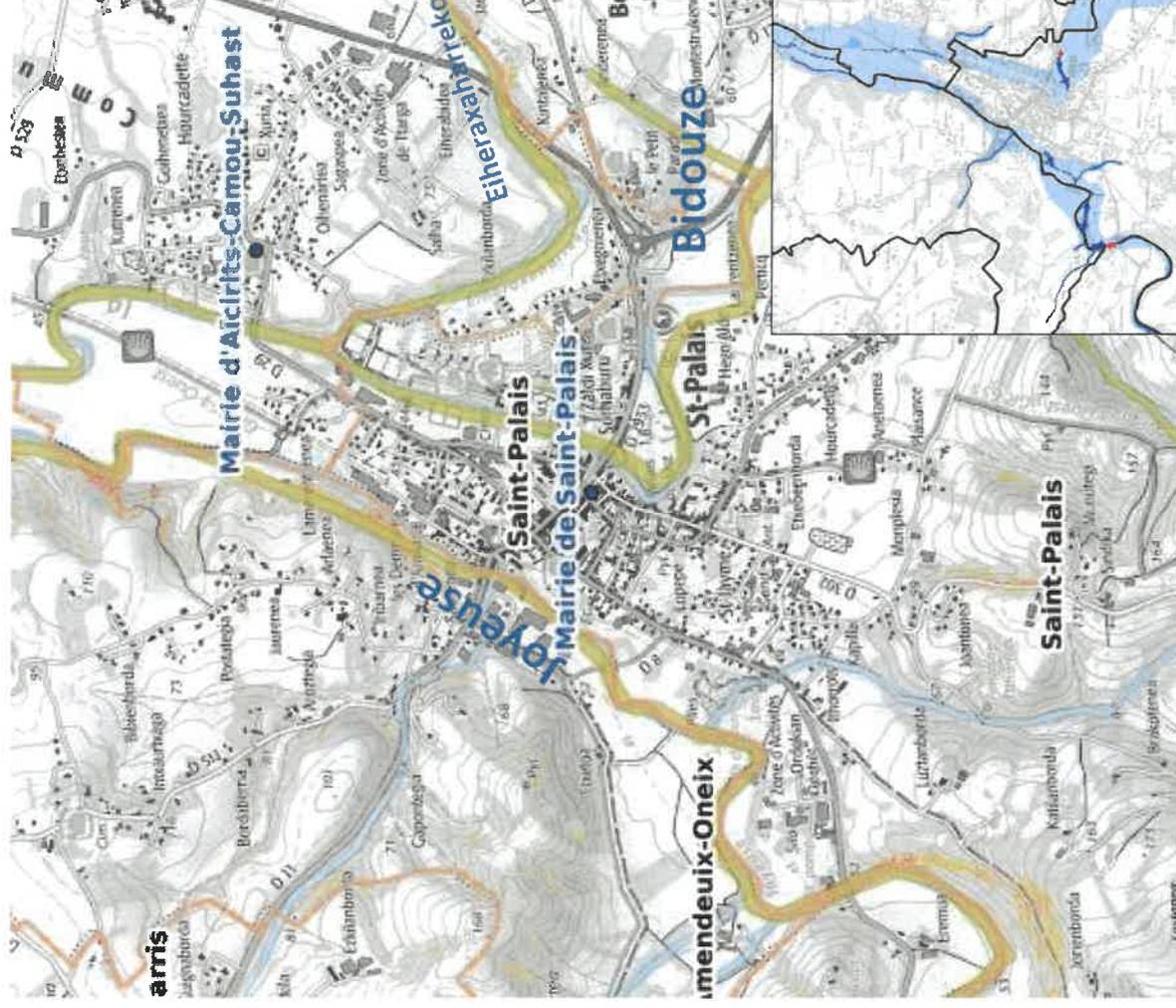
Se pose :

- La question de l'aménagement des abords.
- La problématique du ou des franchissements (hypothétiques passerelles?).



La Bidouze à la limite communale entre Saint-Palais et Aïcirits

Schéma cyclable de Saint-Palais



Cartographie de l'Atlas des Zones Inondables- extrait du PLU

Le territoire communal

Une zone urbaine relativement plate, mais avec des quartiers et équipements installés sur les hauteurs

La topographie de la ville est relativement favorable à la pratique du vélo, compte tenu des faibles topographies de l'espace urbain « historique ».

Néanmoins, certains quartiers et pôles d'équipements s'inscrivent sur des hauteurs: c'est le cas des équipements scolaires et de l'hôpital ((1), + 18m par rapport à la ville), ainsi que du quartier Gibraltar au sud ((2), + 110m par rapport à la ville).

Pour certains, l'utilisation de **Vélos à assistance électrique (VAE)** permet de s'affranchir de cette contrainte.

En outre, le **territoire communal est restreint**: une grande partie des maisons sont à moins de 2km du centre-ville.

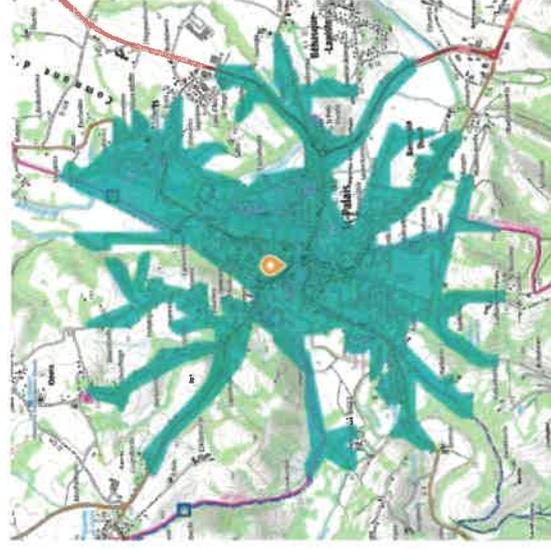
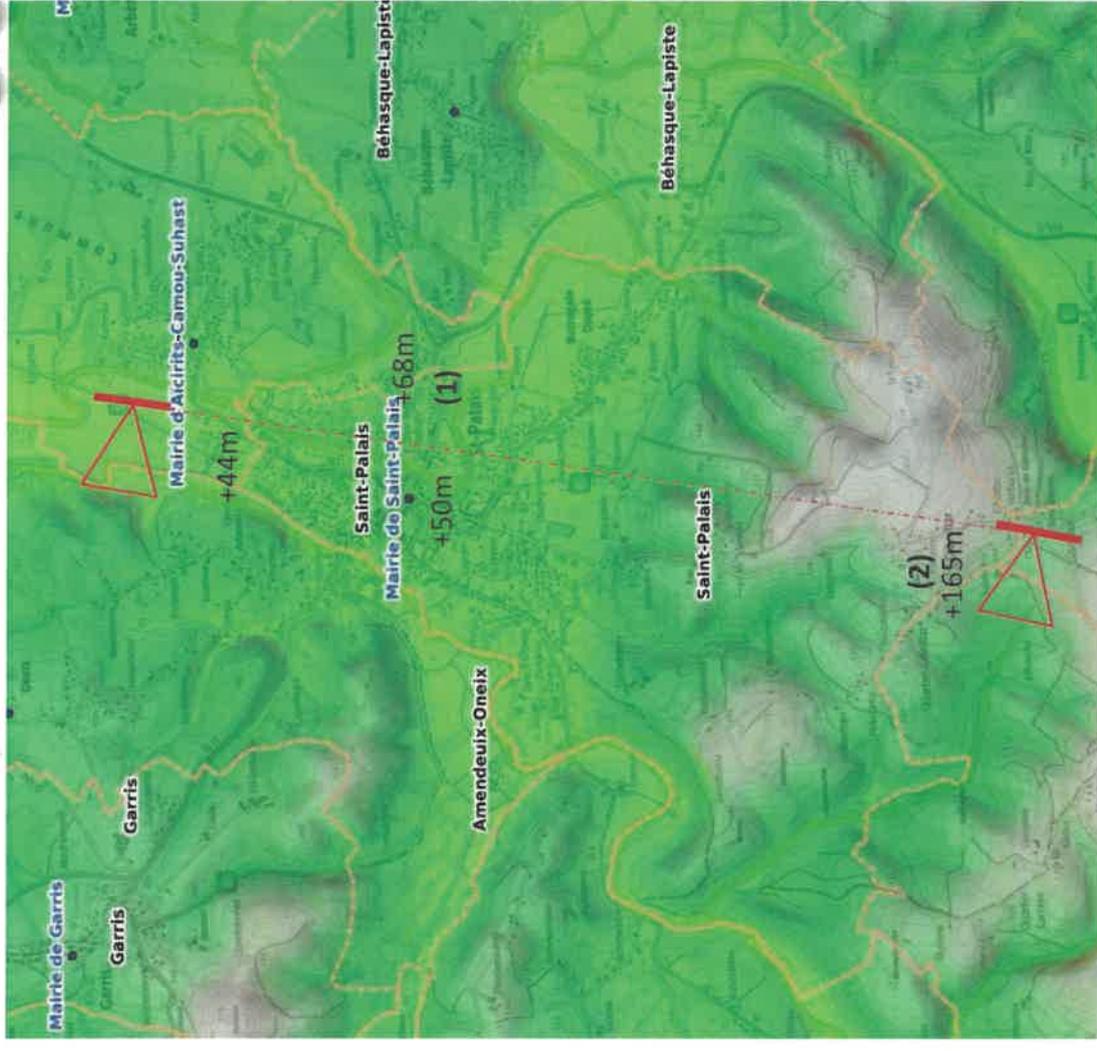
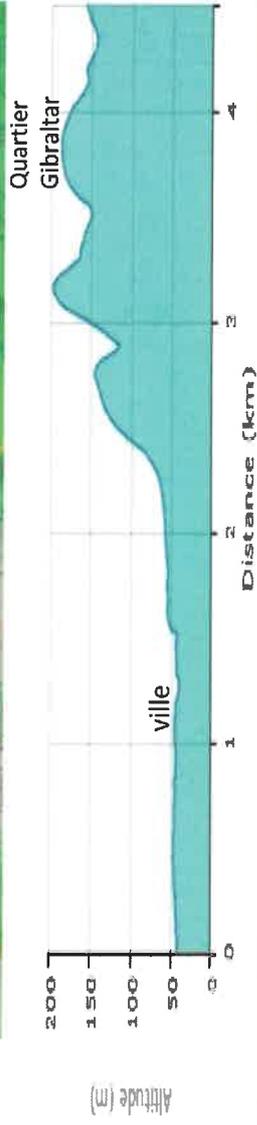


Schéma cyclable de Saint-Palais



Relief

Source: géoportail.fr



Distances de moins de 2km/centre-ville;

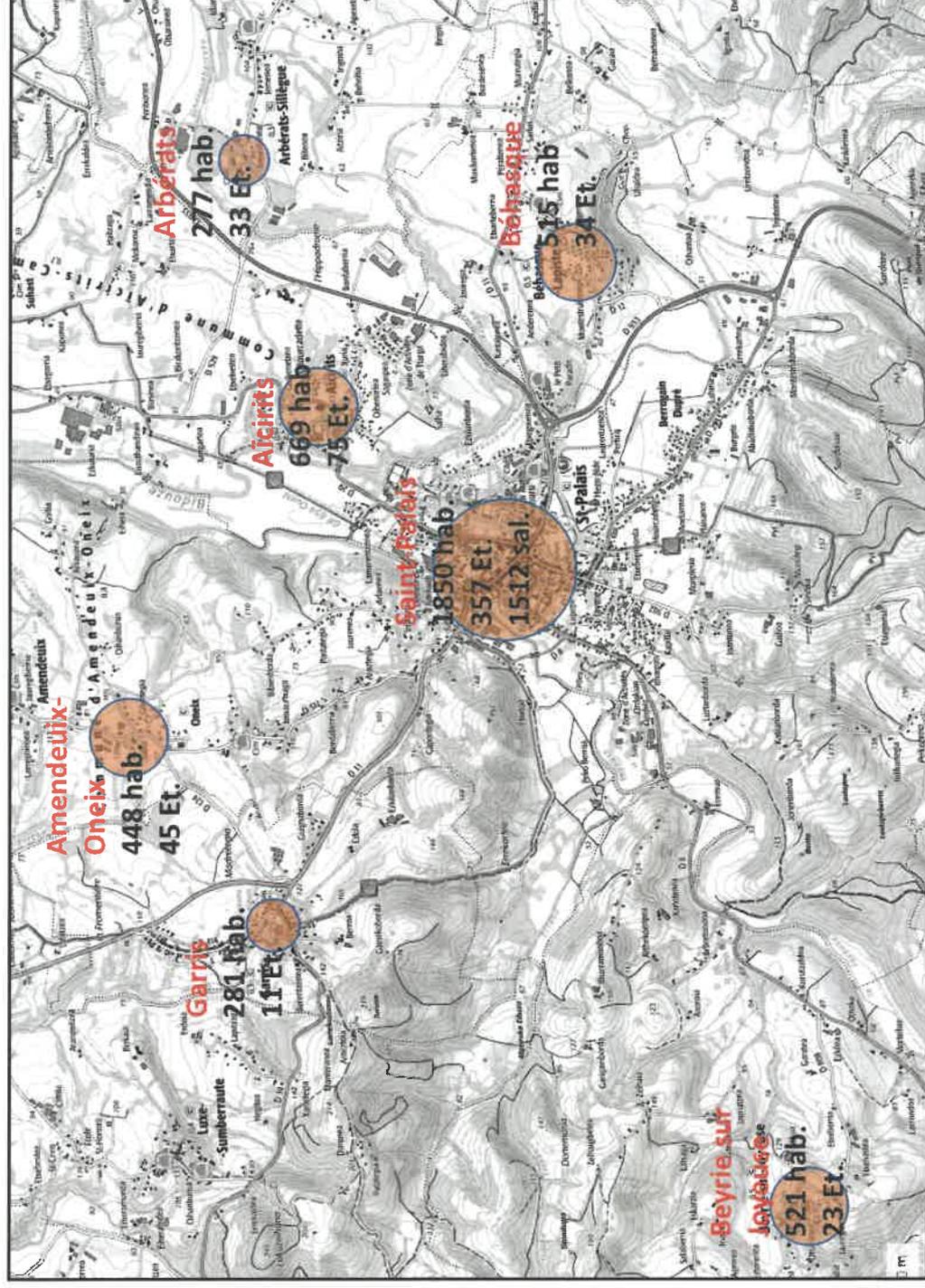
source: géoportail.fr

Le contexte

Une échelle de mobilités qui dépasse le seul territoire de la commune de Saint-Palais

La commune de Saint-Palais joue un rôle d'attractivité important pour le territoire; elle accueille 357 établissements comprenant au total 1512 salariés.

Des enjeux de connexion entre bourgs, en particulier avec Aicirits (le bourg le plus « lié » à Saint-Palais).



Légende:

Hab.: habitants

Et: Etablissements (Insee) sur la commune: entreprises, administrations, commerces, etc...

Sal: salariés sur la commune

Le contexte

Une part modale des déplacements à vélo qui reste largement secondaire.

Des actifs qui travaillent de moins en moins sur leur commune de résidence (-6% entre 2008 et 2018).

En 2018, moins de 1% des déplacements se réalisent en vélo sur la commune de Saint-Palais.

Par ailleurs, en 2018, 51,5% des logements sont des appartements, contre 48,3% de maisons; cela pose la question du stationnement des vélos dans le domaine privé.

Une population essentiellement résidente, avec peu de résidences secondaires (5,5%).

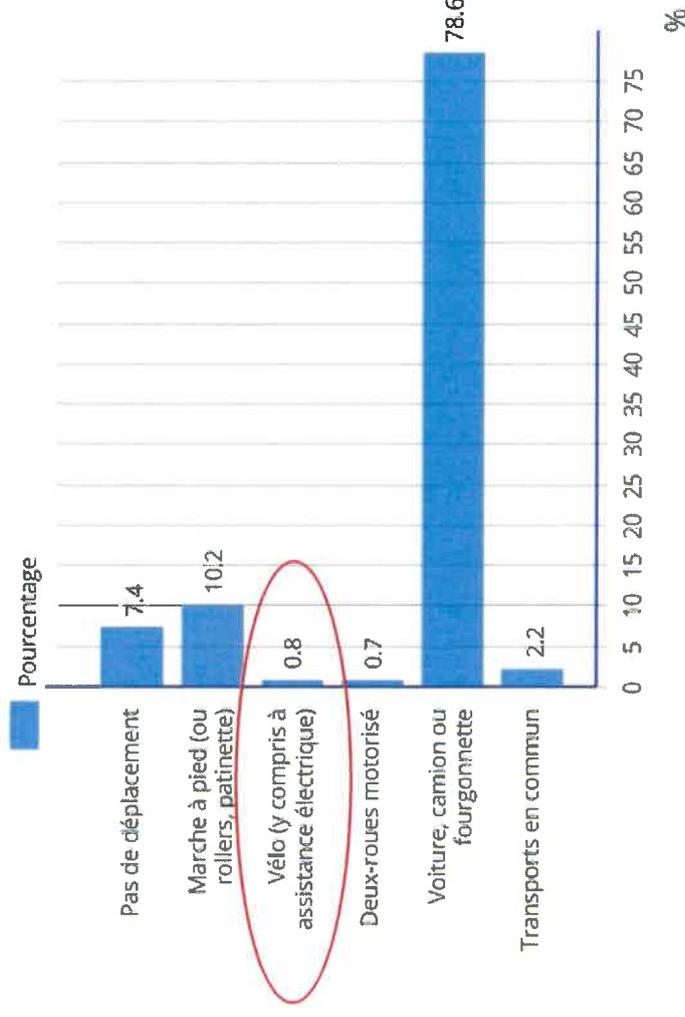


ACT T4 - Lieu de travail des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi qui résident dans la zone

	2008	%	2013	%	2018	%
Ensemble	688	100	631	100	590	100
Travaillent :						
dans la commune de résidence	406	59,0	339	53,6	297	49,4
dans une commune autre que la commune de résidence	282	41,0	293	46,4	293	50,6

Sources : Insee, RP2008, RP2013 et RP2018, exploitations principales, géographie au 01/01/2021.

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2018



Les attentes

Un questionnaire engagé par la commune, qui permet de cerner les attentes des habitants

La commune a mis en place un questionnaire en ligne, courant Septembre 2021.

Celui-ci est toujours ouvert et a fait l'objet, au 04/11/2021, de 130 réponses dont le contenu est rapporté ci-contre, soit 7% des habitants.

Un sondage qui a pour intérêt d'évaluer la réalité des déplacements à vélo, les attentes, et qui pourrait être utile pour évaluer, par exemple tous les 3 ans/5ans, l'évolution des pratiques et la portée des projets envisagés.

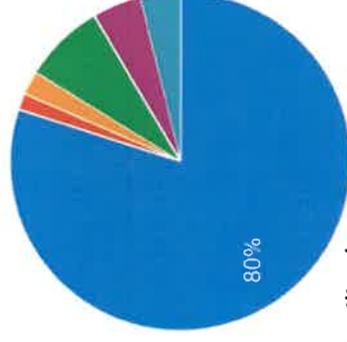
Un sondage vient d'être mis en ligne à l'échelle nationale, pour évaluer les pratiques cyclables par communes. (jusqu'au 30 Novembre 2021)

[Le Baromètre des Villes Cyclables \(parlons-velo.fr\)](http://LeBaromètredesVillesCyclables.parlons-velo.fr)

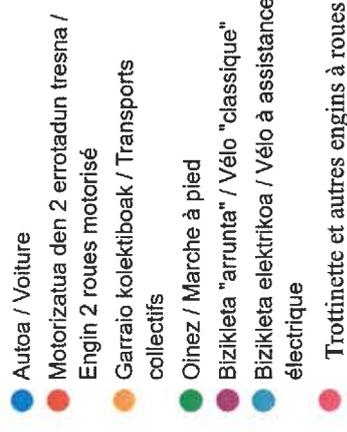


Zure eguneroko joan-jinetan, zoin da gehienik erabiltzen duzun modua ? Quel est le mode de déplacement que vous privilégiez pour vos déplacements quotidiens ?

130 réponses



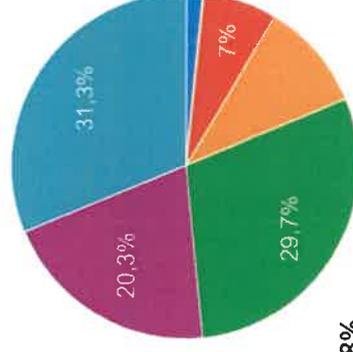
Une grande majorité utilise la voiture (80%), ou la marche (10%).



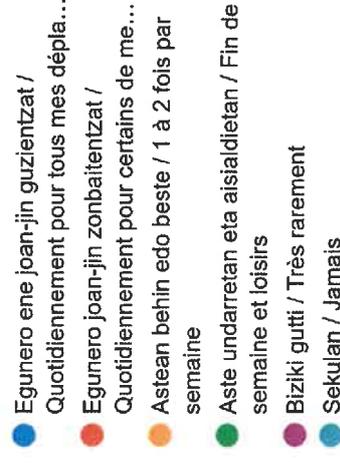
Egunoan, zoin frekuentziarekin bizikleta erabiltzen duzu zure eguneroko joan-jinetan ?

Actuellement, avec quelle fréquence utilisez-vous le vélo dans vos déplacements quotidiens ?

128 réponses

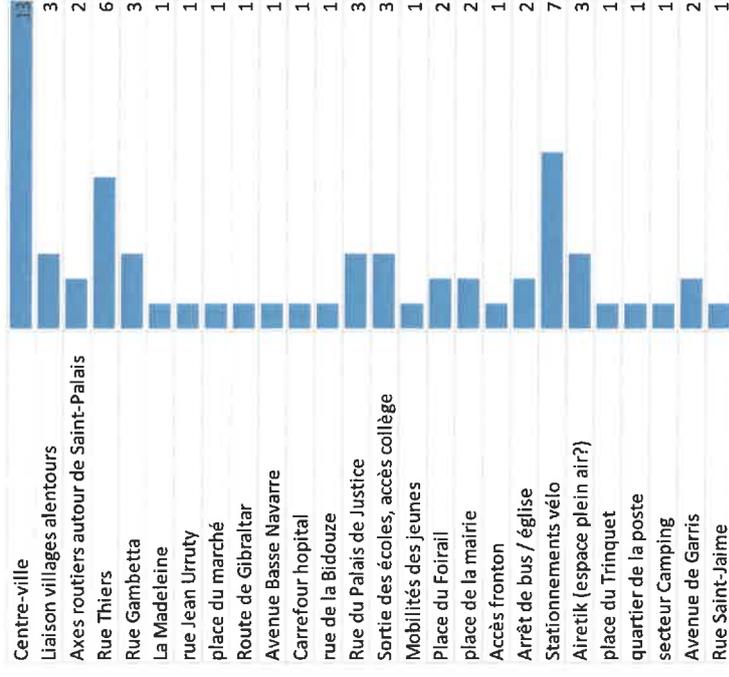


Plus de 50% utilisent leur vélo « jamais » ou « très rarement », 8% pour leurs déplacements quotidiens, 40% l'utilisent ponctuellement (fins de semaines, ou 1 à 2 fois/s).



Les résultats du questionnaire

Aidez-nous à identifier les lieux méritant des améliorations en ville (3 lieux max)



Des lieux d'aménagement attendus en priorité:

- Le centre-ville dans son ensemble;
- Rue Thiers,
- Une demande en stationnements vélos.

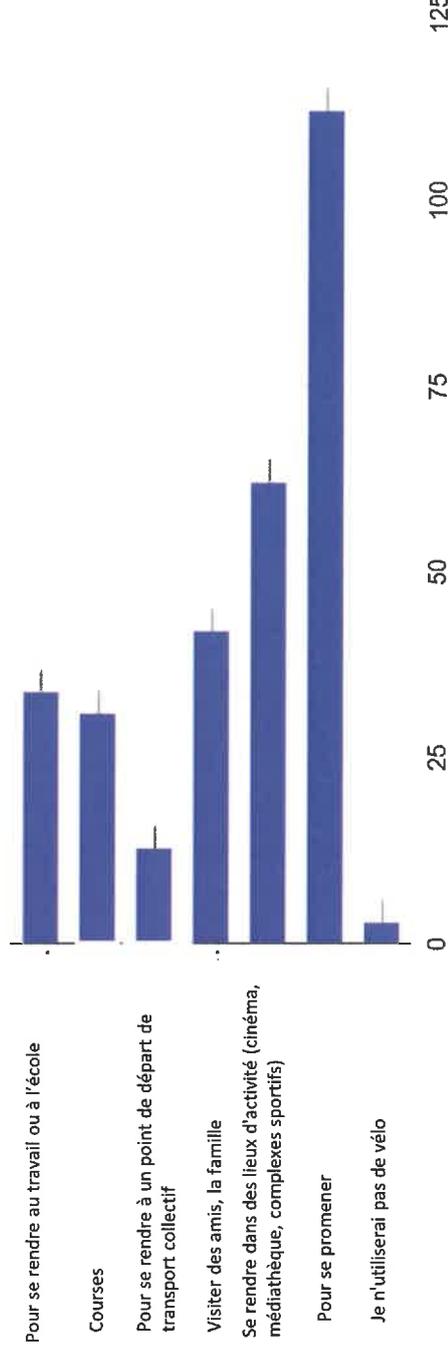
Une demande:

- De liaisons entre commune,
- De régulation de la vitesse.
- De dispositifs d'aides et d'accompagnement.



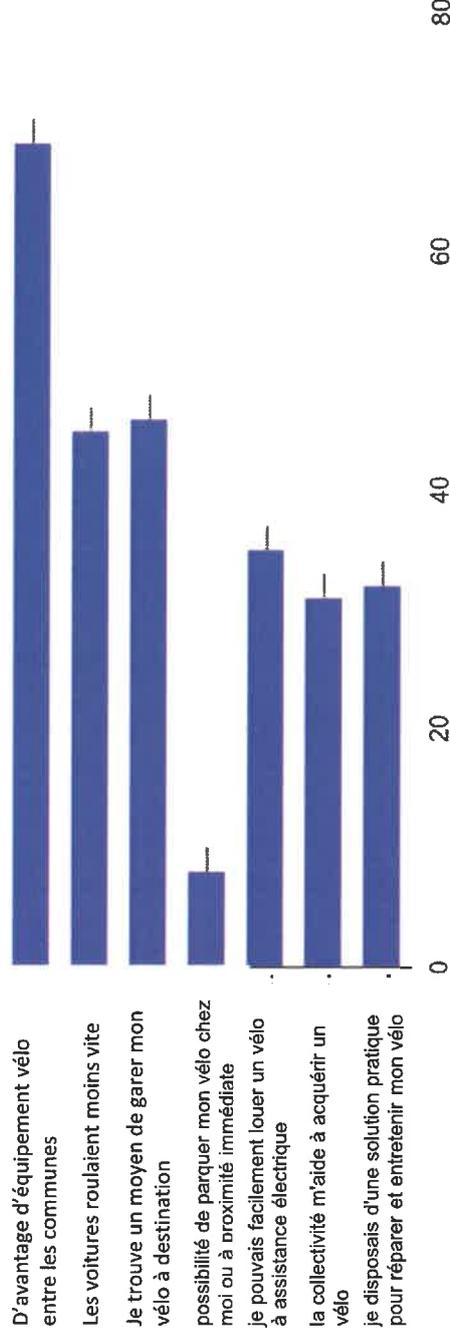
Zoin izan daitaizke bizikletaz mugitzeko motibapenak ? Pour quel(s) motif(s) de déplacements pourriez-vous choisir le vélo ?

128 réponses



Egunerokoan, zoin baldintzetan bizikleta gehiago erabil zenezake (3 hautu gehienik) ? Vous utiliseriez davantage le vélo au quotidien si (3 réponses max) :

116 réponses

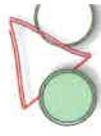


Les attentes

Les résultats du questionnaire

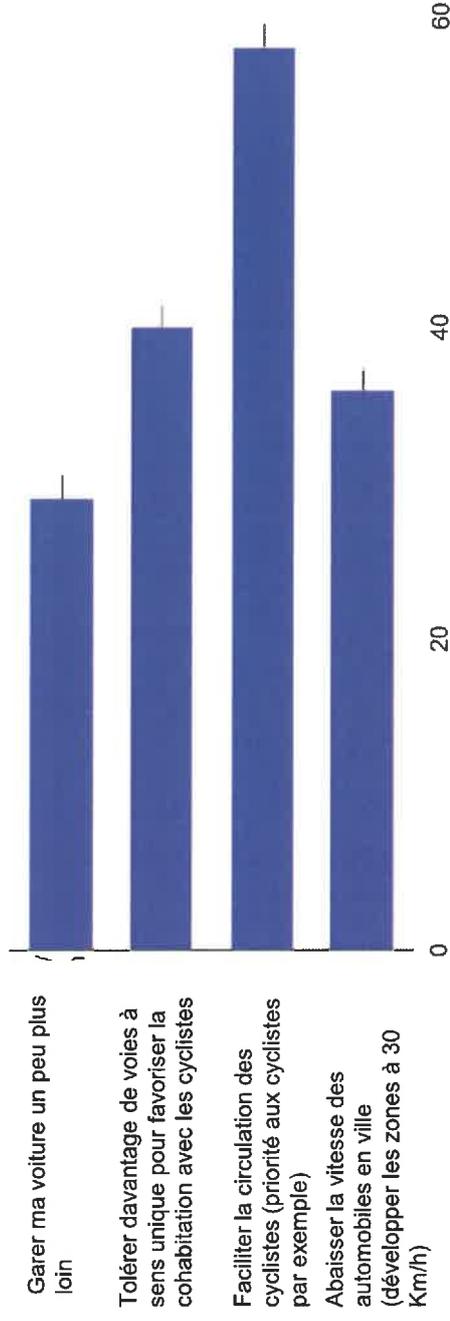
Une demande relativement bien répartie entre circulations cyclables facilitées et équipements.

Une attente moindre en dispositifs de consigne.



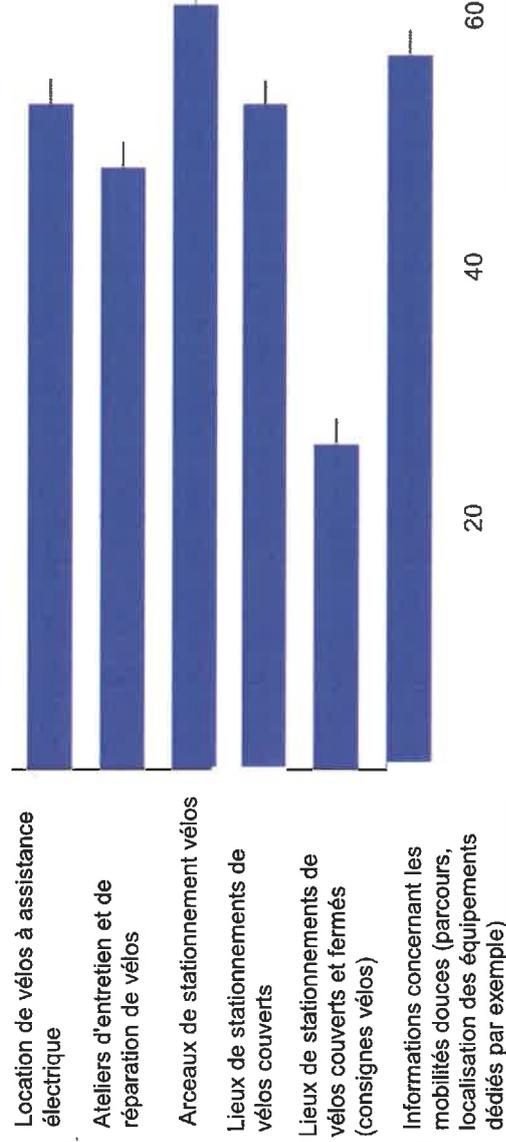
Zer kontzesione egiteko prest zinateke mugikortasun goxeroi egokitutako ekipamenduen garatzeko ? Quelle(s) concession(s) êtes-vous p...ppement des aménagements de mobilités douces ?

85 réponses



Bizikletari buruz zuzendutako zerbitzuek interesa lukete zuretzat ? Quel(s) service(s) souhaitez-vous trouver ou voir se développer sur le territoire ?

123 réponses



Les axes routiers

Une ville traversée par plusieurs routes départementales

Plusieurs voies de catégorie 2, 3 ou 4 traversent le cœur de la ville.

Le flux de voitures est important au cœur de la ville.

La ville compte plusieurs ponts, notamment sur les RD.

Des comptages routiers ont été effectués en 2016:

Point 1, sur RD8: (2016)

- Débit moyen deux sens cumulés jours ouvrés: 3089 v/jour
- Vitesse moyenne: 48km/h
- 8,45% PL, soit 261/jour

Point 2: sur RD 11 (2016)

- Débit moyen deux sens cumulés jours ouvrés: 7668 v/jour
- Vitesse moyenne: 45km/h
- 7,69% PL, soit 590/jour

Point 3: sur RD 2933 (2016)

- Débit moyen deux sens cumulés jours ouvrés: 4396 v/jour
- Vitesse moyenne: 37km/h
- 6,16% PL, soit 271/jour

Point 4: sur RD 29 (2021)

- Débit moyen deux sens cumulés jours ouvrés: 1898 v/jour
- Vitesse moyenne: 34/38km/h
- 2,42% PL, soit 46/jour

Point 5: sur RD 8 (2021)

- Débit moyen SENS UNIQUE jours ouvrés: 7372 v/jour
- Vitesse moyenne: 30km/h
- 4,37% PL, soit 322/jour

Point 6: sur RD 29 (2021)

- Débit moyen deux sens cumulés jours ouvrés: 3557 v/jour
- Vitesse moyenne: 54km/h
- 7,31% PL, soit 260/jour

Des flux de transit relativement important, en particulier sur la RD2933/RD11 traversant le centre-ville.

Quelle logique d'apaisement des flux peut-être trouvée?



Source: Département des Pyrénées Atlantiques

Les axes routiers

Le franchissement de la RD 11 sur la Joyeuse

Une emprise totale de 10m environ

Une chaussée de 7m de largeur bordée de deux trottoirs de 1,50m.

Un axe qui a fait l'objet d'encorbellements de part et d'autre pour accueillir les trottoirs.



Le franchissement de la RD 2933 sur la Bidouze

Même constat:

Une emprise totale de 10m environ

Une chaussée de 7m de largeur bordée de deux trottoirs de 1,50m.

Un axe qui a fait l'objet d'encorbellements de part et d'autre pour accueillir les trottoirs.



La passerelle de franchissement de la Bidouze

Une hauteur importante, inaccessible aux vélos: 16marches * 18cm. Environ 2,90m de haut.

Pas d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite ni aux vélos.



Le contexte

Un centre-ville très marqué par la présence des voitures

- Une problématique de flux de camions et de voitures important (transit). Des comptages en cours pour actualiser ces flux.
- Des voies de contournement à mieux identifier, à relier entre-elles pour limiter les flux dans la ville?

Deux espaces ont été réaménagés pour libérer de la place pour les piétons et la vie urbaine:

- La rue Thiers
- La place du foirail

Des dispositifs de modération de la vitesse et de partage de l'espace mis en place :

- Zone 30 sur l'ensemble de la ville.
- Zone de rencontre sur la place du Foirail.





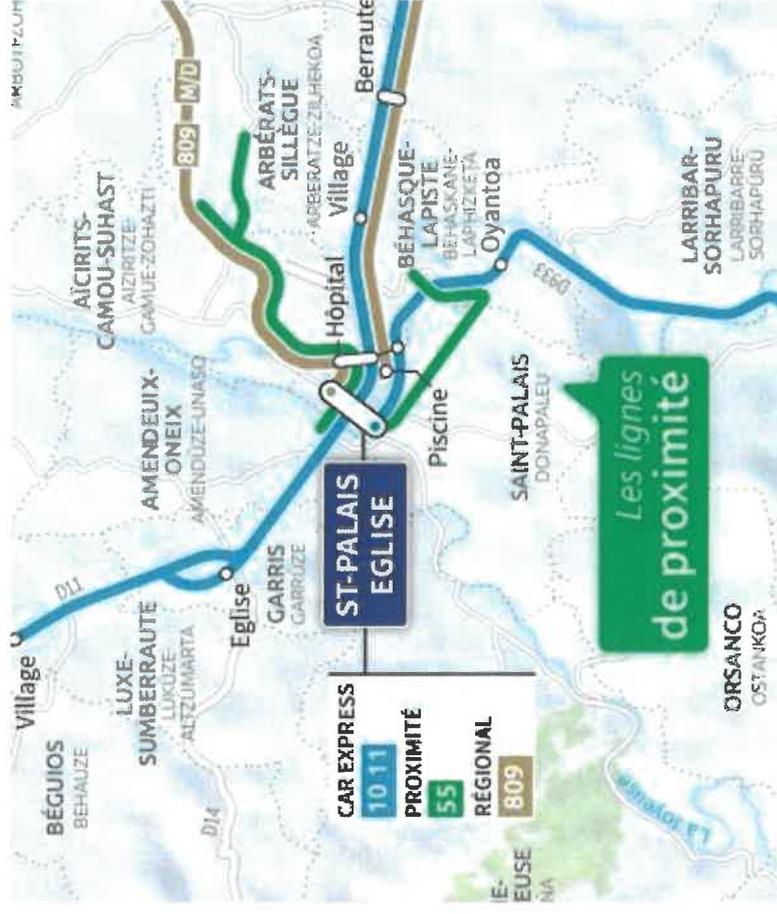
Le centre-ville, lieu d'intermodalité

La commune est desservie par les bus scolaires, qui convoient les enfants jusqu'aux écoles, lycées.

Elle est également connectée:

- Au bus régional 809 Dax /Orthez/Saint-Palais / Mauléon/ Oloron Sainte-Marie;
- À la ligne Txik Txak N°11 vers Bidache / Bayonne
- À la ligne Txik Txak N010 vers Saint-Jean Pied de Port.
- À la ligne de proximité 55 vers Arbérats et Béhasque

Une aire de co-voiturage est par ailleurs aménagée sur la RD 933, à l'entrée Est de Saint-Palais.



Lieu de ramassage scolaire, de connexion des bus scolaires avec les liaisons intercommunales.
Un traitement encore très routier, un lieu qui mériterait un vocabulaire de place.

Les polarités attractives

Equipements publics, de services, commerciaux

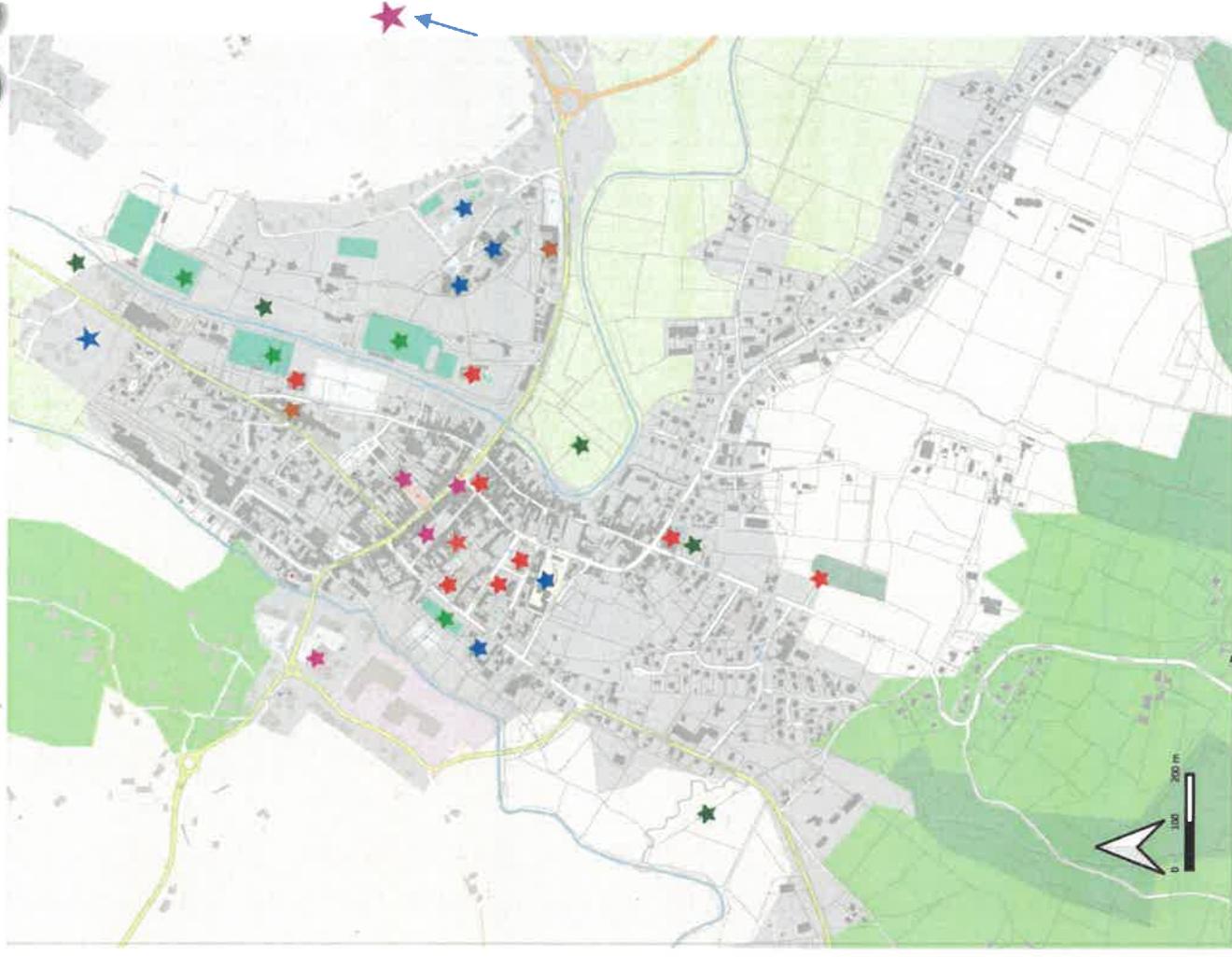
La commune comporte plusieurs pôles attractifs à destination des habitants, qu'il s'agisse des équipements scolaires, des pôles de santé, des espaces de plein air et d'agrément.

Ils sont concentrés dans le centre-ville, et les espaces de plein air s'organisent en périphérie de la ville ancienne.

-  Equipements publics: sportifs, administratifs, culturels
-  Equipements scolaires
-  Santé
-  Espaces d'agrément (promenades, etc...)
-  Espaces de sports de plein air
-  Commerces



Le collège; à gauche: un abri vélo à requalifier



Les lieux d'intérêt

Des espaces d'intérêt paysager et patrimonial

La commune comporte plusieurs espaces d'intérêt paysager, d'agrément, touristique.

Ceux-ci pourraient être inclus dans des continuités de cheminement cyclable.

Vue de Saint-Palais depuis la rive droite de la Bidouze



Espace de promenade dans le méandre de la Bidouze



Aire du Bois de la Ville



Aire de pique nique sur la commune d'Aicirits, à proximité directe de Saint-Palais.



Espace Bidéak



Les pôles d'emploi

La mobilité concerne les habitants qui vont fréquenter certains lieux de vie, mais également les employés ou indépendant rejoignant leur lieu de travail.

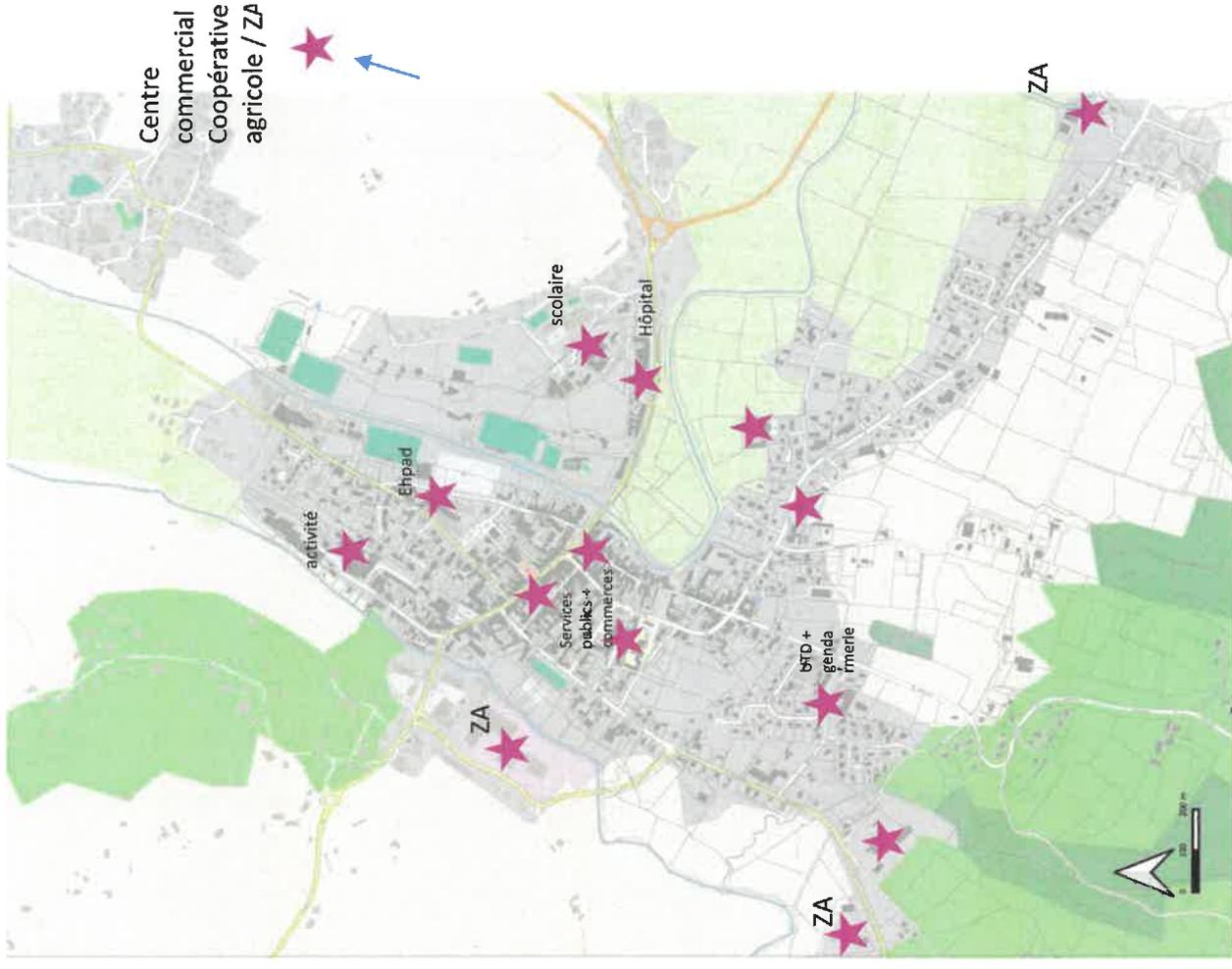
Un certain nombre d'équipements offre sur le territoire de nombreux emplois; il s'agit en particulier de l'Ehpad, de l'hôpital, du collège/lycée.

La mairie est également un lieu d'activité important vers lequel convergent de nombreux employés.

Les commerces de centre-ville sont également des lieux d'emploi important.

Les zones d'activité, notamment à l'Ouest de la commune, le long de la RD 8 offrent de nombreux emplois.

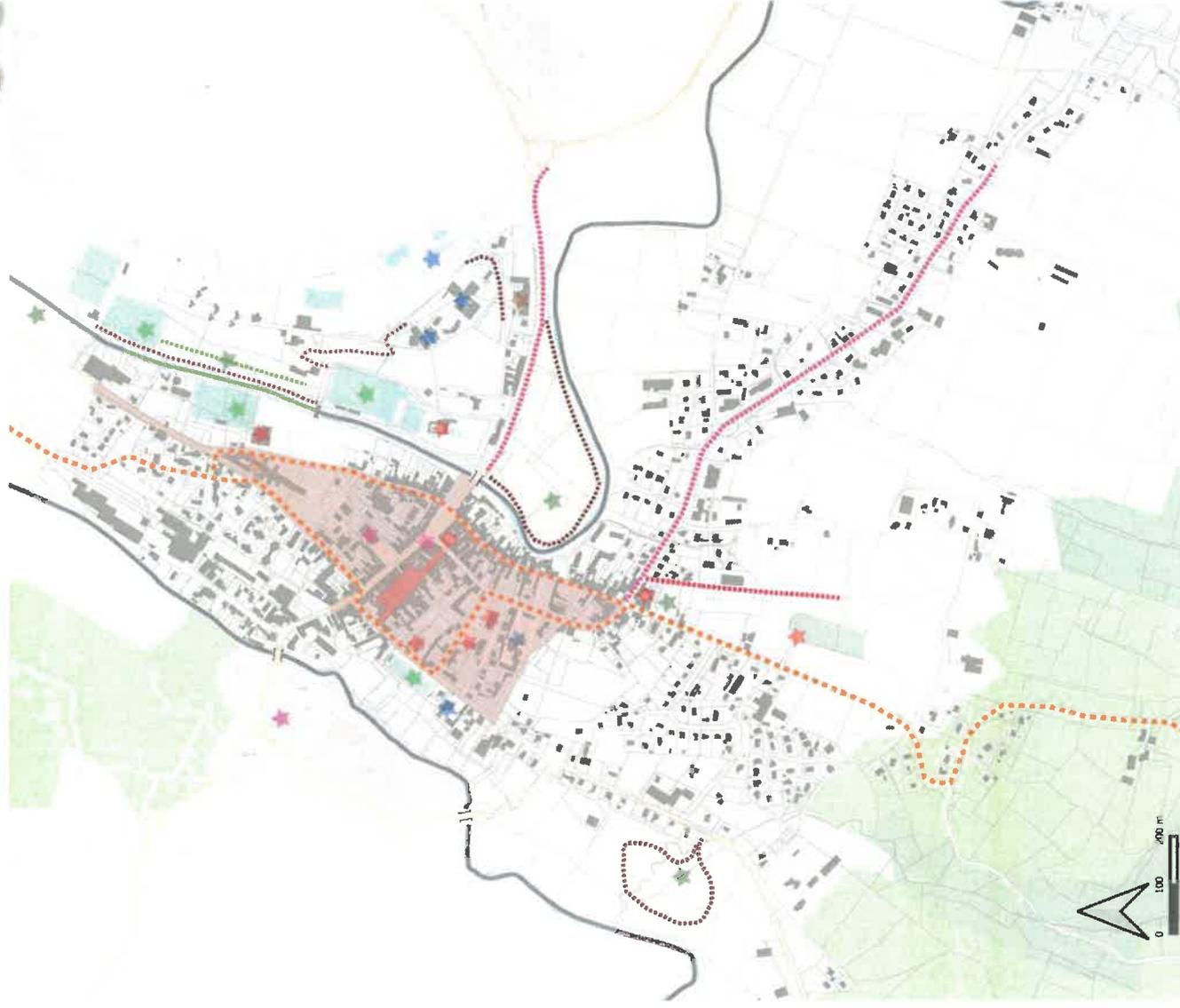
★ Pôles d'emploi



Les dispositifs existants

Bilan des dispositifs existants

- Eurovélo
- Chemins en terre/gravier
- Rues aménagées pouvant évoluer vers un usage vélo.
- Zone de rencontre
- Zone 30



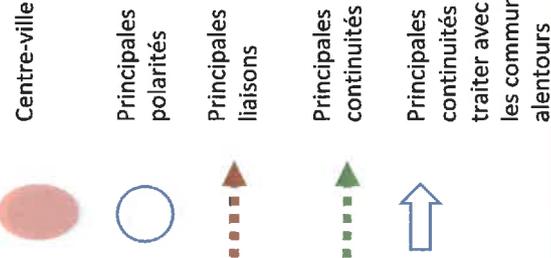
3

Les Orientations du Schéma Cyclable

Les orientations principales

Les objectifs retenus

- **Prendre en compte les différentes pratiques:**
 - Traiter en priorité les liaisons du quotidien: accès aux services, aux commerces, aux pôles d'emploi.
 - Prendre en compte l'usage récréatif et l'accès aux espaces de loisirs
 - Intégrer les liaisons à vocation touristique en favorisant les espaces emblématiques de la commune.
- **Favoriser la desserte cyclable des polarités :**
 - Mettre en lien la ville avec le pôle scolaire (collège, écoles, lycée), en particulier à destination des plus jeunes.
 - Faciliter l'accès au pôle d'équipements sportifs: piscine, stade.
 - Assurer la liaison avec les pôles commerciaux à l'Ouest.
 - Anticiper les continuités avec les villages alentours.
- **Composer une continuité cyclable à l'échelle du centre-ville.**
 - Tendre progressivement vers un rééquilibrage des usages en cœur de ville, au bénéfice des modes doux
 - Assurer une continuité des tracés entre les différents lieux de la commune, et traiter les points de rupture.
 - Intégrer la traversée de l'Eurovélo 3 comme axe structurant à l'échelle des habitants
- **Equiper les principales centralités.**
 - Disposer des bornes à vélo auprès des équipements.
 - Intégrer des équipements spécifiques: bornes de recharge pour les vélos à assistance électrique, points de réparation.

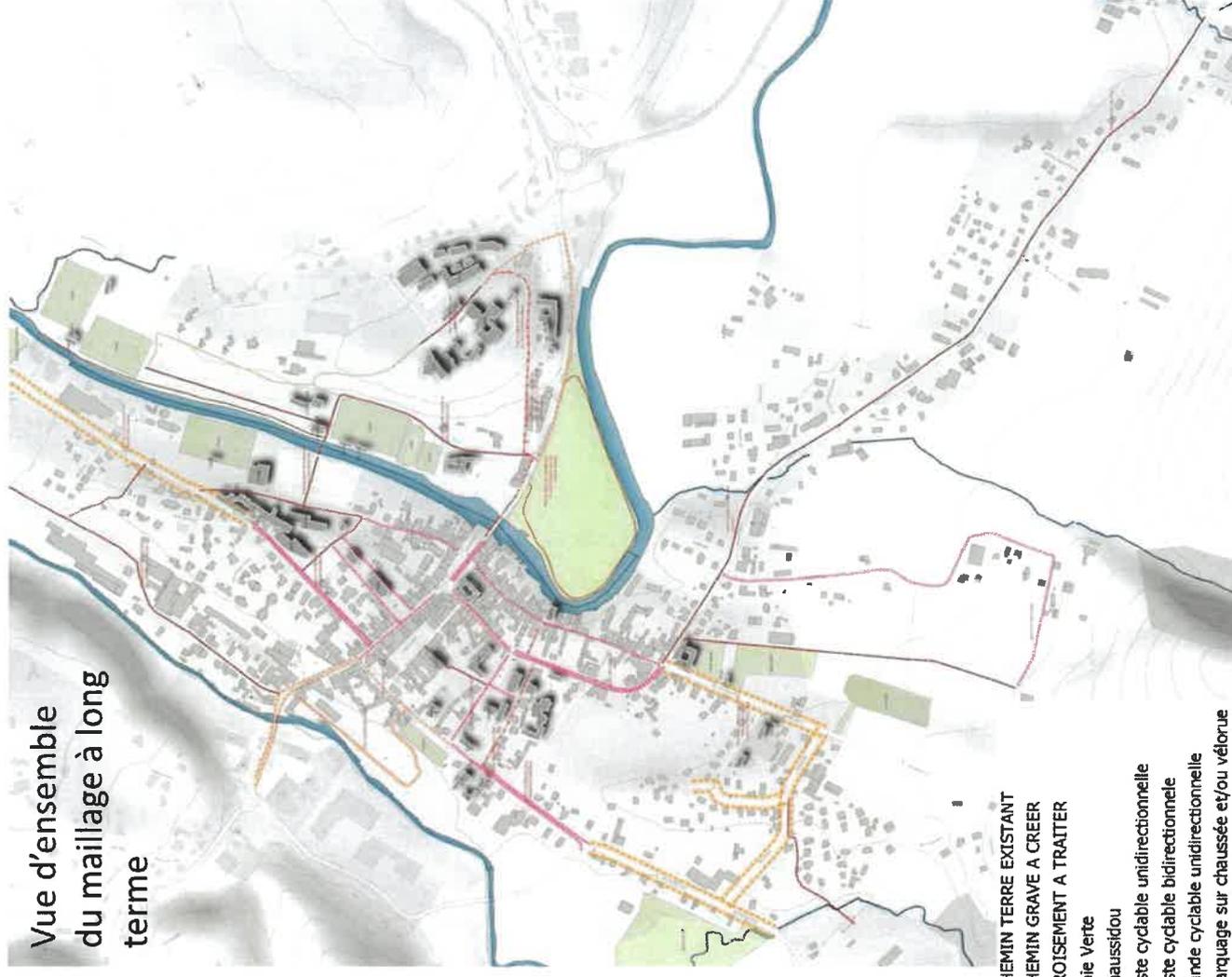
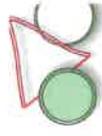


Les orientations principales

Les dispositions du schéma cyclable

Le schéma cyclable comprend plusieurs types d'actions permettant d'atteindre les objectifs retenus:

- Proposer un réseau d'ensemble cohérent et qui se décline selon les rues.
- Planifier des opérations, pour permettre une mise en œuvre prioritaire sur certains axes et une déclinaison à plus long terme.
- Aménager des continuités cyclables: bandes cyclables, pistes cyclables, selon les gabarits de voies existantes
- Intégrer des dispositifs cyclables dans le cadre de la requalification globale de certaines rues.
- Assurer la sécurité de certains points particuliers:
 - Franchissement des cours d'eau;
 - Traversée de voies à forte circulation.
- Equiper les espaces avec des dispositifs adaptés: stationnement, gonflage, recharges électriques, etc...
- A terme, structurer un lieu identifié autour du vélo et des autres modes de déplacement: la maison des mobilités, pourquoi pas autour de l'ancienne gare.



Vue d'ensemble
du maillage à long
terme

- CHEMIN TERRE EXISTANT
- CHEMIN GRAVE A CREER
- CROISEMENT A TRAITER
- Voie Verte
- Chaussidou
- Piste cyclable unidirectionnelle
- Piste cyclable bidirectionnelle
- Bande cyclable unidirectionnelle
- Marquage sur chaussée et/ou vélorue



Des orientations complémentaires autour du schéma cyclable pour une « politique vélo »

Rééquilibrer les flux

- Apaiser la circulation en cœur de bourg
 - Etudier la possibilité de dévoyer un certain nombre de véhicules pour limiter les flux.
 - Limiter les espaces de stationnement en cœur de ville qui « aspirent » des véhicules
 - Créer des zones adaptées: zones 30, et zones de rencontre à développer.

Equiper et accompagner

- Mettre en place une signalétique adaptée et incitative: affichage des temps à vélo, signalisation des parcours, etc...
- Faciliter l'intermodalité, développer les autres modes doux (marche)
- Développer un système de location de vélos, de prêt de matériel, etc...

Partager

- Amener les habitants à adopter la « culture » vélo: animations, journée du vélo, guide de bonnes pratiques, plan du réseau vélo, etc...
- Aménager des espaces à vocation pédagogique à destination des enfants?
- Communiquer, concerter avec les différents partenaires:
 - Entreprises, commerçants
 - Écoles, collèges, lycées,
 - habitants

4

FICHES ACTIONS PAR SECTEUR



FICHES ACTIONS PAR SECTEURS

- Fiche action « pôle scolaire »: Créer une liaison structurante vers le pôle scolaire
- Fiche action « pôle scolaire » 2 / variante : Créer une boucle cyclable pour l'accès au pôle scolaire
- Fiche action « rue de la Bidouze »: Réalisation d'une voie verte le long de la rue de la Bidouze
- Fiche action « Bidouze-Justice»: Apaisement de la rue Bidouze-Justice au bénéfice des vélos
- Fiche action: « rue Gambetta » 1: Créer une voie verte sur la partie Sud de la rue Gambetta
- Fiche action: « rue Gambetta » 1 bis / variante : Intégrer les vélos sur la partie Sud de la rue Gambetta
- Fiche action: « rue Gambetta »: Requalifier la rue Gambetta avec dispositif cyclable
- Fiche action: « rue de Garris »: Requalifier la rue de Garris
- Fiche action: « rue de Garris 2 »/ Variante: Intégrer un dispositif cyclable sur chaussée
- Fiche action: « rue du Bois de la Ville »: Créer une piste cyclable sur la rue du Bois de la Ville
- Fiche action: « rue du Bois de la Ville 2 » / Variante: Variante: Marquage cyclable sur la rue du Bois de la Ville
- Fiche action « Avenue de la gare »: Requalification de l'Avenue de la Gare
- Fiche action « Voie verte site de la gare»: Création d'une voie verte dans la traversée du site Lur Berri
- Fiche action « rue Thiers »: Intégrer les vélos sur la rue Thiers
- Fiche action « Equipement »: Equiper les principaux espaces de la commune.

PROPOSITION DE PRIORISATION DES ACTIONS

Objectif de l'action

Créer un lien cyclable sécurisé pour l'accès au pôle scolaire: école, collège, Lycée

Conditions de l'action

Interface avec les différents partenaires:

Département (pour abords de la RD), Centre Hospitalier, propriétaires privés.

Principe du projet

Créer un accès cyclable par l'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle de 3m de large depuis le centre-ville et jusqu'au pôle scolaire.

Programme/précision du projet

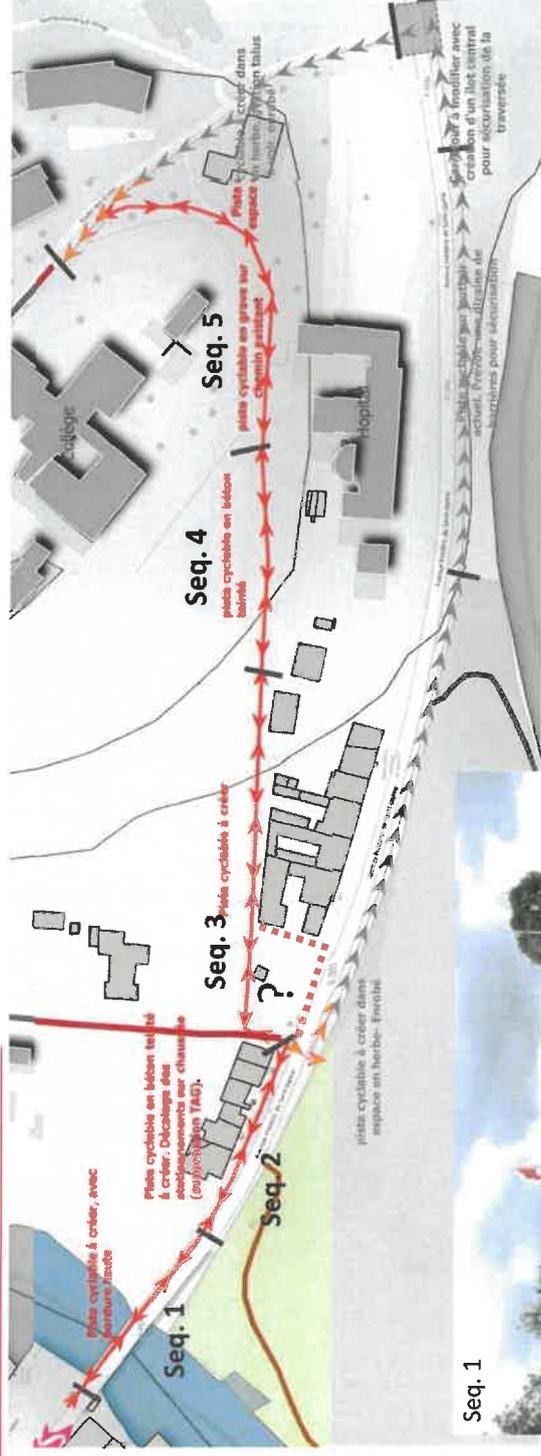
Séquence 1: Franchissement du pont: création d'une piste cyclable sur le coté nord, ou dispositif de voie verte (permettant le cheminement piéton), et maintien du trottoir coté Sud.

Séquence 2: création d'une voie verte, avec retraitement de la voirie: départ des places de stationnement, suppression de la bande de tourne à gauche;

Séquence 3: parcours à déterminer, avec acquisition sur domaine privé à réaliser et réutilisation d'une partie en domaine public.

Séquence 4: traversée du pôle de dialyse projeté: traiter une piste cyclable sécurisée, largeur 3m.

Séquence 5: Chemin en retour depuis le collège: traitement en grave. Largeur 3m. Interaction avec accès pôle de dialyse à préciser.



Seq. 1

Trottoir Chaussée 5,50m Piste cyclable ou voie verte



Seq. 2

Retraitement de la chaussée par suppression du tourne à gauche Déport du stationnement Piste cyclable ou voie verte



Chemin existant à retraiter (Seq 5)

Objectif de l'action

Créer un lien cyclable sécurisé pour l'accès au pôle scolaire: école, collège, Lycée

Conditions de l'action

Interface avec les différents partenaires:

Département (pour abords de la RD), Centre Hospitalier, propriétaires privés.

Principe du projet

Créer un accès cyclable par l'aménagement d'une piste cyclable bi-directionnelle de 3m de large depuis le centre-ville et jusqu'au pôle scolaire.

Démarche opérationnelle

2022: Etudes

Finalisation des acquisitions foncières et emprises publiques.

Engagement des réflexions avec le département

Réflexions avec pôle hospitalier

Relevé géomètre d'ensemble et maîtrise d'œuvre si nécessaire: fin 2022.

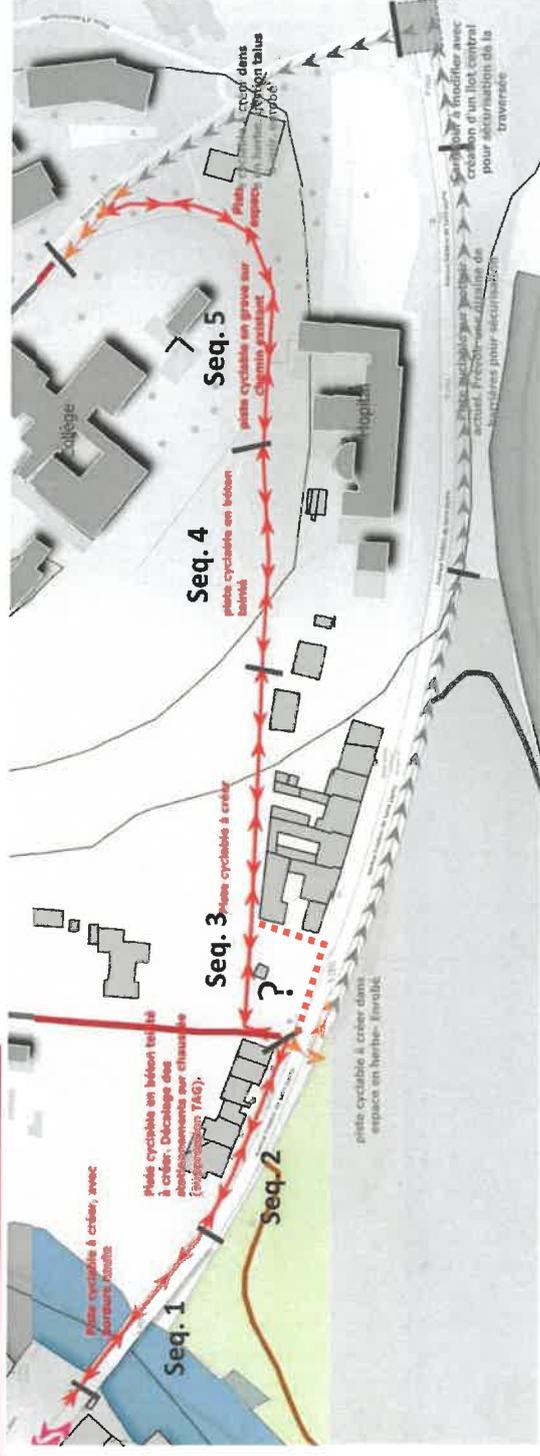
2023: travaux

Aménagements de la continuité cyclable, avec aménagement provisoire à hauteur du futur pôle de dialyse.

Enveloppe

Travaux: 145 000€ HT

Cout d'opération: 12 à 15% des travaux: Relevés géométriques, études de sols, maîtrise d'œuvre, etc...



Espace traité	Longueur	Surface	Montant travaux HT
1. Franchissement du pont	135 ml	1 215 m²	28 000 € HT
2. Voie verte	95 ml	285 m²	38 000€ HT
3. Arrière des maisons	175 ml	525 m²	32 000 € HT
4. Traversée pôle hospitalier	160 ml	480 m²	32 000 € HT
5. Chemin hôpital	155 ml	465 m²	15 000 € HT

Montant de travaux hors acquisitions foncières.

Objectif de l'action

Créer un lien cyclable sécurisé pour l'accès au pôle scolaire: école, collège, Lycée

Conditions de l'action

Interface avec les différents partenaires: Département, Centre Hospitalier, commune d'Aicirits pour la partie Est.

Principe du projet

Créer un accès cyclable par la création d'une « boucle » permettant un confort d'usage au regard de la topographie et une sécurisation des circulations des élèves.

Programme/précision du projet

Franchissement du pont: création d'une piste cyclable sur le coté nord, et transformation du trottoir au sud en piste cyclable.

Le long du pré: création d'une piste cyclable.

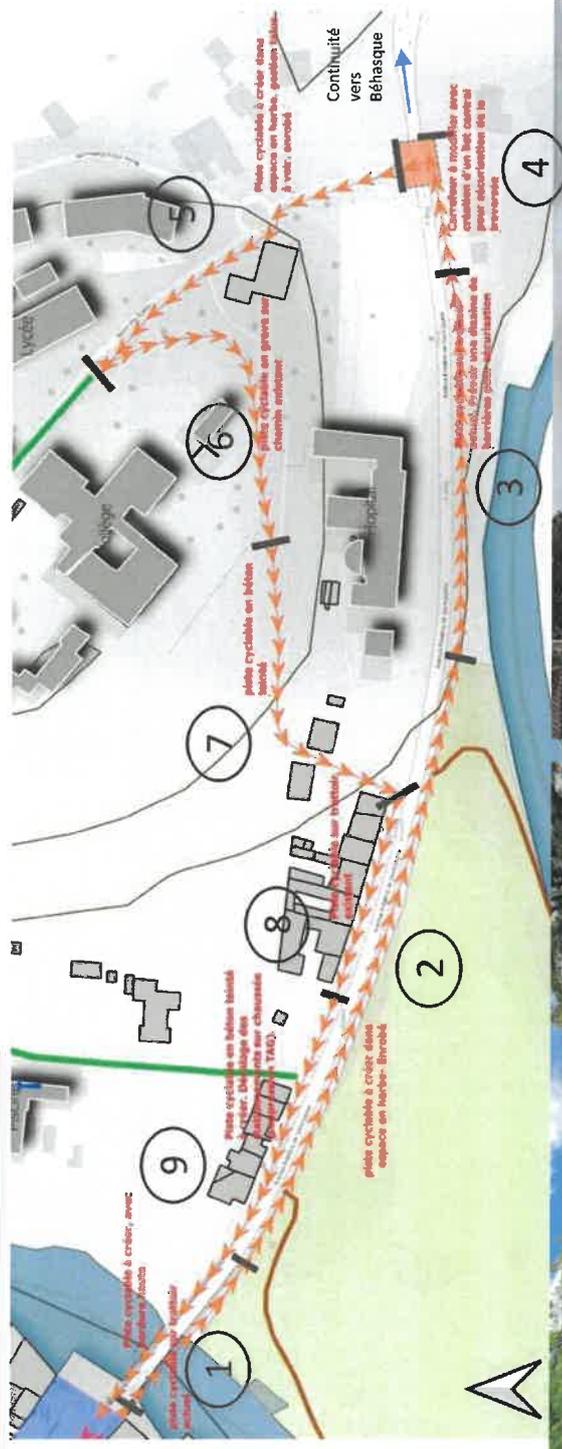
Sur partie Est de la rue: transformation du trottoir en piste cyclable + sécurisation du carrefour avec îlot central, feu tricolore sur commande.

Rues Etcheocoin et Saldixuri: piste cyclable à créer en partie Est, avec gestion des talus;

Chemin en retour depuis le collège: traitement en grave. Largeur 3m.

Traversée pôle hospitalier: piste cyclable en béton teinté.

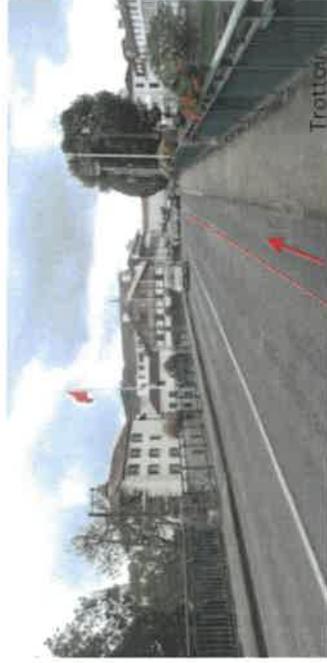
Côté Nord de la rue Saint Jayme: utilisation du trottoir existant + remaniement de la chaussée pour création d'une piste cyclable avec suppression du tourne à gauche.



Maintien du cheminement piéton



Trottoir large transformé en voie verte, puis à l'approche du pont remaniement de la chaussée en supprimant la bande centrale et intégration d'une piste cyclable



Trottoir vélo Chaussée 5,50m Piste cyclable (piéton)

Création d'une piste cyclable dans le sens de la montée en plu du cheminement piéton

Acteurs

Maître d'ouvrage: commune de Saint-Palais

Partenaires: Département 64 (accès collège + gestion RD); commune d'Aicirits (gestion du carrefour). Centre hospitalier.

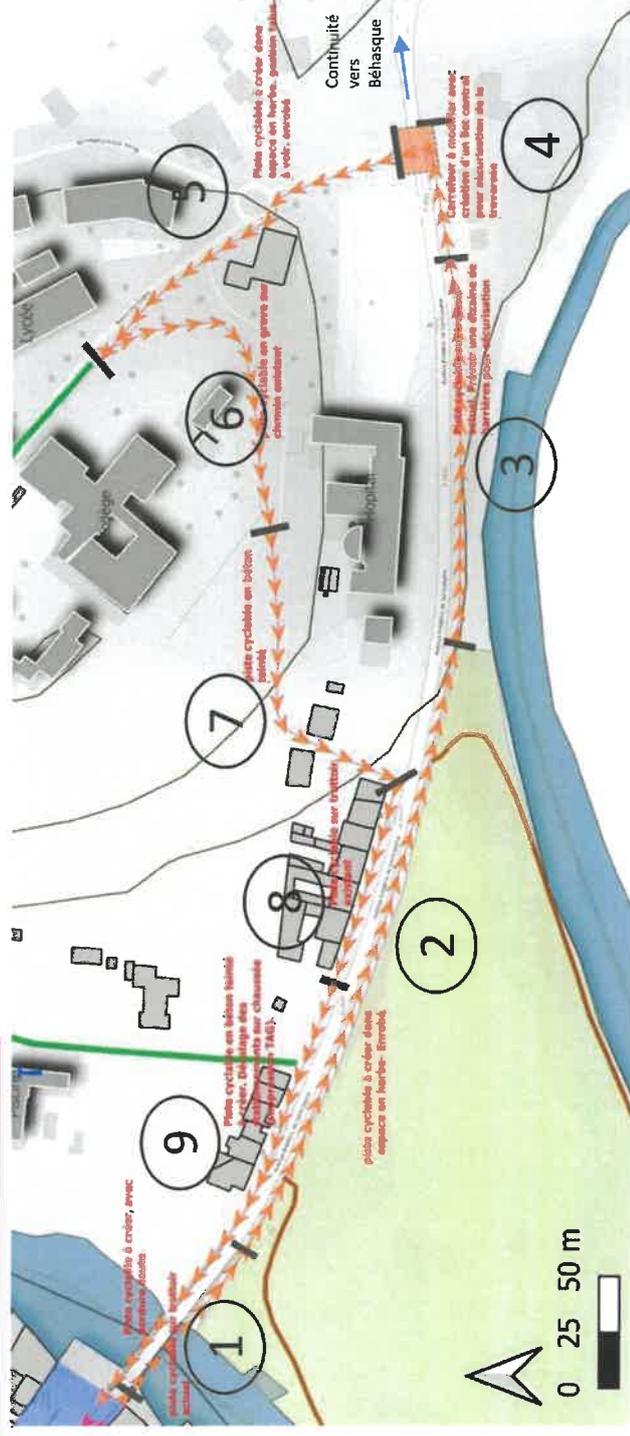
Enveloppe

Travaux: 239 500 € HT

Cout d'opération: 12 à 15% des travaux: Relevés géométriques, études de sols, maîtrise d'œuvre, etc...

Temporalité

Etudes: 2022; travaux: 2023



Espace traité	Longueur	Surface	Montant travaux HT
1. Franchissement du pont	135 ml	1 215 m ²	5 000 € HT
2. Piste cyclable le long du pré	290 ml	870 m ²	68 000 € HT
3. Sécurisation trottoir en piste cyclable	220 ml	660 m ²	6 500 € HT
4. Sécurisation de la traversée	10 ml	80 m ²	15 000 € HT
5. Piste cyclable rues Ethecoin et Saldixuri.	190 ml	285 m ²	38 000 € HT
6. Chemin vers hôpital	155 ml	465 m ²	8 000 € HT
7. Traversée pôle hospitalier	160 ml	480 m ²	23 000 € HT
8. Piste cyclable sur trottoir existant	95 ml	285 m ²	26 000 € HT
9. Remaniement de la chaussée sur section de RD avant le pont	135 ml	405 m ²	50 000 € HT

Objectif de l'action

Réalisation d'une voie verte le long de la rue de la Bidouze depuis la rue Gaztelu Zena jusqu'à l'Avenue Théodore d'Arthez permettant la desserte des équipements en continuité de la rue de la Bidouze.

Conditions de l'action

Articulation avec les projets d'équipements autour.

Principe du projet

Création d'une véritable voie verte de 3 voire 4m de large selon largeur disponible, véritable lien entre centre-ville et équipements.

Retraitement de la chaussée.

Programme/précision du projet

Voie verte en enrobé, avec bordure, largeur 4m pour sécurisation des différents modes doux.

Usage mixte piétons-vélos.

Retraitement de la chaussée attenante (enrobés, gestion du pluvial).

Acteurs

Maître d'ouvrage: commune de Saint-Palais

Enveloppe

Longueur de l'aménagement: 350m

Surface à traiter: 3500m²

Montant des travaux HT: 180 000€ HT

Cout d'opération: 12 à 15% des travaux: Relevés géomètres, études de sols, maîtrise d'œuvre, etc...

Temporalité

Etudes: 2022; travaux: selon réalisation du bâtiment. 2023, 2024



Rue de la Bidouze

Création d'une voie verte largeur 3 à 4m selon disponibilité foncière.



Rue de la Bidouze

Création d'une voie verte largeur 3 à 4m selon disponibilité foncière.



Objectif de l'action

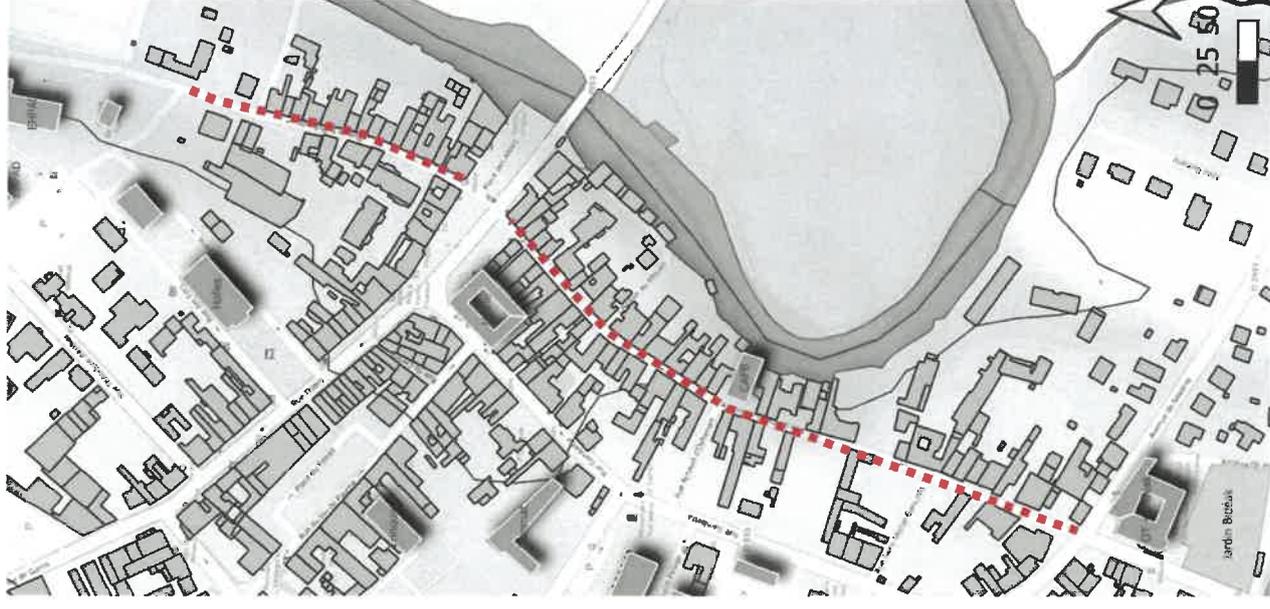
Installer une zone de rencontre afin de limiter la vitesse, de favoriser le partage de l'espace et de sécuriser le contre-sens cyclable sans aménagement de voirie onéreux.

Programme/Précision du projet

Installer une zone de rencontre:
arrêté du Maire et signalétique adaptée.

Coût des travaux

Mise en place de panneaux de signalétique à chaque intersection, fourniture et pose + signalétique au sol: 2500€



Nota: l'usage d'une rue ne peut-être spécifiquement réservée aux riverains.

<https://www.lagazettedescommunes.com/550975/un-maire-peut-il-interdire-par-arrete-lacces-dune-rue-sauf-aux-riverains/>

Objectif de l'action

Créer une voie verte sur l'avenue Gambetta permettant d'assurer la continuité de la vélo-route et d'assurer un lien privilégié vers le pôle Bidéak.

Programme/Précision du projet

Création d'une voie verte le long de la rue: reprise et élargissement du trottoir actuel; réfection d'une bande en enrobé; gestion du pluvial.

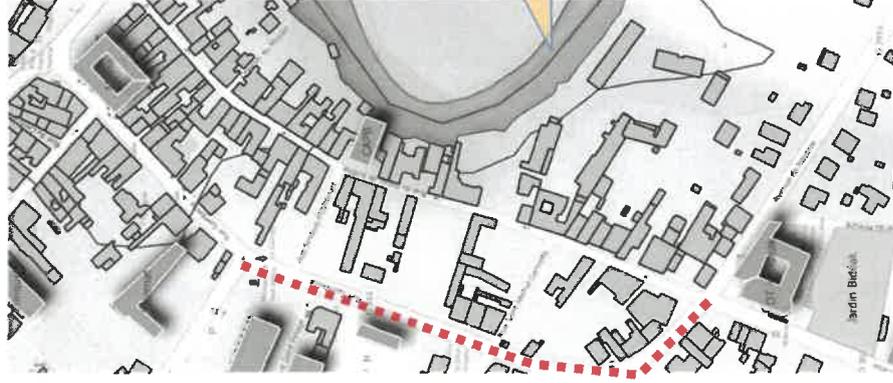
Coût des travaux

Longueur de l'aménagement:

Surface à traiter:

Montant des travaux HT: 85 000€ HT

Coût d'opération: 12 à 15% des travaux: Relevés géométriques, études de sols, maîtrise d'œuvre, etc...



Actuellement: Emprise 1,10m trottoir / 6,60m de voirie / 1,60m trottoir = 9,30m

Principe d'aménagement



Trottoir maintenu 1,10m

Chaussée 5,70m (6,60m origine)

Voie verte (piéton+cycle) 2,50m



Objectif de l'action

Créer une voie verte sur l'avenue Gambetta permettant d'assurer la continuité de la vélo-route et d'assurer un lien privilégié vers le pôle Bidéak.

Conditions de l'action

Diminution du trafic routier à moins de 4000 v/ jour + respect de la zone 30

Principe du projet

Intégration des cyclistes sur la chaussée avec marquage au sol.

Dispositif de zone 30.

Programme/précision du projet

Marquage au sol + signalétique

Acteurs

Maître d'ouvrage: commune de Saint-Palais
Partenaires: Département 64 (gestion RD);

Enveloppe

Longueur de l'aménagement:

Surface à traiter:

Montant des travaux HT: 5000€

Temporalité

Etudes: 2022; travaux: selon réalisation du bâtiment. 2023, 2024

Débit moyen deux sens cumulés jours ouvrés en 2016: 4396 v/jour



Actuellement: Emprise 1,10m trottoir / 6,60m de voirie / 1,60m trottoir = 9,30m

Principe d'aménagement



Trottoir (piéton) 1,10m

Chaussée 6,60m

Trottoir (piéton) 1,60m

Objectif de l'action

Requalification complète de la rue Gambetta avec introduction de dispositifs cyclables.

Conditions de l'action

Limitation des flux PL.
Volonté de requalification urbaine de cet axe, actuellement très routier.
Mise en place d'une zone de rencontre (zone 20)

Principe du projet

Réalisation d'un espace apaisé.
Maintien du stationnement latéral
Chaussée « mise à plat ».
Intégration ou non de dispositifs cyclables (selon variantes).

Programme/précision du projet

Maintien du stationnement unilatéral actuel
Deux scénarii d'aménagement peuvent être imaginés:
Scénario 1 avec contre sens cyclable:
Chaussée 3,50m+ 2,20m de stationnement + 1,50m piste cyclable contre sens + 2*1,50m de trottoir;

Intérêt: meilleure prise en compte du vélo, mais trottoirs réduits.

Scénario 2 sans contre sens cyclable :

2*2,25m de trottoir + Chaussée 3,50m+ 2,20m de stationnement. Vélos sur la chaussée dans le sens Sud-Nord.

Intérêt: Prise en compte du vélo plus limitée, mais l'aménagement participe à apaiser la circulation de manière plus générale.

Acteurs

Maître d'ouvrage: commune de Saint-Palais

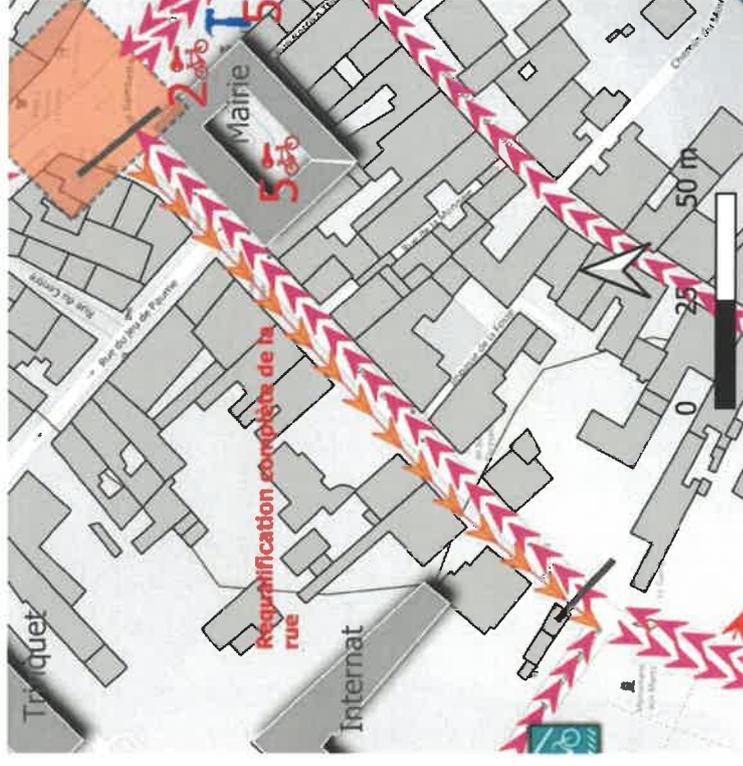
Partenaires: Département 64 (gestion RD);

Enveloppe

Travaux: 230 000€ HT + 12 à 15% de cout d'opération

Rappel: 1624 v/j ouvert sur RD 2933 dans le sens Sud Nord, données 2016

Largeur indicative entre les maisons: 10,20m



Marquage au sol



Exemple de requalification avec intégration de dispositifs cyclables. rue Daste à Soustons - 40

Objectif de l'action

Requalification complète de la rue de Garris avec intégration de pistes cyclables.

Conditions de l'action

Compte tenu du trafic de véhicules actuel, (7700v/jour), la réalisation d'espaces dédiés aux vélos est fortement préconisé par le CEREMA.

Le principe consiste en un retraitement complet de la rue avec modification de la gestion du stationnement, ce scénario entraînant la suppression de 15 places de stationnement.

Principe du projet

Requalification complète de la rue de Garris.

Programme/précision du projet

Création de pistes cyclables en enrobé de part et d'autre de la chaussée, largeur 1,50m.

Requalification des trottoirs en béton balayé ou désactivé.

Retraitement du corps de chaussée.

Acteurs

Maître d'ouvrage: commune de Saint-Palais

Partenaires: Département 64 (gestion RD);

Financements:

Enveloppe

Longueur de l'aménagement: 200m

Surface à traiter: 2240m²

Montant des travaux HT: 225000€ HT

+ 12 à 15% de cout d'opération

Rappel: 7700v/j ouvré deux sens cumulés

Largeur actuelle indicative: 11,20m

Projet: Pistes cyclables de part et d'autre



Piste cyclable
1,50m

Chaussée
5,40m

Piste cyclable
1,50m

Trottoir
(piéton)
1,40m

Trottoir (piéton)
1,40m



0 25 50 m

Objectif de l'action

Dans le cadre d'une forte réduction du trafic routier, maintien du dispositif actuel avec simple intégration de marquage au sol. Cela permet de maintenir les stationnements actuels mais assure une sécurisation moindre pour les cyclistes.

Conditions de l'action

Forte limitation des flux de véhicules et des véhicules PL sur cet axe, pour atteindre un objectif de 4000 v/jour maximum (seuil préconisé par le CEREMA pour un trafic mixte en zone 30)

Marquage au sol + signalétique.

Principe du projet

Traitement léger intégrant le cycliste sur la chaussée



Acteurs

Maître d'ouvrage: commune de Saint-Palais
Partenaires: Département 64 (gestion RD);

Enveloppe

Longueur de l'aménagement: 200m
Surface à traiter: 300m²
Montant des travaux HT: 4 000€ HT

Objectif de l'action

Création d'une piste cyclable sur la rue du Bois de la Ville, entre la rue Thiers et le Boulevard Sainte-Madeleine.

Compte tenu du niveau de trafic actuel, la création d'un espace dédié aux cyclistes est préconisé.

Conditions de l'action

Modification de la gestion du stationnement, ce scénario entraînant la suppression de 14 places de stationnement.

Nota: l'intégration des cyclistes sur la chaussée, en espace partagé, ne peut-être envisageable que sous condition d'une forte réduction du trafic routier (4000 v/jour max selon les seuils du Cerema).

Principe du projet

Création d'une piste cyclable attenante au trottoir coté fronton, de largeur 1,5m

Programme/précision du projet

Création d'une piste cyclable en enrobé.

Acteurs

Maître d'ouvrage: commune de Saint-Palais

Partenaires: Département 64 (gestion RD);

Enveloppe

Longueur de l'aménagement: 250 m

Surface à traiter: 725 m²

Montant des travaux HT: 60 000 € HT

Rappel: 7370v/j ouvré en sens unique

Etat existant - rue du Fronton – emprise 8,20m

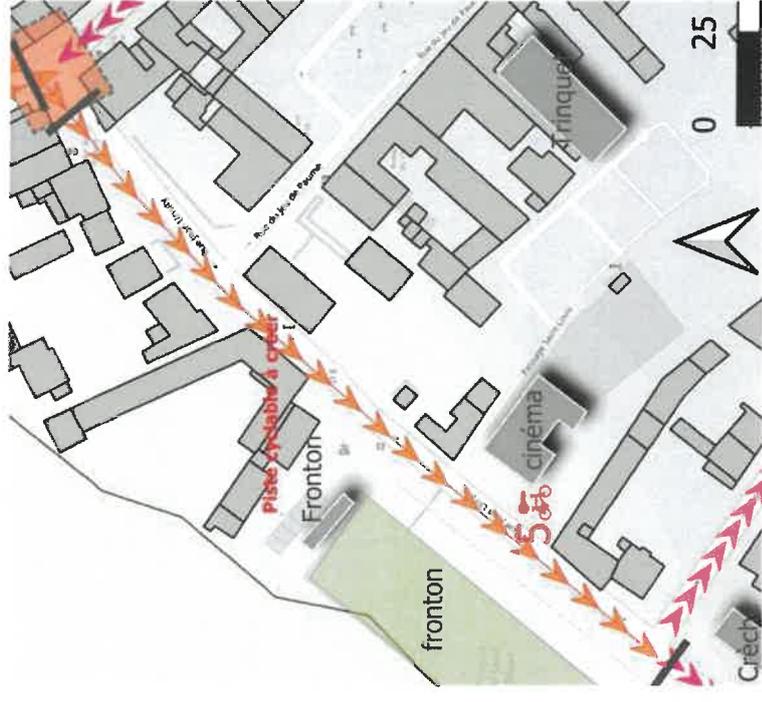


Trottoir (piéton) 1,75m
 Chaussée 4,60m
 Trottoir (piéton) 1,86m

Projet: Piste cyclable unidirectionnelle



Trottoir (piéton) 1,40m
 Piste cyclable 1,50m
 Chaussée 3,40m
 Trottoir (piéton) 1,86m préservé



Objectif de l'action

Maintien du dispositif actuel avec simple intégration de marquage au sol pour création d'une bande cyclable. Cela permet de maintenir les stationnements actuels mais assure une sécurisation moindre pour les cyclistes.

Conditions de l'action

Modification de la gestion du stationnement, ce scénario entraînant la suppression de 16 places de stationnement.

Principe du projet

Création d'une **bande cyclable** attenante au trottoir coté fronton, de largeur 1,5m

Programme/précision du projet

Création d'une bande cyclable attenante au trottoir coté fronton, de largeur 1,5m

Acteurs

Maître d'ouvrage: commune de Saint-Palais

Partenaires: Département 64 (gestion RD);

Enveloppe

Longueur de l'aménagement: 250 m

Surface à traiter: 375 m²

Montant des travaux: 5 000 € HT

Etat existant - rue du Fronton – emprise 8,20m

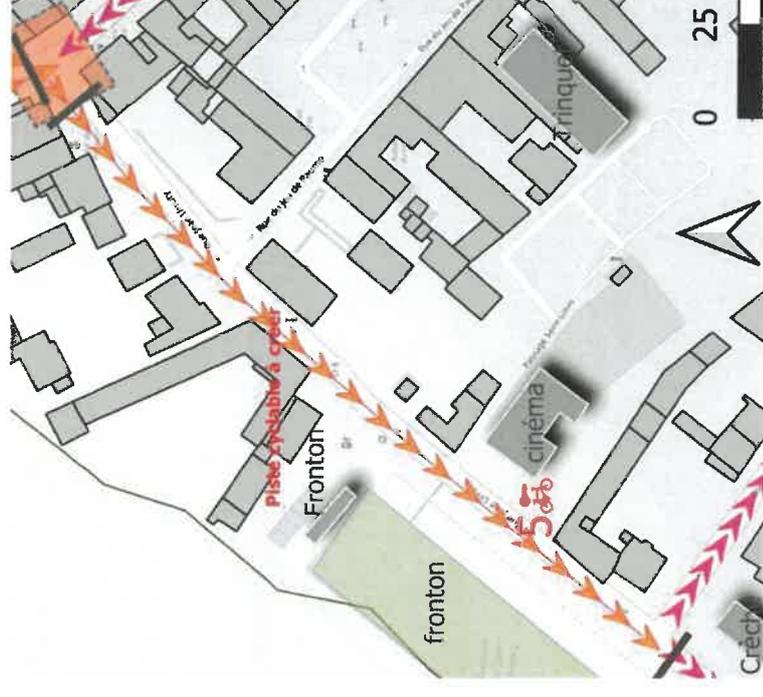


Trottoir (piéton) 1,75m
Chaussée 4,60m
Trottoir (piéton) 1,86m

Projet: Bande cyclable unidirectionnelle



Trottoir (piéton) conservé 1,70m
Bande cyclable peinte 1,50m
Chaussée 3,10m
Trottoir (piéton) 1,86m préservé



Objectif de l'action

Créer une voie verte permettant la liaison entre la Véloroute et la ville

Largeur actuelle: 10,80m;

Marquage provisoire



Marquage définitif



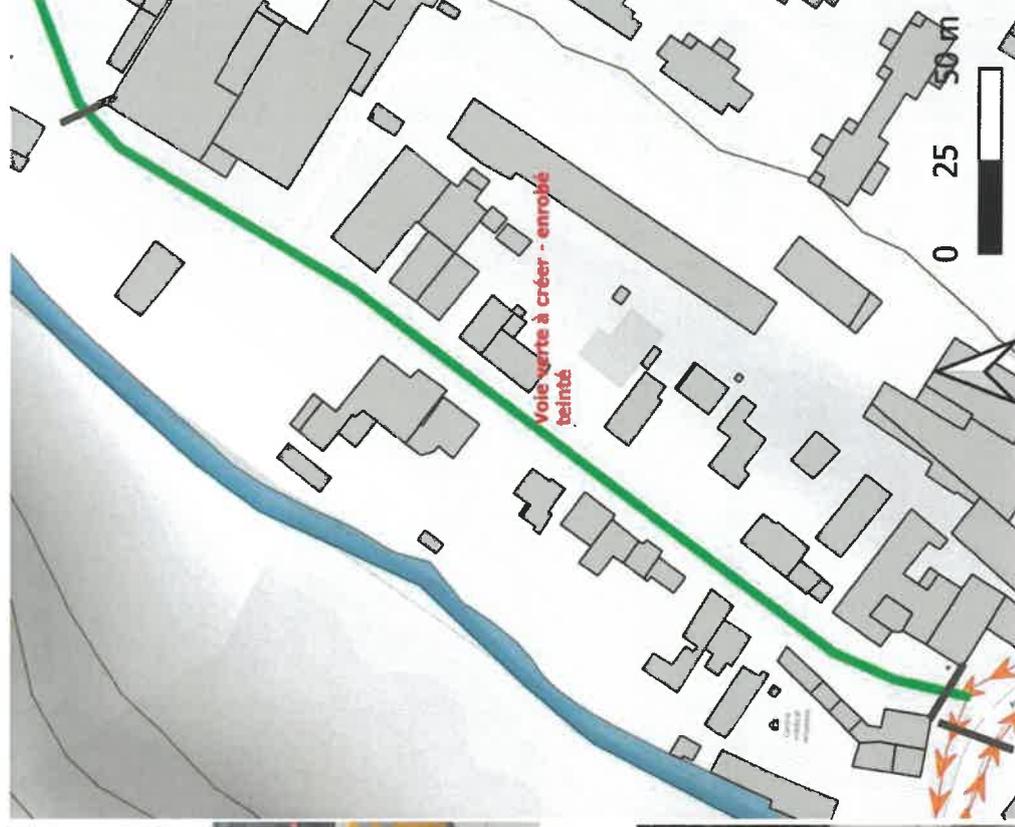
Principe du projet

Dans un premier temps, Traitement d'une voie verte sur la voirie par un marquage au sol.

Enveloppe

Longueur de l'aménagement: 300 m

Montant des travaux HT: 7 000 € HT



Objectif de l'action

Création d'une voie verte sécurisée dans la traversée du site industriel

Conditions de l'action

Sécurisation de la traversée en articulation avec les usages industriels du site: nécessaire concertation à mener.

Principe du projet

Réalisation d'une continuité cyclable dédiée entre la véloroute en site propre et l'entrée dans Saint-Palais jusqu'à l'Avenue de la Gare.

Programme/précision du projet

Création d'une voie verte, de 3m de largeur en enrobé ou enrobé coloré en traversée du site.

Acteurs

Maître d'ouvrage: commune de Saint-Palais

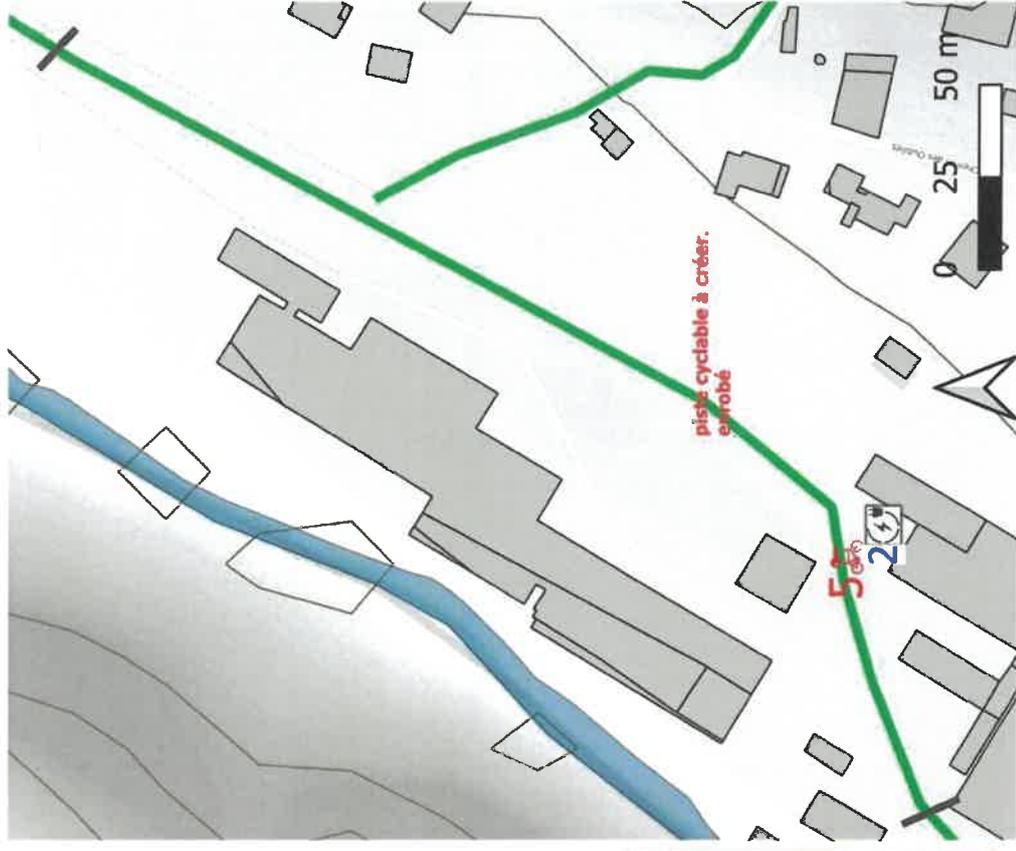
Partenaires / concertation: acteurs industriels présents sur le site

Enveloppe

Longueur de l'aménagement: 350 ml

Surface à traiter: 1 050 m²

Montant des travaux HT: 88 000 € + 12 à 15% de cout d'opération



Type d'aménagement pouvant être réalisé



Vues actuelles



Objectif de l'action

La rue Thiers a été aménagée il y a une quinzaine d'années. L'objectif est de favoriser les déplacements vélos sur l'Avenue Thiers.

Conditions de l'action

Tenir compte de la forte présence commerciale, et du bon fonctionnement actuel (arrêts minutes).

Principe du projet

Plusieurs orientations pourraient être envisagées à plus ou moins long terme (non développées dans la présente fiche):

- Maintenir l'aménagement actuel mais limiter les flux de transit, notamment poids lourds, pour sécuriser les vélos sur la chaussée.
- Retraiter l'espace de cours, coté Nord de la rue, pour intégrer un dispositif cyclable indépendant.

Acteurs

Maître d'ouvrage: commune de Saint-Palais

Partenaires / concertation: Département - commerçants



Vues actuelles

Objectif de l'action

Mettre en place des équipements à destination des cyclistes pour stationner, réparer leur vélo, et recharger les vélos à assistance électrique.

Conditions de l'action

La mise en place des équipements doit se réaliser en lien avec la réalisation des infrastructures.

Principe du projet

Equiper la ville en différents points stratégiques afin de favoriser le stationnement et la réparation des vélos.

Programme/précision du projet

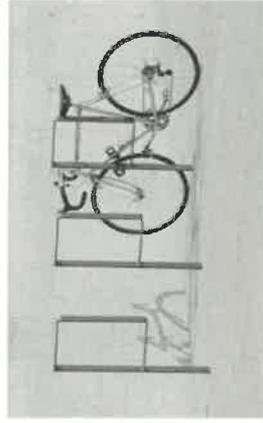
Création d'une voie verte, de 3m de largeur en enrobé ou enrobé coloré en traversée du site.

Acteurs

Maître d'ouvrage: commune de Saint-Palais



Exemples de consignes vélos.



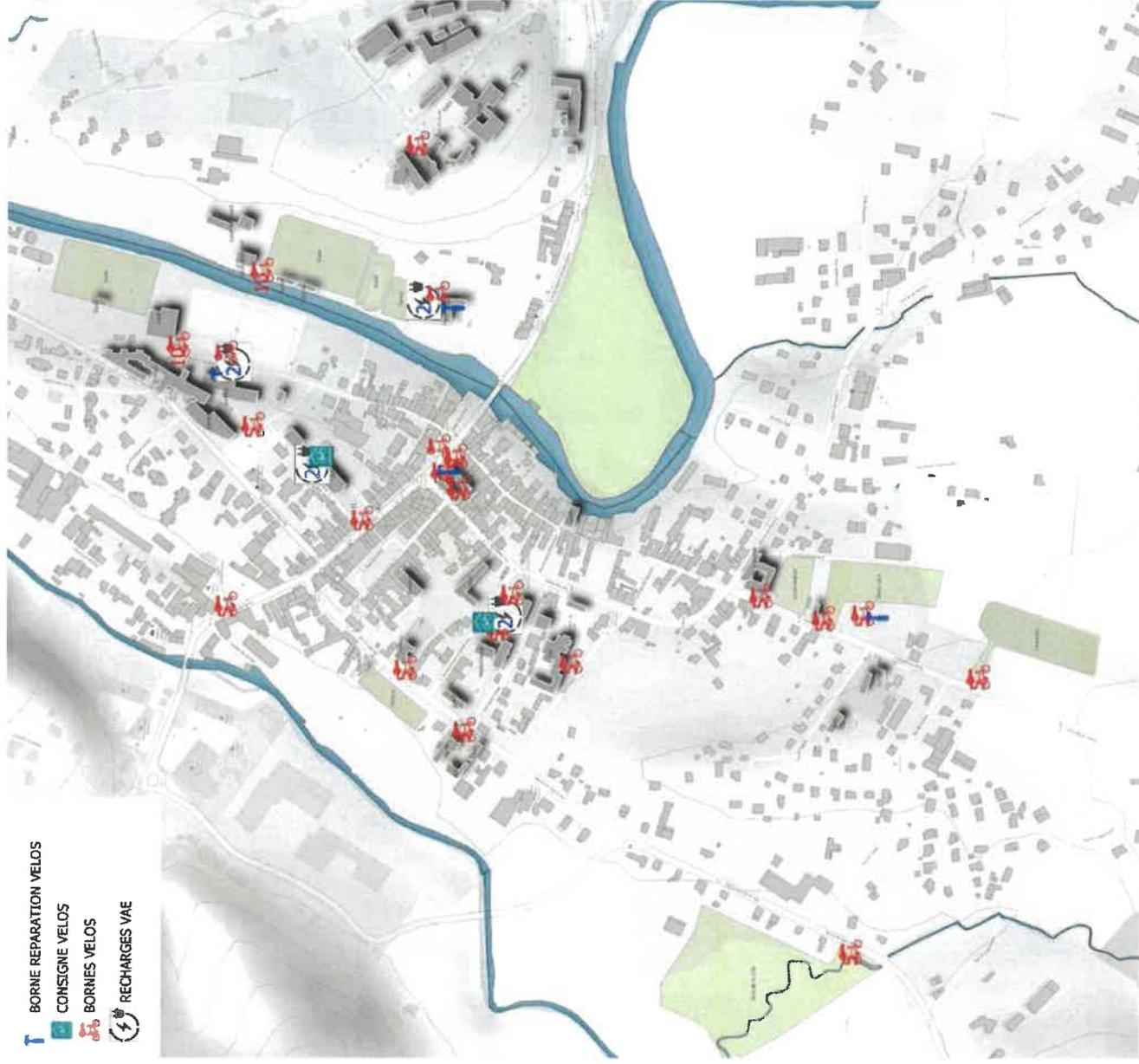
Bornes vélo / Antarès



Bornes de réparation de vélos



Bornes de recharge pour Vélos à Assistance Electrique



Objectif de l'action

Création d'une voie verte sécurisée dans la traversée du site industriel

Conditions de l'action

Sécurisation de la traversée en articulation avec les usages industriels du site: nécessaire concertation à mener.

Principe du projet

Réalisation d'une continuité cyclable dédiée entre la véloroute en site propre et l'entrée dans Saint-Palais jusqu'à l'Avenue de la Gare.

Programme/précision du projet

Création d'une voie verte, de 3m de largeur en enrobé ou enrobé coloré en traversée du site.

Acteurs

Maitre d'ouvrage: commune de Saint-Palais

Partenaires / concertation: acteurs industriels présents sur le site

Financements:

Enveloppe

Longueur de l'aménagement: 350 m

Surface à traiter: 1 050 m²

Montant des travaux HT: 88 000 € + 12 à 15% de cout d'opération

Récapitulatif et estimatif équipements vélo

Descriptif	Rue	Equipements deservis	Nombre	PU	Prix total Pose	Pose 30%PU	PU+Pose	TOTAL
Consignes Vélo								
7500€pour 4 vélos	Bldv de la Madeleine	Eglise / médiathèque / arrêt bus	1	7 500 €	7 500 €	2 250 €	9 750 €	9 750 €
15000€ pour 10 vélos			1	15 000 €	15 000 €	4 500 €	19 500 €	19 500 €
Vélo Borne								
	Avenue de la Gare (Lamerens)	Ancienne gare	5	250 €	1 250 €	75 €	325 €	1 625 €
	Rue de la Bidouze	Lieux culturels (salle Airetik, stade...)	10	250 €	2 500 €	75 €	325 €	3 250 €
	Rue de la Bidouze	Parking desservant centre ville	5	250 €	1 250 €	75 €	325 €	1 625 €
	Parking Rue des Fors	Arrêt de bus, parking - Maison de retraite	5	250 €	1 250 €	75 €	325 €	1 625 €
	Rue Thiers	Marchés, commerces	5	250 €	1 250 €	75 €	325 €	1 625 €
	Place des Allées	Commerces	12	250 €	3 000 €	75 €	325 €	3 900 €
	Rue Garibetta (cours de la mairie)	Mairie	5	250 €	1 250 €	75 €	325 €	1 625 €
	Piscine Donaiki - AVF. de Saint-Jayme	Piscine - Tennis- Voie verte	5	250 €	1 250 €	75 €	325 €	1 625 €
	Stade de Rugby	Stade de rugby - Athlétisme - centre équestre	10	250 €	2 500 €	75 €	325 €	3 250 €
	Etchecoïn	Institut J. Errecart - collège d'Amikuze - Voie verte pour piétons, vélos	5	250 €	1 250 €	75 €	325 €	1 625 €
	Av de Garnis	Zone activités (gamm vert, chambre agriculture, magasin sports...)	5	250 €	1 250 €	75 €	325 €	1 625 €
	Av du bois de la ville / rue du Front	Fronton - cinéma	5	250 €	1 250 €	75 €	325 €	1 625 €
	Av du bois de la ville	Ecole	5	250 €	1 250 €	75 €	325 €	1 625 €
	Bldv de la Madeleine	Médiathèque - pôle emploi	5	250 €	1 250 €	75 €	325 €	1 625 €
	Bldv de la Madeleine	Eglise	5	250 €	1 250 €	75 €	325 €	1 625 €
	Rue Oxydoy	Ecole primaire Lehen Maita	5	250 €	1 250 €	75 €	325 €	1 625 €
	Rte de Gibraltar	Parking des Franciscains - skatepark - Parc - Aire de jeux	5	250 €	1 250 €	75 €	325 €	1 625 €
	Rte de Gibraltar	Lotissement Saint-Jayme	5	250 €	1 250 €	75 €	325 €	1 625 €
	Rte de Gibraltar	Cimetière	5	250 €	1 250 €	75 €	325 €	1 625 €
	Rue du Bois de la Ville	Bois de la Ville	5	250 €	1 250 €	75 €	325 €	1 625 €
Vélo Recharge								
Prix pour 4 : 1500€	Avenue de la Gare (Lamerens)	Ancienne gare	2	375 €	750 €	113 €	488 €	975 €
	Rue de la Bidouze	Parking desservant centre ville	2	375 €	750 €	113 €	488 €	975 €
	Piscine Donaiki	Piscine - Tennis- Voie verte	2	375 €	750 €	113 €	488 €	975 €
	Bldv de la Madeleine	Eglise	2	375 €	750 €	113 €	488 €	975 €
Réparation vélo								
Prix : 1200€	Rue de la Bidouze	Parking desservant centre ville	1	1 200 €	1 200 €	360 €	1 560 €	1 560 €
	Piscine Donaiki - AVF. de Saint-Jayme	Piscine - Tennis- Voie verte	1	1 200 €	1 200 €	360 €	1 560 €	1 560 €
	Place des Allées	Commerces	1	1 200 €	1 200 €	360 €	1 560 €	1 560 €
	Rte de Gibraltar (cimetière)	cimetière	1	1 200 €	1 200 €	360 €	1 560 €	1 560 €

LAV Commune aux scénarii
CONSIGNE_VÉLO_pt
VELO_BORNES_pourt
VELO_RECHARGE_pourt

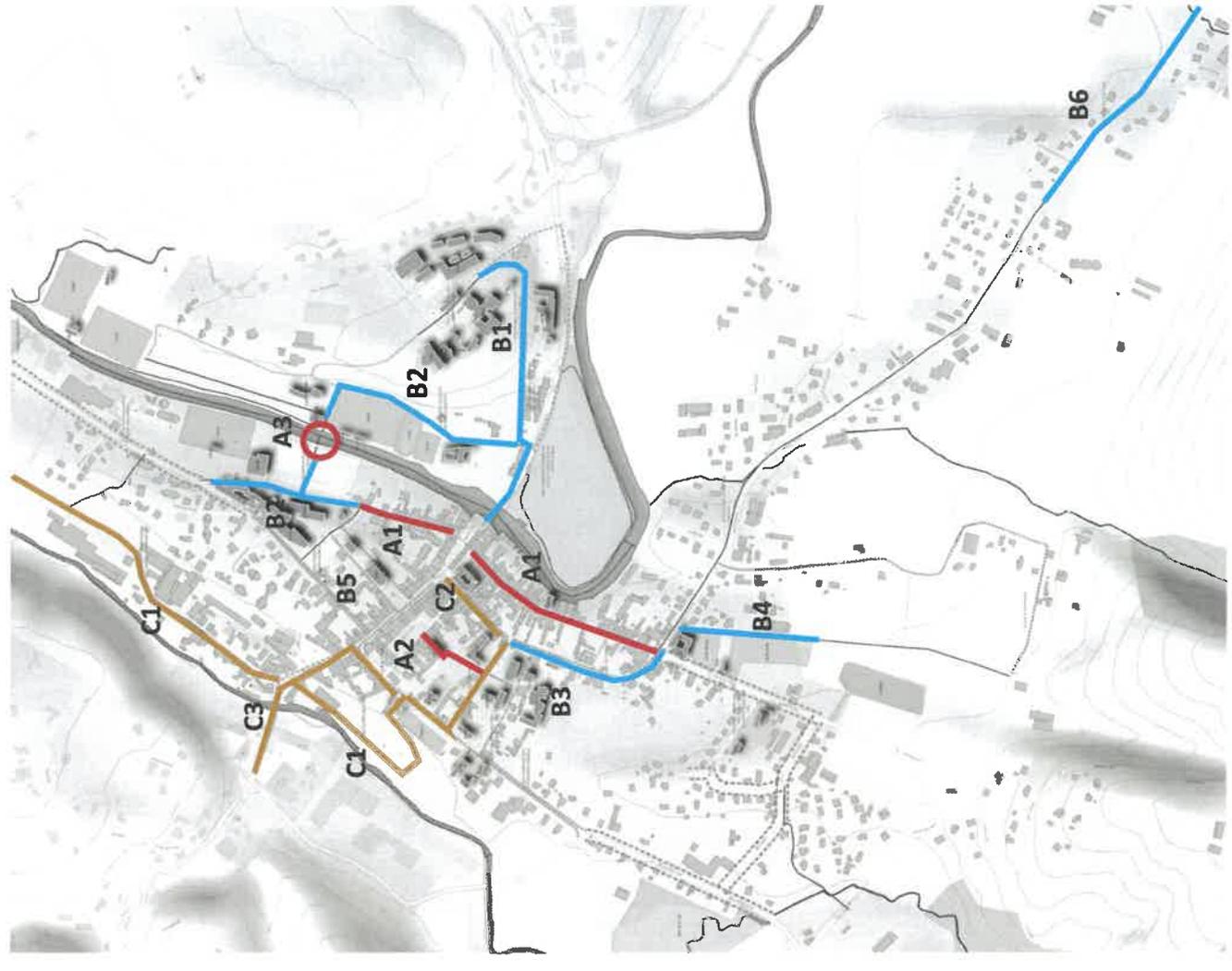
TOTAL HT 77 415 €

Priorisation des actions

Proposition

Proposition de planification des actions

Phase	Action	Objet	Conditions	Etudes / Travaux
A	A1	Traitement de l'axe rue du Palais de Justice / Rue de la Bidouze en zone de rencontre	Arrêté municipal	2022
A	A2	Réalisation de la continuité place du Foirail / médiathèque	Acquisitions foncières + aménagement	2022
A	A3	Aménagement de la passerelle sur la Bidouze	Maîtrise communale	2022
B	B1	Réalisation de la liaison vers le pôle scolaire	Acquisitions foncières + vérification du domaine public. Réflexion avec pôle hospitalier + Département	2022/2023
B	B2	Traitement de la continuité Aeretik/rue de la Bidouze / pôle sportif	Aménagement de piste cyclable + signalétique	2023
B	B3	Liaison Gambetta / Bidéak et skate-park - pumptrack		2023
B	B4	Voie verte attenante au skate-park		2023
B	B5	Continuité de l'Avenue de Navarre	Conseil Départemental	2023
B	B5	Marquages au sol des rues du centre, quartier halles		2023
C	C1	Continuités de la voie verte, et avenue de la Gare		2024-2025
C	C2	Rue Gambetta: requalification urbaine		2024-2025
C	C3	Aménagement de la rue de Garris		2024-2025



4

ANNEXES: DISPOSITIFS REGLEMENTAIRES

Dispositifs réglementaires applicables

Schéma cyclable de Saint-Palais



V85
VITESSE LIMITE
RÉELLEMENT
PRATIQUÉE



TRAFIC
MOTORIZÉ EN
UNITÉS DE
VÉHICULE
PARTICULIER PAR
JOUR
(DANS LES DEUX
SENS)



DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)

RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
---	--	---

30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 A 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 A 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 A 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	Piste cyclable

Voici à titre indicatif un tableau d'aide à la décision inspiré des recommandations néerlandaises qui propose, en fonction de ces trois critères, le type d'aménagement cyclable à envisager en milieu urbain.

Source: CEREMA

D'après document CEREMA



Zone de rencontre (20km)

Principe (avantages et inconvénients)

Pas de trottoirs surélevés et pas e passage piétons. Les piétons sont prioritaires sur tout autre véhicule, et peuvent circuler sur toute la largeur de voirie

Généralisation des double-sens cyclables et partage de l'ensemble de l'espace pour les vélos

Pour la voirie, les aménagements sont adaptés à la réduction de vitesse.

Vitesse maximale de 20 km/h

Pas de marquage spécifique

Signalisation

Panneaux : B52 en entrée et B53 en sortie



Intervenants : à qui demander des autorisations ?

Police municipale – arrêté de police obligatoire

Qui solliciter pour des subventions / accompagnement ?

Autofinancement



Exemple à Saint-Palais

Mardi 25 juin 2019 – Une Voirie

Pour Tous

Mobilites en territoires peu denses : Quelle place pour le vélo ? Quels aménagements ?

CEREMA



Zone 30

Principe (avantages et inconvénients)

- Espace mixte pour les piétons / cycliste et voitures.
- Partage de la chaussée entre les différents modes.
- Trottoirs et voiries matérialisés + code de la route pour la gestion
- Généralisation des double-sens cyclables
- Prise en compte les cyclistes dans les aménagements de modération, par exemple :
 - * Préférer coussins et plateaux aux dos d'âne.
 - En carrefour, plateaux ou mini-giratoires

Favorise un aménagement urbain global

Signalisation

Panneaux : B30 en entrée et B51 en sortie

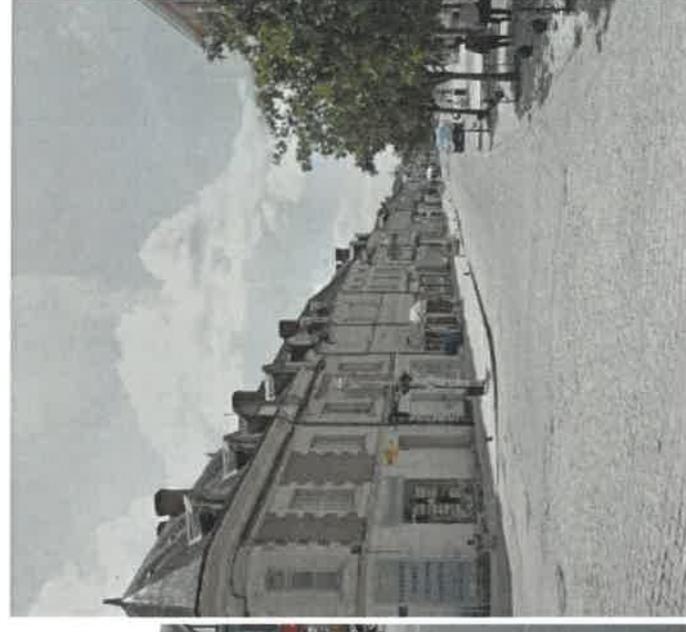


Intervenants : à qui demander des autorisations ?

Police municipale – arrêté de police obligatoire

Qui solliciter pour des subventions / accompagnement ?

Autofinancement



Mardi 25 juin 2019 – Une Voirie Pour Tous

Mobilites en territoires peu denses : Quelle place pour le velo ?

Quels aménagements ? CEREMA



Les double-sens cyclables

Principe (avantages et inconvénients)

Mardi 25 juin 2019 – Une Voirie Pour Tous

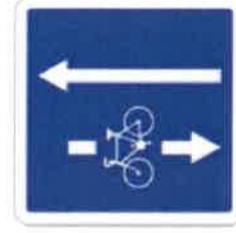
Mobilités en territoires peu denses : Quelle place pour le vélo ? Quels aménagements ? CEREMA

Obligatoire dans les rues limitées à 30km/h ou moins

Conception :

- Peut prendre la forme de pictos vélo + flèches, pictos vélo + chevrons, pictos vélo seuls, chevrons seuls, bande cyclable, piste cyclable, ...
- Panonceau « sauf vélo » obligatoire
- Aménagement des entrées et sorties
- Signalisation conseillée aux intersections (C24c)

Signalisation



Intervenants : à qui demander des autorisations ?

Le décret qui autorise les cyclistes à rouler à contresens dans les zones 30 est applicable sur tout le territoire. Niveau communal avec information DDTM et département pour RD.

Police municipale – arrêté de police obligatoire

Qui solliciter pour des subventions / accompagnement ?

Autofinancement





Voies vertes

Principe - avantages et inconvénients

Largeur préconisée :

- Entre 3 et 5m

Conception :

- Route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers (si présence du panneau M4y)
 - ❖ Voies ferrées déclassées
 - ❖ Chemins forestiers
 - ❖ Traversées de parcs
 - ❖ Chemins de halage

Eviter les pentes supérieures à 3 %



Signalisation

C115

Intervenants : à qui demander des autorisations ?

Cf. annexes

Qui solliciter pour des subventions / accompagnement ?

Cf. annexes

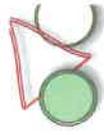
*Mardi 25 juin 2019 – Une Voirie Pour Tous
Mobilités en territoires peu denses : Quelle place pour le vélo ? Quels
aménagements ?*

CEREMA



Exemple de voie verte en zone urbaine / quartier Saragosse à PAU





Pistes cyclables

Principe - avantages et inconvénients

Différents types de pistes cyclables :

- Les pistes éloignées de la chaussée
- Les pistes contiguës à la chaussée :
 - ❖ Pistes cyclables à hauteur intermédiaire entre trottoir et chaussée
 - ❖ Pistes intercalées entre trottoir et stationnement
 - ❖ Pistes cyclables à hauteur du trottoir

Largeur préconisée :

- 2m pour piste unidirectionnelle
- 3m pour piste bidirectionnelle

Arrêté de police obligatoire

Conception :

- Convient pour de longues sections et peu d'accès riverains
- Emprise disponible sur le profil en travers
- Attention à bien traiter la réinsertion des cyclistes dans la circulation générale, notamment au niveau des carrefours et des extrémités

Signalisation



C113



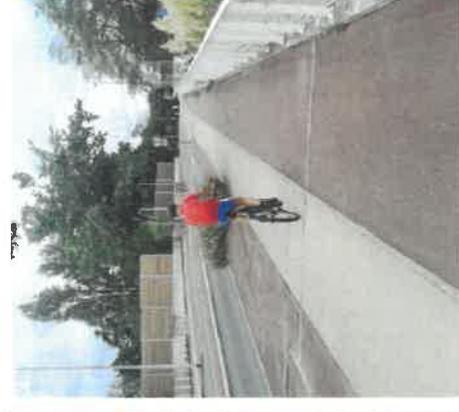
B22a

Intervenants : à qui demander des autorisations ?

Police municipale – arrêté de police obligatoire

Qui solliciter pour des subventions / accompagnement ?

Autofinancement



Mardi 25 juin 2019 – Une Voirie Pour Tous

Mobilités en territoires peu denses : Quelle place pour le vélo ? Quels aménagements ?
CEREMA





Les bandes cyclables

La bande cyclable : solution intermédiaire entre les aménagements en site propre et ceux en mixité avec les autres véhicules.

A aménager préférentiellement là où les trafics motorisés et cyclistes sont modérés et pour une vitesse de l'ordre de 50 km/h.

Principe - avantages et inconvénients

Largeur préconisée :

- 1,5m hors marquage (T3 5u)
- 1m ponctuellement si point dur
- 2m maxi (attention au stationnement sauvage)

Sur-largeur préconisée de 0,5m si stationnement voiture longitudinal

Arrêté de police obligatoire

Conception :

- Emprise disponible sur la chaussée
- Trafic modéré sur la voie circulée
- Vitesses limitées sur la voie circulée

→ Plutôt en agglomération, très rarement observé hors agglomération

Signalisation



C113



B22a

Intervenants : à qui demander des autorisations ?

Police municipale – arrêté de police obligatoire

Qui solliciter pour des subventions / accompagnement ?

Autofinancement



Mardi 25 juin 2019 – Une Voirie Pour Tous

Mobilités en territoires peu denses : Quelle place pour le vélo ? Quels aménagements ? CEREMA





Les Chaussées à Voie Centrale Banalisée – « Chaucidou »

Sur une voirie existante 2 bandes cyclables d'1,50m sont peintes de part et d'autre, l'espace restant sert au croisement des véhicules motorisés, avantage, faible cout de réalisation, nécessite une pédagogie forte pour les automobilistes

Principe (avantages et inconvénients)

Mardi 25 juin 2019 – Une Voirie Pour Tous

Mobilités en territoires peu denses : Quelle place pour le vélo ? Quels aménagements ?

CEREMA

Début et fin de CVCB

- Nécessité d'une bonne transition ente les aménagements :
 - ❖ en sortie de carrefour
 - ❖ en section courante (plateau, écluse...)

Rive

- Bonne qualité de roulement
 - Revêtement distinct de la voie centrale
- Marquage au sol

- Délimitation par un marquage T23U

- Figure vélo proscrite (confusion avec bande cyclable) mais chevrons possibles

Largeur de voie indicative

- Nature du trafic, volume et emprise influent sur les dimensions
- Dans tous les cas, rive proche de 1,50 m

Signalisation

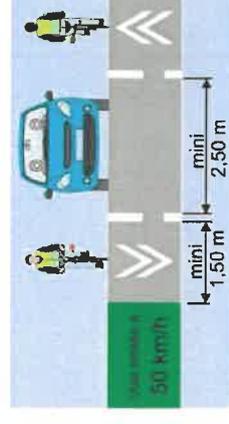
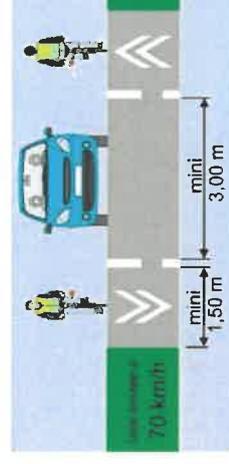


Intervenants : à qui demander des autorisations ?

Police municipale – arrêté de police obligatoire

Qui solliciter pour des subventions / accompagnement ?

Autofinancement





SAS cyclable et Intersection vélo

Espace sur la chaussée pour faciliter la traversée d'un carrefour par les cyclistes, lorsque les voies sont équipées de feux de signalisation.

Principe (avantages et inconvénients)

Mardi 25 juin 2019 – Une Voirie Pour Tous

Mobilités en territoires peu denses : *Quelle place pour le vélo ? Quels aménagements ?*

CEREMA

3 à 5m de profondeur

Conception :

- Picto vélo devant la ligne d'effet des feux
- Permet au cycliste de se positionner devant les véhicules afin d'être mieux vu, de démarrer avant les véhicules à moteur et éventuellement de se positionner pour tourner à gauche



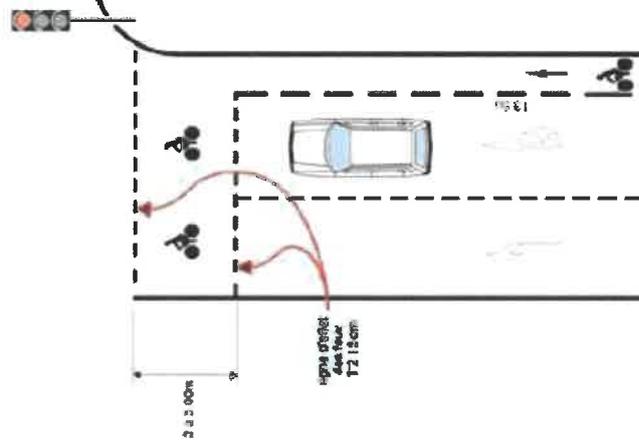
SAS

Signalisation

Pas de panneau de signalisation

Marquage au sol (conforme à la réglementation sur la signalisation définie par l'instruction interministérielle sur les marquages sur chaussée complété par les figurines vélos)

<https://www.securite-routiere-az.fr/s/sas-velo/>



Intervenants : à qui demander des autorisations ?

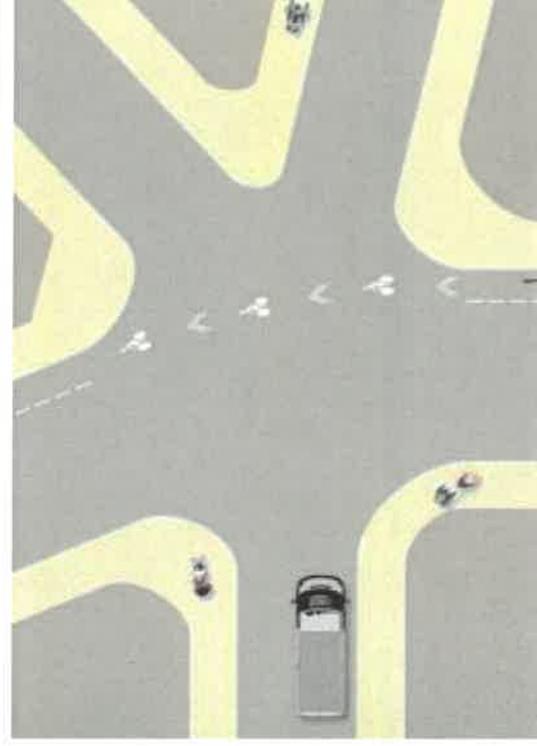
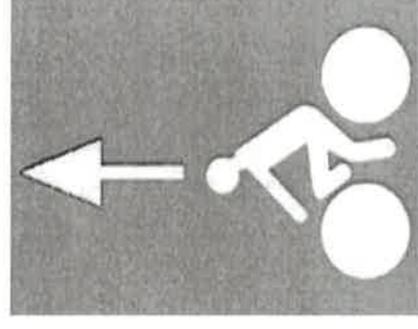
Police municipale – arrêté de police obligatoire

Qui solliciter pour des subventions / accompagnement ?

Autofinancement



Les trajectoires matérialisées





<https://www.cerema.fr/>

[Vélo & territoires | Facilitateurs de mobilité à vélo \(velo-territoires.org\)](#)

[AF3V | Association pour le développement des Véloroutes et des Voies Vertes](#)

