

Plan Vélo 64

2020





**On se disait c'est pour demain
J'oserai, j'oserai demain
Quand on ira sur les chemins
A bicyclette**

A bicyclette (1968)

Auteur : Pierre BAROUH
Compositeur : Francis LAI

Oser aller à bicyclette

En 2008, l'Assemblée départementale approuvait son premier Schéma cyclable. A la base de cette importante initiative, un constat : le développement des modes de déplacements doux était une réponse à un contexte d'évolutions climatiques, de crise énergétique, de stress de la vie moderne et d'augmentation de certains problèmes de santé.

Fort des compétences qui étaient alors les siennes, le Département était fondé à accompagner une évolution vertueuse des pratiques de déplacements et décidait d'axer son effort sur la dimension, touristique et de loisirs de l'usage du vélo.

Plus de dix ans après cette première initiative stratégique, les nouveaux engagements que le Département se propose de prendre dans son Plan vélo 2020 sont à lire à la lumière des défis climatique, sanitaire qui se posent aujourd'hui avec urgence à l'humanité et du nouvel ordre des compétences produit par les lois de décentralisation les plus récentes.

Alors que le monde est confronté à une crise sanitaire inédite et lourde de conséquences, alors que l'équilibre entre « lutte contre le changement climatique » et « adaptation à un inéluctable changement » anime le débat scientifique, citoyen, politique et économique, une évidence s'im-

pose à tous : face à un monde qui change, les individus et les institutions seront jugés demain sur le fondement de leur volonté et de leurs actes d'aujourd'hui.

La loi d'Orientation des Mobilités récemment adoptée fin 2019 et les récentes mesures prise par l'Etat fixent le cap : elles mettent sur le report modal vers les modes actifs avec plus de services et plus d'aménagements et d'entretien de nouveaux réseaux de mobilité du quotidien. Elles inscrivent dans la loi le rôle stratégique du réseau structurant des voies vertes et véloroutes sur lequel les Départements sont mobilisés de longue date et apportent de nouvelles exigences en termes de qualité d'aménagement des voies urbaines.

La loi d'orientation des Mobilités est venu compléter la loi NOTRe d'août 2015. Le nouveau paysage institutionnel ainsi défini permet au Département d'apporter son concours à la construction d'un territoire responsable sur le plan environnemental et énergétique. Le Plan vélo 2020 s'inscrit donc dans une philosophie d'actions durables qui a déjà conduit le Département à faire évoluer ses pratiques (Agenda21, MangerBio...) et ses politiques (gestion des Espaces naturels sensibles, programme Ambition Pyrénées, Prévention du bruit sur les routes départementales, réduction de sa consommation énergétique,...).

L'Opération «Coup de pouce Vélo» lancée par l'Etat vient dans l'urgence sanitaire actuelle proposer à tous l'utilisation du vélo comme un geste barrière. Les Départements, gestionnaires de voirie, en périurbain comme en zone peu dense, sont un des acteurs majeurs pour faire de cette nouvelle proposition, une réalité.

Ainsi, le Plan vélo 2020 des Pyrénées-Atlantiques poursuit cinq objectifs déclinés en 16 actions :

- Développer la vélo-mobilité quotidienne à travers une offre d'infrastructure adaptée ;
- Encourager la vélo-mobilité des collégiens ;
- Associer vélo et inclusion des publics en besoin d'insertion et d'autonomie ;
- Renforcer l'économie du tourisme à vélo dans les Pyrénées-Atlantiques ;
- Faciliter, en tant qu'employeur, la vélo-mobilité des agents départementaux.

Avec cette nouvelle initiative politique, le Département des Pyrénées-Atlantiques démontre que, dans le modèle français, la diversité des niveaux d'administration locale concourt à la vitalité des projets nécessaires aux territoires et à leurs habitants, actuels et futurs.

Le Plan vélo 2020 n'aura donc rien moins que cette ambition : contribuer effectivement à l'évolution nécessaire des modes de déplacements notamment, des publics avec lesquels le Département agit, et faire participer autant que possible les usagers à la définition et la mise en œuvre de ses projets.

Faciliter les usages du vélo renvoie à une forme de responsabilité sociétale pour une institution comme le Département.
Alors, osons aller à bicyclette !





SOMMAIRE

1.	Bilan du schéma 2008-2018	9
A.	Les départements français moteurs pour le vélo	10
B.	Une nouvelle offre pour les Pyrénées-Atlantiques	12
	Les grands itinéraires d'intérêt national	12
	Bilan de réalisation des grands itinéraires au titre du Schéma cyclable 2008 - 2018	13
	Bilan financier des travaux réalisés par le Département entre 2010 et 2020	15
C.	Une ingénierie de projet structurée au service des territoires	17
D.	Une légitimité européenne et régionale	18
E.	Des attentes citoyennes fortes	24
2.	Objectifs	27
	OBJECTIF 1 - Développer la vélo-mobilité de tous les jours avec une offre d'infrastructure adaptée	28
	Action 1 : des itinéraires structurants en maîtrise d'ouvrage départementale	32
	Action 2 : un maillage local pour les déplacements quotidiens	35
	Action 3 : des règles d'aménagement communes à l'ensemble des gestionnaires de voirie	36
	Action 4 : vers une gestion durable et un entretien partagé des itinéraires cyclables	37
	OBJECTIF 2 - Encourager la vélo-mobilité des collégiens	38
	Action 5 : une cyclabilité renforcée dans et aux abords des collèges	41

Action 6 : des ateliers mobilité en vélo pour les jeunes	42
Action 7 : du matériel pédagogique à disposition pour les professeurs et animateurs	43
Action 8 : pour un défi vélo collègues	44
OBJECTIF 3 - Associer vélo et inclusion des publics en besoin d'insertion et d'autonomie	45
Action 9 : vers un réseau de la vélonomie	48
Action 10 : le vélo comme moyen d'inclusion sociale	49
Action 11 : une nouvelle activité pour le champ de l'économie sociale et solidaire	50
OBJECTIF 4 - Associer vélo et inclusion des publics en besoin d'insertion et d'autonomie	51
Action 12 : des sites touristiques équipés pour recevoir les vélos	55
Action 13 : une meilleure offre de services associés au tourisme à vélo	56
Action 14 : des événements à portées locale, nationale et internationale	57
OBJECTIF 5 - Faciliter, en tant qu'employeur, la vélo-mobilité des agents départementaux	58
Action 15 : des conditions d'accueil adaptées pour les agents venant à vélo	62
Action 16 : un personnel sensibilisé aux vertus de la vélo-mobilité	63
3. Les 20 réalisations phares en un coup d'œil	65
4. Gouvernance du Plan vélo	69

BILAN SCHÉMA

2008-2018



1. Bilan du schéma 2008-2018

Les Pyrénées Atlantiques sont régulièrement citées comme **terre de vélo sportif** au vu du nombre de pratiquants, des circuits ou randonnées proposés et surtout comme territoire accueillant le Tour de France chaque année.

Les Pyrénées-Atlantiques sont, sur 107 éditions de la Grande Boucle, le troisième département à avoir accueilli le plus de passages : 99, pour 107 passages à « Paris et petite couronne » et 103 dans les Hautes-Pyrénées.

Qu'il s'agisse de loisirs, de vacances ou de déplacements de proximité à vélo, le territoire offre cependant de **nombreuses autres possibilités**.

Dès **2008**, Le Département a été précurseur en lançant le premier Schéma départemental cyclable des Pyrénées-Atlantiques qui avait vocation à **construire les premiers itinéraires en maîtrise d'ouvrage directe**. A l'époque où la mobilité cyclable n'était pas encore prise en considération sur le territoire départemental, cette initiative a permis de sensibiliser et mobiliser l'ensemble des collectivités locales dans la construction de cette nouvelle offre.

700 km d'itinéraires cyclables ont été créés et équipés d'outils de mesure de la pratique.

Par ces premières initiatives d'aménagements et à travers les partenariats initiés, le Département a engagé une politique plus globale autour de **la mobilité cyclable** en intégrant des actions de sensibilisation auprès des collégiens notamment et mettant à disposition des collectivités une ingénierie spécifique.

Dix ans plus tard, le Département a organisé les Assises du Vélo qui ont rassemblé plus de 150 personnes pour construire une nouvelle ambition départementale.



A. Les départements français moteurs pour le vélo

Tous les cinq ans, l'Enquête Territoires, de l'Association Vélo et Territoires à laquelle les Pyrénées-Atlantiques adhèrent, vise à dessiner les contours des politiques cyclables des collectivités françaises. Réalisée avec le soutien de l'Ademe et du Cerema, cette étude entend inventorier l'action des Régions, des Départements et des intercommunalités pour le développement du vélo.

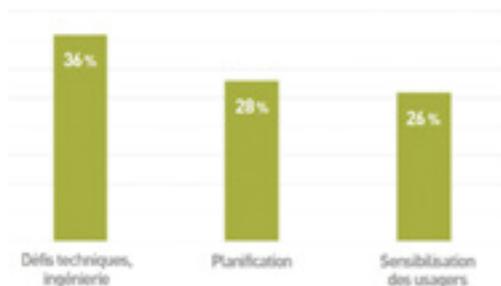
Le Département des Pyrénées-Atlantiques figure parmi les 92 Départements à avoir participé à la dernière Enquête Territoires, entre avril et juin 2019. Ont également répondu 14 Régions et 374 EPCI.

En dépit de fortes contraintes budgétaires, les Départements consolident leurs stratégies vélo en 2019 et augmentent les moyens humains et financiers investis dans leurs politiques cyclables.

La planification pour le vélo



Les défis pour l'avenir du vélo



Les moyens financiers et humains dédiés
par les Départements
dont les Pyrénées-Atlantiques

Population départementale (en nombre d'habitants)	Moyenne budget vélo en 2018	Moyenne budget vélo en 2019
100 000 < 200 000	469 000 €	439 333 €
200 000 < 500 000	638 643 €	1 042 392 €
500 000 < 1 000 000	1 355 952 €	2 358 991 €
1 000 000 < 2 000 000	4 691 344 €	6 328 959 €
> 2 000 000	12 471 667 €	7 357 500 €
Pyrénées-Atlantiques	2 480 000 €	2 200 000 €
France entière	2 617 651 €	3 015 330 €

Population départementale (en nombre d'habitants)	Moyenne budget vélo en 2018 (par habitant)	Moyenne budget vélo en 2019 (par habitant)
100 000 < 200 000	3,27 €	2,89 €
200 000 < 500 000	1,73 €	3,07 €
500 000 < 1 000 000	2,01 €	3,55 €
1 000 000 < 2 000 000	3,75 €	5,11 €
> 2 000 000	5,82 €	3,51 €
Pyrénées-Atlantiques	3,65 €	3,24 €
France entière	2,64 €	3,75 €

Population départementale (en nombre d'habitants)	Moyenne ETP en 2019
100 000 < 200 000	0,8
200 000 < 500 000	1,6
500 000 < 1 000 000	3,4
1 000 000 < 2 000 000	4,2
> 2 000 000	2,3
Pyrénées-Atlantiques	4
France entière	2,7

B. Une nouvelle offre pour les Pyrénées-Atlantiques

Les grands itinéraires d'intérêt national

En 2008, le **Département a lancé une politique volontariste** basée sur l'aménagement et la valorisation des 4 itinéraires structurants suivants :

- La Route des Cols des sommets pyrénéens, signalisée en totalité,
- La V81, Bayonne-Lestelle Bétharram qui sera terminée en 2021,
- L'EuroVelo 1/La Vélodyssée, voie littorale achevée à l'exception de la Corniche et de quelques passages délicats pour 2020,
- L'EuroVelo 3, voie jacquaire dont les travaux débutent en 2020.

A ce jour, ont été jalonnés **700 km d'itinéraires cyclables**, répartis comme suit :

- 150 km aménagés en voies vertes (y compris les sections existantes avant 2010)
- 400 km jalonnées sur voirie existantes à faible trafic,

Les liaisons locales à partir des grands itinéraires

Si les grands itinéraires cyclables ancrent le département dans un large espace régional et européen, ils offrent également une formidable opportunité d'irriguer les « espaces intérieurs » au territoire.

Le Département a ainsi étroitement participé à l'étude d'une liaison Pau-Laruns, en continuité de la V81, et de liaisons vers

- 150 km sur routes à fort trafic restant à sécuriser (tout maîtres d'ouvrages confondus)

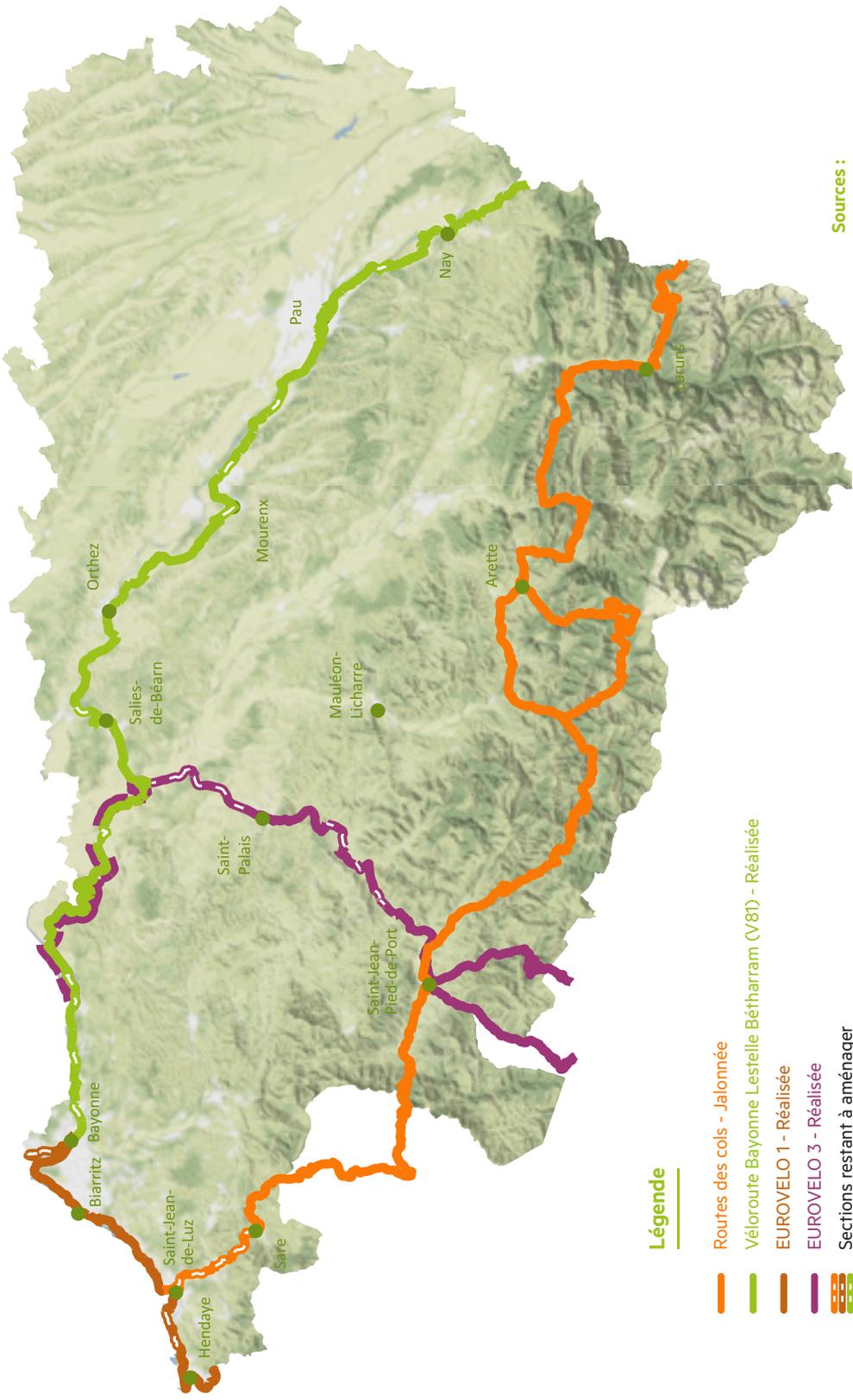
Compte tenu de l'expertise du Département, de l'animation de projets et des financements extérieurs mobilisés (Europe, Région), **l'initiative et l'action du Département ont exercé un réel effet levier sur la décision d'investir de communes et EPCI.**

Au total, **un peu plus de 31 M€ ont été investis dans les itinéraires cyclables** entre 2010 et 2020 par les collectivités des Pyrénées-Atlantiques, qui sont autant de nouvelles possibilités de loisirs et de déplacements.

Cambo-les-Bains, Arbonne et Urrugne, connectées à l'EV1.

A partir de l'armature centrale composée des grands itinéraires, se constitue ainsi un espace de mobilité cyclable favorable à la valorisation sociale et touristique des ressources intérieures aux Pyrénées-Atlantiques.

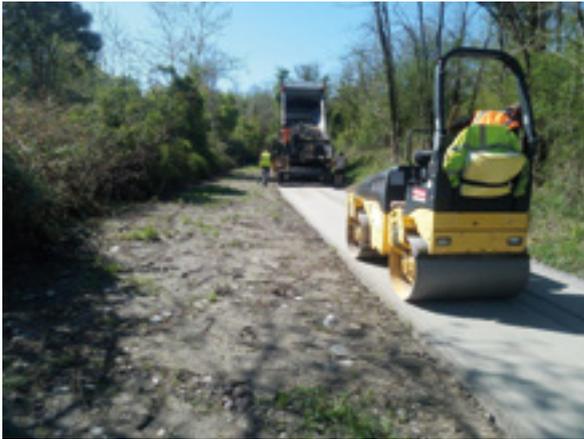
Bilan de réalisation
des grands itinéraires au titre
du Schéma cyclable 2008 - 2018



Légende

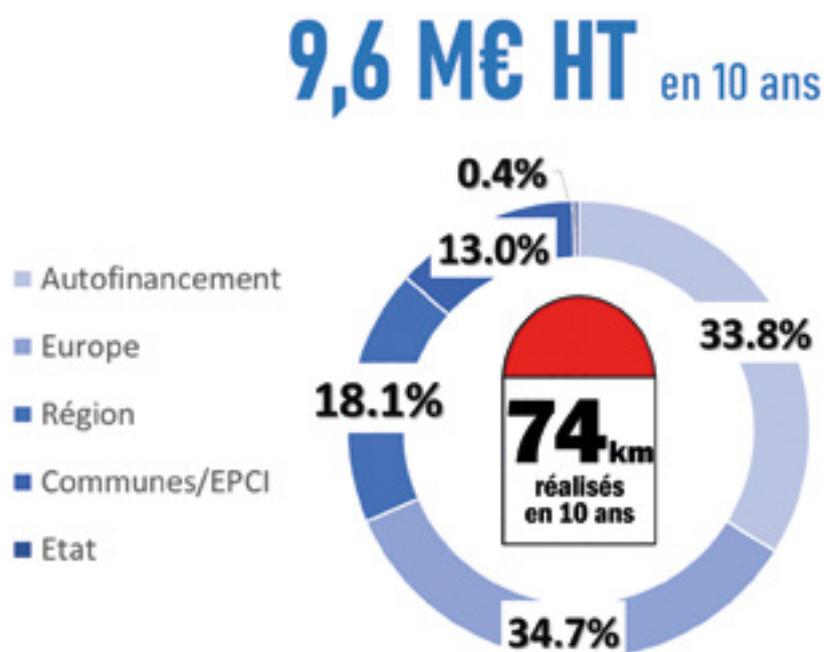
-  Routes des cols - Jalonnée
-  Véloroute Bayonne Lestelle Bétharram (V81) - Réalisée
-  EUROVELO 1 - Réalisée
-  EUROVELO 3 - Réalisée
-  Sections restant à aménager
-  Villes

Sources :
 Limites départementales :
 IGN BD Adresse © 2014
 Voies cyclables : CD64
 Font : Stament Terrain Background ©



Le projet de création d'itinéraires cyclables structurants, à l'initiative du Département, et adopté dans le cadre du précédent Schéma, a été réalisé par le Département ou par le bloc communal (Communes et Intercommunalités). Au total, près de **130 km de voies vertes ou pistes cyclables ont été réalisés en dix ans**, qu'il s'agisse d'itinéraires structurants (92,5 km) ou locaux (37,5 km).

Bilan 2010-2020 des investissements du DEPARTEMENT dans la création d'itinéraires cyclables (montant, financement, longueur créée) :

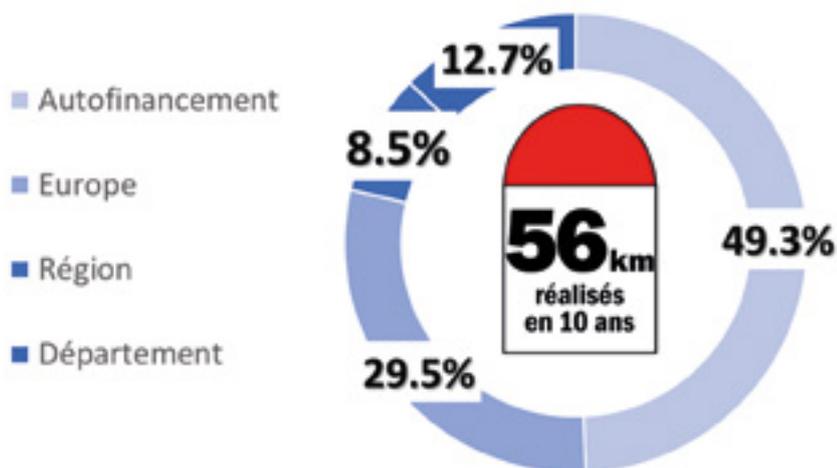


Source : CD64, Mission vélo, DPP, février 2020

Le Département a créé 74 km de voies vertes ou pistes cyclables sur des itinéraires structurants pour un coût de 9,6 M€, soit **130 K€/km**. Il a bénéficié pour ses travaux d'un **financement extérieur de 66,2%**.

Bilan 2010-2020 des investissements du BLOC COMMUNAL dans la création d'itinéraires cyclables (montant, financement, longueur créée) :

21,9 M€ HT en 10 ans



Source : CD64, Mission vélo, DPP, février 2020

Le bloc communal a créé 56 km de voies vertes ou pistes cyclables, soit 18,5 km d'itinéraires structurants et 37,5 km d'aménagements cyclables locaux. **Le coût au km s'élève à 390 K€**, en raison du contexte urbain des travaux. Le bloc communal a été **financé à 50,7%**.



C. Une ingénierie de projet structurée au service des territoires

Le portage de quatre expériences transfrontalières et transnationales a permis de structurer une **ingénierie départementale** et de faciliter l'adhésion ou l'engagement des territoires dans la politique cyclable.

Cette ingénierie départementale a été mobilisée par nombre de collectivités dans le département qui souhaitent initier une stratégie vélo ou réaliser une offre d'aménagements cyclables. **L'expertise interne au Département** a ainsi été déployée auprès d'une trentaine de communes et intercommunalités pour des **missions de simple conseil stratégique jusqu'à de l'assistance technique à la réalisation des projets**. Certains d'entre eux ont également bénéficié d'un soutien financier du Département.



Bilan EDERBIDEA Schéma cyclable transfrontalier

- Aménagement de l'Euro-Velo1
- Décision du Gouvernement de Navarre pour un Plan vélo.
- Organisation d'une première rencontre des ateliers vélo du territoire transfrontalier.
- Création d'une maison de services aux cyclistes en Navarre (ancienne gare).
- Mobilisation du Guipúzcoa pour des ateliers de recyclage et de réparation des vélos de part et d'autre de la frontière.
- Réalisation d'une étude pour le Syndicat des Mobilités Pays basque Adour concernant les modalités d'implantation d'un service de vélo électrique sur le périmètre du syndicat.
- Définition d'un schéma cyclable pour l'agglomération Sud Pays Basque aujourd'hui repris par la CAPB.

D. Une légitimité européenne et régionale

Des projets de coopération

En 10 ans le Département a été **chef de file de quatre projets européens** qui contribuent à faire progresser l'ensemble du territoire transfrontalier :

Deux projets en vue de réaliser un Schéma cyclable transfrontalier entre la Navarre, le Guipúzcoa et les Pyrénées-Atlantiques. Basé sur l'aménagement de la liaison cyclable structurante entre Bayonne - Pampelune et San Sebastian (240 km dont 190 en voie verte), le Schéma a permis de sensibiliser le public scolaire, d'équiper des écoles du vélo, de former des éducateurs à la mobilité en vélo et des techniciens aux aménagements et de mettre au point une application de recherche du meilleur itinéraire en vélo (**CIRCULDOUCE** et **EDERBIDEA**).



Un troisième projet pour le développement du vélo en milieu rural, accessible à tous, avec création d'un itinéraire structurant sur une véloroute européenne, l'EuroVelo3, en direction de St-Jacques de Compostelle avec la Navarre et la Rioja (**BICIMUGI**),



Lancement BICIMUGI
A Saint Palais

Un quatrième projet visant à créer une destination d'excellence touristique européenne, l'**EuroVelo1**. Le Département a mobilisé 18 partenaires de six pays de la façade atlantique de l'Europe (**AtlanticOnBike**). Il s'agit du dossier cyclable le plus important de cette programmation européenne 2014-2020.



Préparation AtlanticOnBike
En Espagne



Séminaire AtlanticOnBike, en Ecosse

Le Département est au coeur de l'Europe à travers sa politique cyclable. Il coopère et anime des projets qui impliquent des acteurs de l'ensemble de la façade atlantique de l'Europe comme en témoigne la carte suivante.

Et pour assurer une cohérence globale, les aménagements réalisés par les collectivités du département s'inscrivent dans des politiques européenne, nationale et régionale.



Des partenariats institutionnels

La réalisation de de cette ambition européenne a été rendue possible par la construction, le pilotage ou la participation préalable à des projets de coopérations interrégionaux qui constituent autant de partenariats techniques et financiers :



La Route des cols : le Département a été partenaire dès le départ de ce projet Pyrénéen lancé par le Massif auquel participe l'ensemble des six Départements et deux Régions de la chaîne pyrénéenne.



La VELOROUTE 81 : invités par le Département des Pyrénées-Atlantiques, les six Départements pyrénéens se sont réunis à Pau le 13 janvier 2015. La volonté commune se traduit aujourd'hui par l'élaboration (en cours) d'une stratégie et d'un plan d'action marketing incluant la Route des Cols.





La VELODYSSÉE : le Département des Pyrénées-Atlantiques est l'un des fondateurs de ce projet, aujourd'hui reconnu en tant que produit touristique de notoriété européenne. Il a été lancé à Hendaye le 14 octobre 2010 et regroupe les moyens de trois Régions et neuf Départements, avec leurs agences touristiques respectives sur 1 250 km d'itinéraire.





L'EUROVELO 3 : le Département participe à la coordination nationale française pilotée par le Comité Régional du Tourisme Ile de France, pour proposer une expérience Saint-Jacques à vélo.



Vélo et Territoires (réseau de 99 Intercommunalités, Régions et Départements mobilisés pour le développement du vélo en France), et l'**European Cyclist Federation** (réseau européen d'associations de cyclistes) se sont engagés avec le Département des Pyrénées-Atlantiques pour donner corps à une **ambition européenne** : permettre la circulation cyclable des personnes entre les membres de l'Union sur un réseau cyclable continu.

Le choix de traverser de nombreux sites inscrits au Patrimoine de l'UNESCO renforce le rayonnement international de ces itinéraires.



Baromètre FUB

La Fédération des usagers de la Bicyclette (FUB) a lancé le premier Baromètre des villes cyclables via la plateforme www.parlons-velo.fr, entre septembre et novembre 2017. Cette enquête nationale, qui a récolté plus de 113 000 réponses, avait pour objectif de recueillir le ressenti des cyclistes sur les conditions de déplacement dans leur territoire.

Résultats :

La majorité des répondants estime qu'actuellement les conditions de circulation à vélo ne sont pas satisfaisantes : seulement 21 villes sur les 316 classées ont obtenu une note supérieure à la moyenne et 90 % des répondants pensent que les conditions actuelles ne permettent pas aux enfants ou aux personnes âgées de se déplacer à vélo en sécurité.

Parmi les freins identifiés : le **ressenti d'insécurité et de manque de respect, avec 90% des répondants qui constatent que des conducteurs se garent fréquemment sur les itinéraires cyclables** et seulement 8 % qui s'estiment respectés par les conducteurs de véhicules motorisés.

Les pistes cyclables séparées sont plébiscitées, avec **80 % de personnes demandant davantage d'aménagements en site propre**.

Enfin, le vol est un des freins majeurs : **seuls 20 % des répondants trouvent qu'il est facile de stationner son vélo en sécurité** près des gares ou stations de transports en commun et 92 % d'entre eux estiment que les vols de vélos sont fréquents et craignent pour la sécurité de leur monture.

L'enquête est disponible en ligne sur le site www.parlons-velo.fr.

E. Des attentes citoyennes fortes

Les citoyens expriment **une demande forte d'aménagements cyclables adaptés et sécurisés**. En témoignent les résultats du baromètre de la Fédération des usagers de la bicyclette (voir encadré).

Dès l'ouverture des premières voies vertes, les habitants ont manifesté de l'intérêt pour la pratique du vélo et leur souhait pour davantage d'information et de valorisation de cette offre départementale.

Le besoin d'aménagement et d'information est réel d'où l'importance d'un travail en réseau entre le Département et les collectivités locales.

La participation citoyenne est un enjeu fort du nouveau Plan.

Pour aller plus loin...

Facteurs pouvant inciter des utilisateurs occasionnels d'un vélo (moins d'une fois par semaine) à utiliser davantage ce moyen de déplacement :



Note : la question n'a été posée qu'aux enquêtés utilisant un vélo moins d'une fois par semaine. Ils pouvaient choisir deux réponses parmi la liste proposée.

Source : CGDD/ISOeS, enquête sur les pratiques environnementales des ménages, 2016



Programme

Plan Vélo 64

2020

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 collègues

9

Vers un réseau de la vélonomie

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 portées locale, nationale et internationale

15

Des conditions d'accueil adaptées pour les agents à vélos

16

Un personnel sensibilisé aux vertus de la véломobilité

2. OBJECTIFS

Le Plan vélo 2020 poursuit et renforce l'ambition que le Département s'est donné depuis 2008 de développer la pratique cyclable. Si les questions d'infrastructures et d'usages sont les clés de la réussite du projet, elles sont ici appréhendées à la lumière des données les plus récentes sur la pratique du vélo dans le département et des compétences propres à l'institution départementale.

Le Département, lauréat en 2019 du programme d'investissement Territoire d'Innovation, s'inscrit également dans une ambition de transformation territoriale répondant aux enjeux contemporains de transitions environnementales, énergétiques et sociétales.

Le Plan vélo 2020 se donne cinq objectifs pour soutenir la diffusion de la pratique cyclable :

- **Développer la vélo-mobilité de tous les jours à travers une offre d'infrastructure adaptée,**
- **Encourager la vélo-mobilité des collégiens,**
- **Associer vélo et inclusion des publics en besoin d'insertion et d'autonomie,**
- **Renforcer l'économie du tourisme à vélo en Pyrénées-Atlantiques,**
- **Faciliter, en tant qu'employeur, la vélo-mobilité des agents départementaux.**

Ce nouveau Plan vélo est en cohérence avec les objectifs du **Plan vélo et mobilités actives** inscrit dans la loi de Mobilités, et qui doit permettre de **tripler la part modale du vélo d'ici 2024, en coordination avec les territoires.**

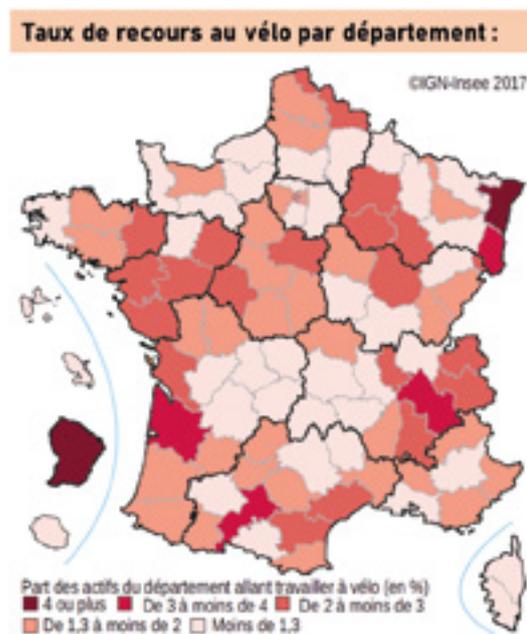
Il s'inscrit aussi dans le Plan vélo régional des voies vertes et véloroutes de la Région Nouvelle Aquitaine récemment révisé.



14 SEPTEMBRE 2018

OBJECTIF 1 - Développer la vélo-mobilité de tous les jours avec une offre d'infrastructure adaptée

Le précédent schéma cyclable départemental a permis l'émergence d'un maillage d'itinéraires structurants qui vise à relier quelques pôles principaux du département. **Pour la nouvelle période, ce sont 550 km supplémentaires de voies cyclables dont le Département accompagnera la création, portant le réseau disponible à 1 250 km.**



Source : Insee, enquête annuelle de recensement 2015.

Si les infrastructures cyclables ne suffisent pas à elles seules à accroître la pratique, elles en représentent néanmoins un socle indispensable. En effet, la peur de l'accident est un frein à la pratique cyclable pour près d'un français sur deux, tout en étant plus marqué chez les moins de 15 ans et les plus de 60 ans, et ce quelle que soit la finalité du déplacement¹.

Le taux de recours au vélo par département (carte ci-contre) place les Pyrénées-Atlantiques en partie basse du classement (le vélo n'est utilisé comme moyen de transport principal que par 1.3 à 2% des actifs).

Or, près d'un actif sur deux dans les Pyrénées-Atlantiques réside à moins de cinq kilomètres de son travail².

D'où la nécessité de proposer un maillage d'infrastructures cyclables adaptées, avec une proportion sécurisée suffisamment dense pour inciter à un changement de comportement.

¹Enquête MTI Conseil et TNS Sofres en octobre et novembre 2012 auprès d'un échantillon de 3 945 individus représentatifs de la population française de 15 ans et plus.

²Recensement 2012 – Mobilité domicile travail, INSEE CGDD/SOeS, 2012.

Ainsi le Plan vélo 2020 prévoit de **participer à l'émergence d'un maillage local utile aux déplacements de proximité, toujours dans une logique partenariale** avec les différentes collectivités compétentes à l'échelle du département.

La bonne utilisation des itinéraires créés et l'image du territoire dépendent fortement du bon **entretien des itinéraires mis en service**. Ce Plan prévoit la définition d'une organisation interne, d'une base de données itinéraires, qualifiée et partagée avec les autres collectivités gestionnaires, et d'un outil de signalement départemental (veille citoyenne) qui contribueront à identifier et répondre rapidement aux dysfonctionnements.

Connaître la difficulté d'un parcours est également indispensable pour l'utilisateur. Les itinéraires structurants seront évalués selon un système national de cotation de difficulté. Les parcours quotidiens seront ainsi évalués et portés à la connaissance de tous via le **Calculateur cyclable** mis en place dès 2020.

L'accessibilité aux plus nombreux de l'ensemble des itinéraires structurants sera aussi étudiée avant de procéder aux adaptations nécessaires.

Au-delà de la mobilité, dans un objectif de **développement de l'offre touristique et sportive**, le Département aménage et entretient **des itinéraires de longue distance VTT**, complémentaires des itinéraires locaux.

Ces itinéraires peuvent être conçus spécialement pour l'activité VTT comme la Grande Traversée VTT du Pays basque, ou sont aussi le support de randonnée pédestre ou équestre : GR®, chemins de Saint-Jacques de Compostelle, Chemin Henri IV.



Lien avec les autres politiques départementales

Le développement de la vélo-mobilité de tous les jours rejoint **la stratégie départementale en matière de sports et de loisirs de nature** :

- Faire découvrir la nature ordinaire de proximité, en s'appuyant notamment sur la valorisation des « 64 fantastiques » (64 espèces végétales et animales emblématiques de la biodiversité des Pyrénées-Atlantiques),
- Assurer l'accès aux sites de pratiques à vélo et par tous moyens de mobilité durable,
- Développer les services dans les sites de pratique (consignes à vélo...),
- Ouvrir les Plans locaux de randonnée aux VTC et VAE.

Copenhague : la ville vélo-friendly

Avec ses 600 000 habitants, Copenhague est devenue un exemple réussi de la transformation d'une ville décidée à faire sa « vélorution ». Les déplacements domicile-travail se font dans 49% des cas à vélo !

Mais ça n'a pas toujours été le cas. Dans les années 1950, l'usage du vélo est au plus bas dans la ville. La crise pétrolière et l'abandon d'un projet d'autoroute urbaine au début des années 1970 conduisent les autorités municipales successives à lancer d'ambitieux plans vélo.

Infrastructures dédiées, continuité des itinéraires, gestion adaptée de la signalisation, contraintes à l'utilisation de la voiture, mobilier urbain dédié aux cyclistes... Copenhague est devenue une vitrine mondiale des recettes de la révolution urbaine du vélo.



Un repose-pied pour cycliste avant un feu sur un carrefour à Copenhague.

Les actions de l'objectif 1 en un coup d'œil

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 collègues

9

Vers un réseau de la vélonomie

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 portées locale, nationale et internationale

15

Des conditions d'accueil adaptées pour les agents à vélos

16

Un personnel sensibilisé aux vertus de la véломobilité

1

Des itinéraires
structurants en
maîtrise d'ouvrage
départementale

Réalisations prévues

Conclusion d'une convention de partenariat avec la Région Nouvelle-Aquitaine confiant au Département le rôle de coordonnateur local et de maître d'ouvrage principal dans la mise en œuvre du Schéma régional des voies vertes et véloroutes.

Achèvement de l'aménagement des 4 itinéraires structurants inscrits au Schéma cyclable 2008-2018. Restent à aménager :

EuroVelo1 :

- Traversée de Boucau
- Passerelle au sud de Bidart
- Passerelle à Saint Jean de Luz/Ciboure en lien avec le projet de la Criée
- Véloroute au droit de la Corniche basque par l'intérieur

EuroVelo3 :

- Voie verte sur ancienne voie ferrée d'Escos à Saint-Palais
- Réhabilitation d'anciens ouvrages ferroviaires (Tranchée Arbouet, Pont de Heras à Autevielle St-martin)

V81 :

- Traversées de Mouguerre et Urcuit le long de l'Adour
- Passages délicats ponctuels à Came, Labastide-Villefranche, Escos, Pardies, Besingrand, Assat, Baliros, Lestelle-Bétharram
- Réhabilitation de l'ancien tunnel ferroviaire à Salies-de-Béarn/Bellocq

Route des Cols :

- Voie verte de la Rhune (jonction avec l'EuroVelo 1)

Bouclage des grands itinéraires :

- Jonction entre l'EuroVelo1, l'EuroVelo3 et la Route des Cols par la vallée de la Nive
- Jonction entre la VéloRoute81 et la Route des Cols par la Vallée d'Ossau.

Intégration de nouveaux itinéraires pour mieux desservir l'ensemble du territoire et atteindre **1 250 km de parcours cyclables sécurisés**. Dans leur très grande majorité ces itinéraires viennent d'être intégrés au schéma régional des voies vertes et véloroutes.

- Véloroute des gaves Ossau et Oloron, entre la Voie verte vallée d'Ossau et l'EuroVelo 3 à Sauveterre-de-Béarn

- Véloroute de la Soule, de Sauveterre-de-Béarn à Tardets
- Véloroute des Coteaux béarnais, entre Pau et Morlanne en direction de la Chalosse et de la véloroute inscrite au schéma régional Orthez - Mont de Marsan
- Véloroute des vignobles : entre l'agglomération de Pau et Madiran, en direction de Toulouse
- Véloroute du Barétous entre Oloron-Sainte-Marie et Arette.
- Grande Traversée VTT des Pyrénées-Atlantiques : du Col d'Aubisque à Hendaye.

Coût et financement

Coût estimé sur 5 ans :

10 M€ dont 5M€ déjà programmés

Jusqu'en 2022 :

Financement FEDER (65%) - REGION et Collectivités locales (15%) dans le cadre des opérations EDERBIDEA et BICIMUGI.

Ou Financement FEDER (30%) - REGION (25%) et Collectivités locales (20%)

Pour les autres années :

- Financement FEDER Programme Opérationnel Nouvelle-Aquitaine 2021-2027 - 30% (en cours de négociation)
- Financement REGION Schéma régional Voies vertes et Véloroutes - 25%
- Financements Collectivités locales - 20%

Indicateurs de résultat

1 250 km d'itinéraires cyclables ouverts :

- Nombre de kms en voies vertes : 300 km
- Nombre de km sur voies à faible trafic : 700 km
- Nombre de km d'itinéraires VTT : 250 km





2

Un maillage local
pour les
déplacements
quotidiens

Réalisations prévues

Définition de Schémas cyclables intercommunaux permettant les indispensables continuités d'itinéraires et intégrant un volet d'accessibilité cyclable aux collèges.

Réalisation d'aménagements cyclables communaux ou intercommunaux, lorsque des Schémas cyclables intercommunaux existent et le prévoient (Aménagements en sites propres ou de pacification).

Projets de voirie (rénovation ou construction neuve) réalisés par le Département sur son réseau propre : prise en compte de l'itinérance et des besoins de sécurisation cyclable dans chacun des projets, et ce sur la base des préconisations des schémas cyclables intercommunaux lorsqu'ils existent.

Travaux d'aménagement en traversée d'agglomération réalisés par les communes en co-maîtrise d'ouvrage avec le Département (ou sollicitant l'accord technique du Département) : évolution du règlement de voirie du Département pour intégrer l'obligation de prendre en compte les besoins de sécurisation cyclable pour obtenir l'accord technique du Département.

Coût et financement

Coût estimé sur 5 ans :

- **Ingénierie territoriale**
- **Maîtrise d'ouvrage communale ou intercommunale** dans le cadre d'appels à projets, selon des modalités de financement départemental à préciser. **Premier appel à projets en fin 2020**, portant sur la conception de Schémas cyclables intercommunaux ou sur la mise en œuvre de Schémas cyclables intercommunaux existants.
- **Maîtrise d'ouvrage départementale sur sa voirie domaniale** dans le cadre de ses programmes annuels de voirie.

Indicateurs de résultat

Règlement de voirie modifié.

70 collectivités accompagnées.

Lancement des Appels à projet

Ouverture de 50 km d'aménagements cyclables (maillage local) en site propre supplémentaires en 5 ans.

En application de la LOM du 24 décembre 2019³ :

- Itinérance et sécurité cyclables étudiées dans 100% des projets routiers du Département,
- Itinérance et sécurité cyclables étudiées dans 100% des projets en traversées d'agglomération soumis à obligation légale.

³Article L.228-3 du Code de l'environnement : « A l'occasion des réalisations ou des réaménagements des voies hors agglomération, hors autoroutes et voies rapides, le gestionnaire de la voirie évalue, en lien avec la ou les autorités organisatrices de la mobilité compétentes, le besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable ainsi que sa faisabilité technique et financière. Cette évaluation est rendue publique dès sa finalisation. En cas de besoin avéré, un aménagement ou un itinéraire cyclable est réalisé, sauf impossibilité technique ou financière. »

3

Des règles d'aménagement communes à l'ensemble des aménageurs

Réalisations prévues

Rédaction, avec les collectivités locales et le concours du CAUE et de l'AUDAP, d'une charte technique partagée, pour une meilleure lisibilité et compréhension par le cycliste. Il s'agira de traduire de façon opérationnelle les recommandations nationales sur des points particuliers tels que ponts, intersections, signalisation, rond-point, revêtements, entretien,

Conseil aux collectivités et apport en ingénierie pour l'appui au montage technique et financier de leurs projets.

Organisation de sessions de formation des techniciens et de journées de sensibilisation des élus aux politiques et aménagements cyclables. Avec le soutien du CAUE, de l'AUDAP et du CEREMA.

Coût et financement

Coût estimé sur 5 ans : 50 000 €

- **Ingénierie territoriale**
- **Intervenants lors des formations** : Financement FEDER
- **Conceptions/Editions** : Financement FEDER

Indicateurs de résultat

2 documents Guides techniques.

70 collectivités accompagnées.

10 sessions de formation/sensibilisation.



4

Vers une gestion durable et un entretien partagé des itinéraires cyclables

Réalisations prévues

Gestion partagée des données SIG : mise en place d'une gouvernance pour que les données SIG des différents maîtres d'ouvrages soit partagées, comparables, tenues à jour et mises à disposition du public. Intégration des bases de données cyclables dans la base de données routière du Département.

Mesure de la fréquentation des itinéraires, valorisation et partage des données avec les collectivités locales et les partenaires nationaux.

Mise en place d'un outil citoyen de signalement des points noirs ou dysfonctionnement, en lien avec le calculateur d'itinéraire cyclable (voir fiche Information/Communication).

Définition d'un programme d'entretien régulier courant et lourd des voies vertes créées et de la signalisation mise en place.

Coût et financement

Coût estimé sur 5 ans : 60 000 €.

Indicateurs de résultat

1 base de données départementale et 1 schéma de gouvernance.

Des compteurs en fonction et 1 rapport annuel d'analyse des fréquentations.

1 outil de signalement.

1 programme d'entretien mis en œuvre.

Modalités de participation citoyenne

Contenu de la politique cyclable départementale : Associations (usagers et clubs) sur les tracés et aménagements à réaliser.

Gestion des itinéraires : Usagers sur la remontée de points noirs des itinéraires via un outil dématérialisé (utilisation de l'outil national aujourd'hui mis en place sur La Vélodyssée).

Niveau de participation : recueil d'avis/analyses et de propositions.

Indicateurs de résultat

Bilans de la participation citoyenne en 2022 et 2025.

OBJECTIF 2 - Encourager la vélo-mobilité des collégiens

Alors que dans les années 70/80 les enfants se rendaient majoritairement à l'école à pied ou à vélo, la part modale du vélo n'a cessé de baisser au profit de l'accompagnement en voiture. Or les distances domicile-école sont généralement courtes. Et les effets de la marche à pied ou d'une pratique quotidienne du vélo sur la réduction des risques de maladies chroniques sont établis depuis 20 ans.

La pratique cyclable constitue également l'occasion d'acquérir de l'autonomie, de la confiance et de l'estime de soi.



Le savez-vous ?

Depuis 2016, le Département a animé l'appel à projets « A vélo c'est la classe » auprès de 1 500 élèves, soit environ 300 collégiens par an. Deux établissements, Jeanne d'Albret à Pau et Largenté à Bayonne, apprennent aux élèves en classe ULIS* à faire du vélo.

L'objectif consiste à sensibiliser 1000 collégiens par an. Cette ambition correspond au Plan vélo 2018 du Gouvernement qui rend obligatoire « le savoir rouler » auprès des enfants, au même titre que le « savoir nager ».

*ULIS (Unités localisées pour l'inclusion scolaire) : classe dédiée à l'accueil des enfants présentant des handicaps ou des retards légers.

C'est jeune que l'on acquiert ses habitudes de déplacement.

L'apprentissage passe notamment par sa maîtrise, la bonne connaissance des règles de sécurité et un bon entretien. Des professeurs, des associations et bénévoles œuvrent déjà auprès des jeunes. Le Département soutient ces initiatives dans les collèges dans le cadre de l'opération «A Vélo c'est la classe» et souhaite renforcer cet accompagnement pour sensibiliser 5000 collégiens sur 5 ans.

Cependant, toutes les enquêtes et sondages montrent que le principal frein à la mobilité en vélo vers l'école réside dans la sécurité du parcours, d'où l'importance des infrastructures et de l'éducation à la sécurité. Le Département prend l'engagement d'améliorer l'accès cyclable de 10 collèges en 5 ans.

Au-delà de l'enjeu de sécurisation pour développer la pratique des jeunes, le vélo peut être un vecteur d'éducation à l'égalité homme-femme. Il est accessible à tous. Cependant une récente enquête conduite par le Département auprès de 3167 collégiens montre une réalité différente. Ce sont majoritairement les garçons qui déclarent faire du vélo. Parallèlement le Conseil départemental des jeunes s'est mobilisé en 2018/2019 sur la question des déplacements et a organisé une journée à vélo avec les familles. Ceci prouve leur intérêt.

Le Département encouragera tous ces projets et sera attentif à leur objectif d'égalité hommes-femmes.



Les actions de l'objectif 2 en un coup d'œil

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 collègues

9

Vers un réseau de la vélonomie

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 portées locale, nationale et internationale

15

Des conditions d'accueil adaptées pour les agents à vélos

16

Un personnel sensibilisé aux vertus de la véломobilité

5

Une cyclabilité renforcée dans et aux abords des collèges

Réalisations prévues

Etudier et aménager des accès cyclables autour des collèges, par bassin de vie et vers les équipements sportifs et les zones d'habitat dense en priorité. Les Schémas cyclables intercommunaux devront comprendre un volet d'accessibilité cyclable aux collèges.

Equiper tous les collèges publics qui ne le sont pas encore, avec **du stationnement cycle sécurisé**.

Coût et financement

Coût estimé sur 5 ans : **3 M€**.

Modalités de réalisation des aménagements : maîtrise d'ouvrage du Département, ou Communes, voire EPCI.

Modalités de financement des aménagements : CD64 (dans le cadre des appels à projets ou en maîtrise d'ouvrage directe sur programmes de voirie), communes et EPCI, Etat.

Indicateurs de résultat

10 collèges accessibles en vélo.



6

Des ateliers
mobilité en vélo pour
les jeunes

Réalisations prévues

Poursuivre et animer l'opération « **A vélo c'est la Classe** » dans le cadre du Plan d'actions éducatives des collèges sur la base du volontariat :

Accompagner le personnel éducatif dans la définition des projets,

Évaluer les mobilités des jeunes et des familles des collèges participants par le biais d'un questionnaire d'enquête établi et analysé par l'AUDAP.

Organiser des ateliers de marquage, révision ou réparation des vélos des jeunes dans les collèges ou les espaces jeunes.

Ces actions pourront aussi être proposées au Conseil Départemental des Jeunes

Coût et financement

Coût estimé sur 5 ans : 30 000 €
Financement FEDER - POCTEFA (65%).

Indicateurs de résultat

Former à la mobilité cyclable 5 000 collégiens.
Associer au moins 10 classes adaptées ULIS, SEGPA, IME ou ITEP.

Participation citoyenne

Soumis à la concertation : contenu des projets, modalités d'organisation des ateliers.

Public-cible : DASEN, les professeurs et les animateurs des structures jeunes.

Niveau de participation : co-construction.

7

Du matériel pédagogique à disposition pour les professeurs et animateurs

Réalisations prévues

Créer une **mallette pédagogique** (jeux sur la sécurité routière et le vélo, escape city bike, kit de sécurité...) en s'appuyant sur le centre de ressources pédagogiques Canopée.

Acquérir cinq **pistes mobiles d'éducation à la conduite à vélo**, mis à disposition des professeurs et animateurs.

Coût et financement

Coût estimé sur 5 ans : 60 000 €.

Indicateurs de résultat

200 mallettes pédagogiques diffusées.

200 utilisations des pistes mobiles.



8

Pour un défi
vélo collèves

Réalisations prévues

Organiser un **défi entre collèves sur un itinéraire**. Démarrage avec la **V81 en 2021**.

Coût et financement

Coût estimé d'un défi vélo : 30 000 €.
Financement FEDER - POCTEFA.

Indicateurs de résultat

Réaliser deux défis vélo.

Modalités de participation citoyenne

Soumis à la concertation : contenu des projets, modalités d'organisation des ateliers de marquage, révision ou réparation des vélos des jeunes dans les collèves ou les espaces jeunes.

Public-cible : DASEN, les professeurs et les animateurs des structures jeunes.

Niveau de participation : co-construction.



OBJECTIF 3 - Associer vélo et inclusion des publics en besoin d'insertion et d'autonomie

Le Département souhaite encourager la pratique du vélo auprès des publics les plus fragiles. L'objectif est de rendre le vélo accessible à tous. Pour ce faire, il faut savoir faire du vélo et oser en faire. Dans ce cas aussi, la sécurité des aménagements cyclables est une des clefs de réussite de cet objectif.

En complément de ses bénéfices sur le plan de la santé, et comme tous les autres sports, la pratique du vélo est reconnue en tant que facteur d'insertion et d'intégration sociale et comme source d'engagement, d'épanouissement personnel et d'autonomie.

Concernant le public en insertion en particulier, les personnes travaillent souvent en horaires décalés et variables. Dès lors leurs déplacements font appel à un bouquet de services à organiser. Les plateformes de mobilité existantes (comme celle de Mourenx), ou en cours de création (ouverture d'une plateforme à Pau prévue en 2020) sont des outils d'accompagnement efficaces. Elles ne travaillent cependant aujourd'hui que pour le public en insertion.

Comment faire du vélo un outil de mobilité mais aussi comment l'utiliser pour favoriser l'autonomie des usagers et l'inclusion des personnes éloignées de l'emploi, de nos aînés et des personnes en situation de handicap ? C'est un des objectifs du Plan.

La VELONOMIE en France et aujourd'hui

Vélonomie : autonomie dans l'entretien et la réparation mécanique d'un vélo.

On compte 160 ateliers vélo en France et 70 000 adhérents en 2017. Ils ont un intérêt fort de lien social, apportent un service accessible à tous. Ils aident à la réparation. Ils collectent, récupèrent des vélos usagés, abimés, entiers ou en pièces détachées de toutes les époques pour en faire des nouveaux. Une deuxième vie est donnée à tout ce qui fonctionne encore.

Véritables ressourceries spécialisées, les ateliers vélo sont des lieux de démonstration de la faisabilité pour une filière de mise en place d'une économie circulaire.

Ils peuvent aussi être des lieux de formation pour personnes en insertion, sur un marché porteur.



Focus sur la plateforme de mobilité transition 64

Les plateformes de mobilité ont principalement vocation à assurer **des missions d'information et d'accompagnement à la personne en insertion et en recherche d'emploi.**

Elles assurent des prêts ou des locations de moyens de locomotion (2 roues motorisés, vélos, voitures avec ou sans permis, véhicules utilitaires....) à des tarifs préférentiels et peuvent également assurer, selon chaque structure, des services complémentaires, tels que des ateliers mobilité, des services de transport à la demande etc.

Dans le Département des Pyrénées-Atlantiques, la plateforme de mobilité de Mourenx couvre les territoires de Lacq-Orthez, du piémont pyrénéen, des territoires des gaves. Une plateforme est en cours de création sur l'agglomération paloise.

Les actions de l'objectif 3 en un coup d'œil

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 collègues

9

Vers un réseau de la vélonomie

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 portées locale, nationale et internationale

15

Des conditions d'accueil adaptées pour les agents à vélos

16

Un personnel sensibilisé aux vertus de la véломobilité

9

Vers un réseau
de la vélonomie

Réalisations prévues

Adapter aux publics vulnérables le matériel pédagogique et technique créé pour les jeunes.

Utiliser les plateformes du Département (Autonomie64...) pour leur diffusion.

Former les bénévoles sur la mobilité cyclable (IMV : Initiateur à la mobilité à vélo) et animer le réseau ainsi créé.

Organiser des **sessions d'apprentissage et remise en selle** avec les vélo-écoles.

Coût et financement

Coût estimé sur cinq ans : 50 000 €.

Indicateurs de résultat

Sessions de mobilité cyclable pour un public en inclusion :

50 personnes en année 1,

200 personnes en année 2,

250 personnes en année 3.

Former 20 Initiateurs à la mobilité à vélo par an.



10

Le vélo comme
moyen d'inclusion
sociale

Réalisations prévues

Acquisition par le Département d'un matériel adapté aux publics en situation de mobilité réduite (vélos adaptés...) et définition des modalités de prêt, réparation.... (en lien avec les associations, les plateformes de mobilité et les services sport CD64).

Rendre possible, par des aménagements adaptés, **la labellisation Tourisme et Handicap** des voies vertes du département.

Organisation d'un **évènement intergénérationnel** à vélo en lien avec les structures intergénérationnelles (MVC, MJC, centres sociaux, etc.).

Coût et financement

Coût estimé sur cinq ans : 80 000 €.

Financement FEDER - POCTEFA.

FSE et Conférences des financeurs.

Indicateurs de résultat

une flotte de matériel acquise

un plan de gestion

un évènement grand public intergénérationnel pour la durée du Plan départemental cyclable

50% du linéaire de voies vertes labellisées

11

Une nouvelle activité pour le champ de l'économie sociale et solidaire

Réalisations prévues

Favoriser l'émergence d'une **activité de collecte et de réparation de vélos** dans une structure existante (ou à créer) d'insertion.

Encourager la structure à déployer des **animations autour du vélo**.

Confier à la structure l'**entretien du parc départemental de vélos** constitué à la faveur de l'action 10 (Le vélo comme moyen d'inclusion sociale).

Coût et financement

Coût estimé sur cinq ans : 150 000 €. Les coûts pourraient porter sur :

l'aide à l'activité du partenaire insertion :

l'acquisition et entretien d'une flotte de vélos à reconditionner pour mise à disposition des publics de l'action départementale :

l'entretien du parc départemental de vélos.

Indicateurs de résultat

Création de l'activité.



OBJECTIF 4 - Renforcer l'économie du tourisme à vélo dans les Pyrénées-Atlantiques

Depuis une dizaine d'années, l'économie touristique du vélo s'est développée en France, aidée par la constitution progressive d'une offre de grands itinéraires à vocation nationale ou européenne (comme la Vélodyssée, qui traverse les Pyrénées-Atlantiques), la constitution d'une offre de services adaptés aux attentes des cyclotouristes et la croissance du nombre d'intermédiaires commerciaux spécialisés dans cette forme émergente de tourisme.

Itinéraire	Année étude	Nb km itinéraire	Nb de cyclistes (en milliers)	Taux de touristes	Nb d'itinérants	Km parcourus (en milliers)	Dépense des touristes /j/pers	Ratio € / km
La Loire à Vélo	2015	986	935	43%	211 000	34 600	80 €	30 000 €
EV17 - ViaRhôna	2017	815	1 100	18%	65 000	45 000	66 €	14 000 €
EV8 - La Méditerranée à vélo	2017	651	1 080	44%	17 000	43 000	62 €	31 000 €
EV1 - La Vélodyssée	2018	1 290	3 600	65%	202 000	94 000	71 €	80 000 €

Source : Etude sur la fréquentation et les retombées économiques de l'Eurovelo1, UE et Vélo et Territoires, février 2019.

En 2017, les cinq destinations les plus programmées par les tour-opérateurs recensés par la Direction générale des entreprises (Baromètre national du tourisme à vélo) étaient le Val de Loire, la Provence, la Bourgogne, la Dordogne et l'Alsace.

Les mesures les plus récentes de retombées économiques des grands itinéraires permettent de constater l'émergence d'un nouvel itinéraire phare : La Vélodyssée, ou EuroVelo1.

Les touristes en vélo qui fréquentent l'Eurovelo 1 ou « Vélodyssée » dépensent en moyenne 71€ par jour. Les touristes étrangers ont une dépense légèrement supérieure à celle des Français : 75€ par jour contre 71€. Ces dépenses varient aussi de 68€ au nord de l'itinéraire à 74€ au sud.

« En 2018, l'impact économique est estimé à 103,6 millions d'euros (estimation liée aux seuls kilomètres parcourus sur l'itinéraire et tenant compte du poids du vélo dans le choix du séjour), soit en moyenne 80 000 € par kilomètre et par an. Rapporté à un investissement de l'ordre de 150 mil-

lions réalisé pour l'aménagement, l'EV1-La Vélodyssée bénéficie d'un retour sur investissement rapide. Cet impact s'étend bien au-delà de l'itinéraire et profite plus largement aux territoires traversés par l'itinéraire. »

La présence de grands itinéraires cyclables donne au département la possibilité de renforcer son attractivité touristique à minima pour la clientèle départementale et régionale (Bordeaux et Toulouse). Deux conditions pour y parvenir : renforcer la richesse de l'offre dédiée et mieux faire connaître l'offre.





‘Etude sur la fréquentation et les retombées économiques de l’Eurovélo1, UE et Vélo et Territoires, février 2019.



LIEN AVEC LES AUTRES POLITIQUES DEPARTEMENTALES

Le développement de la vélo-mobilité de tous les jours rejoint la stratégie départementale en matière de sports et de loisirs de nature, qui prévoit:

- Pour définir et accompagner la structuration des filières prioritaires à l’échelle départementale : mise en tourisme et communication ciblée sur trois filières touristiques prioritaires, dont le cycloport.

L'EV1-LA VÉLODYSSÉE EN BREF !



Source : Etude sur la fréquentation et les retombées économiques de l'EuroVélo, UE et Vélo et Territoires, février 2019.

Les chiffres des du dispositif

- 58 communes participent au dispositif
- 29 points d'enquête et de comptage sont répartis sur le territoire
- 75 jours d'enquête ont été réalisés en 2018
- 4 682 enquêtes individuelles et 899 enquêtes collectives ont été réalisées



Chiffres des 2018

- 3.6 MILLIONS** de visiteurs cyclistes
- 94 MILLIONS DE KM** parcourus sur l'EV1-LA Véloodyssée
- 65% DE TOURISTES**
 - Soit 82% de Français et 18% d'étrangers (dont 10% de visiteurs internationaux)
 - Une durée de séjour de 10,7 jours en moyenne
 - Une dépense de 71€ par jour et par personne (7€€ par les Français et 75€ par les étrangers)
- 35% D'ÉCARTOURISTES**
 - 18% d'entre eux réalisent une déviation
 - Une dépense de 20€ par jour et par personne pour les écartouristes ayant réalisé une déviation
- 202 000 ITINÉRAIRES**
 - Soit 4% des cyclistes
 - Une dépense de 7€€ par jour et par personne
 - Une durée de séjour de 10,3 jours en moyenne
- 103,6 MILLIONS D'EUROS D'IMPACT DIRECT PAR AN**
 - Soit 18 000 €/km
 - Pour un investissement de l'ordre de 100 millions d'euros, soit 115 000 €/km

- 1 290 km** de sentiers de Ruffini (Roussillon) à l'Alouette (Pyrénées-Atlantiques) soit 201 en littoral et 102 en intérieur
- 72%** de l'itinéraire en site protégé
- 2012** aventure officielle
- Un itinéraire unique à l'EuroVelo 1 Atlantic Coast Route, qui relie la Norvège au Portugal
- Un itinéraire international, à la croisée de 3 itinéraires européens
- 5 véloroutes nationales**
- 150 M€** d'investissements réalisés par 3 Régions (Bretagne, Pays de la Loire, Nouvelle-Aquitaine)
- 9 Départements** (Mayenne, Côtes d'Armor, Finistère, Loire-Atlantique, Vendée, Charente-Maritime, Pyrénées-Atlantiques et Pyrénées-Orientales)
- Plus de 580** professionnels Associés Vélo (50 offices de tourisme, 372 hébergements, 75 bureaux / réparateurs, 34 sites touristiques)
- Un site Internet www.lavelodysee.com réalisé en 2017

Les actions de l'objectif 4 en un coup d'œil

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 collègues

9

Vers un réseau de la vélonomie

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 portées locale, nationale et internationale

15

Des conditions d'accueil adaptées pour les agents à vélos

16

Un personnel sensibilisé aux vertus de la véломobilité

12

Des sites touristiques équipés pour recevoir les vélos

Réalisations prévues

Equiper les principaux sites touristiques et de pleine nature du département pour l'accueil des cyclistes, et rechercher la labellisation conjointe Accueil Vélo et Tourisme et Handicap.

Aménager les hauts de cols pour les pratiquants cycloportifs/cyclotouristes.

Coût et financement

Coût estimé sur cinq ans : 450 000 €. Répartition comme suit :

Équipement des sites touristiques et de pleine nature.

Aménagement des hauts de cols.

Financement Comité de Massif et Région.

Indicateurs de résultat

10 cols parmi les plus connus aménagés.

10 sites touristiques et de pleine nature labellisés vélo.



13

Une offre étoffée de produits de tourisme à vélo

Réalisations prévues

Elever le niveau de qualité de service en animant et accompagnant le réseau des acteurs (offices de tourisme et producteurs) du département, par itinéraires et/ou par territoire (adaptation et amélioration de l'offre, labélisation Accueil Vélo...).

Améliorer la visibilité de l'offre des itinéraires :

Auprès des clientèles nationales et internationales en participant aux plans d'actions des Comités d'itinéraires nationaux ou européens (Vélodyssée, V81 et Eurovelo3),

Auprès des clientèles de proximité en définissant une stratégie et un plan de promotion autour de l'offre d'excursion et du court séjour,

Par un plan de promotion spécifique promouvant une destination Pyrénées à vélo à l'échelle de l'ensemble des espaces de coopération transfrontalière co-animés par le Département.

Coût et financement

Coût estimé sur cinq ans : 475 000 € (CD64 et AaDT) pour :

Animation de réseau OT et producteurs.

Plan d'actions des Comités d'itinéraires.

Plan de promotion proximité et espaces transfrontaliers.

Accompagnement par actions presse, éditions, web.

Indicateurs de résultat

Etablissement d'une Convention nationale pour chaque itinéraire cyclable structurant.

Un plan de promotion proximité et espaces transfrontaliers.

Un bouquet d'offre-produits touristiques par itinéraire.

100 prestataires labellisés Accueil Vélo (triplément de l'offre actuelle).

14

Des événements
à portées locale,
nationale et
internationale

Réalisations prévues

On s'y Col ! : Accroître l'ambition et le nombre d'événements en mobilisant des partenariats techniques et financiers privés, en élargissant au massif et au transfrontalier le concept.

Organisation d'une **semaine fédérale** (rayonnement national)
Etudier la faisabilité d'une semaine fédérale avant 2025 et en accompagner la réalisation.

Multiplier les partenariats du type : Haute Route, Transpyr pour assurer une visibilité nationale et internationale à la destination

Coût et financement

Coût estimé sur cinq ans : 425 000 €. Répartition comme suit :

- On s'y Col !
- Haute Route des Pyrénées.
- Semaine fédérale.
- Transpyr.
- Événements VTT.

Financement du programme événementiel à étudier dans le cadre de la Convention Département/ AaDT et en mobilisation des partenariats privés.

Indicateurs de résultat

Evolution du nombre de participants, des retombées économiques et de l'audience médias des événements organisés chaque année (point 0 à construire pour chaque événement).



OBJECTIF 5 - Faciliter, en tant qu'employeur, la vélo-mobilité des agents départementaux

Avec près de 2300 agents, le Département fait partie des plus importants employeurs du territoire. Le développement des déplacements domicile-travail de ses salariés constitue donc un objectif important du Plan vélo 2020.

L'enquête Déplacements domicile-travail réalisée en fin d'année 2019 auprès de 861 agents départementaux met en évidence un recours au vélo supérieur à ce qui s'observe au niveau départemental.

En effet, 43 agents départementaux ont déclaré utiliser le vélo comme principal moyen de déplacement pour aller au travail, soit 5% de l'ensemble, alors que 1,3% des actifs des Pyrénées-Atlantiques vont travailler à vélo (données INSEE - 2016). Ce chiffre est également supérieur aux résultats de l'enquête nationale menée en 2016 par le Service de l'observation et des statistiques du Commissariat général au développement durable.

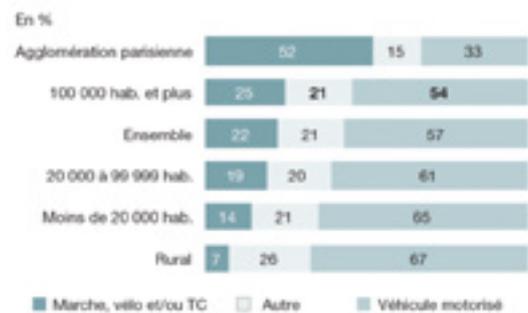
L'usage du vélo est cité par 4 % des enquêtés concernés, dont la moitié en complément des transports en commun.

L'enquête menée par l'INSEE en 2016 montre enfin que le recours au vélo dépend fortement des caractéristiques spatiales du lieu de domicile et de travail : plus le contexte est urbain, plus le recours aux modes alternatifs à la voiture est important.

En 2012, les agents départementaux n'étaient que 2% à déclarer venir en vélo au travail. IN « Enquête Déplacements » menée par le cabinet INDDIGO pour le compte du Département dans le cadre de la préparation du Plan de déplacements d'administration (enquête en ligne du 18 juin au 8 août 2012 auprès de 753 répondants).

Les Français et la mobilité durable : quelle place pour les déplacements alternatifs à la voiture individuelle en 2016, INSEE, septembre 2016.

Moyen de transport utilisé pour se rendre sur son lieu de travail ou d'études :

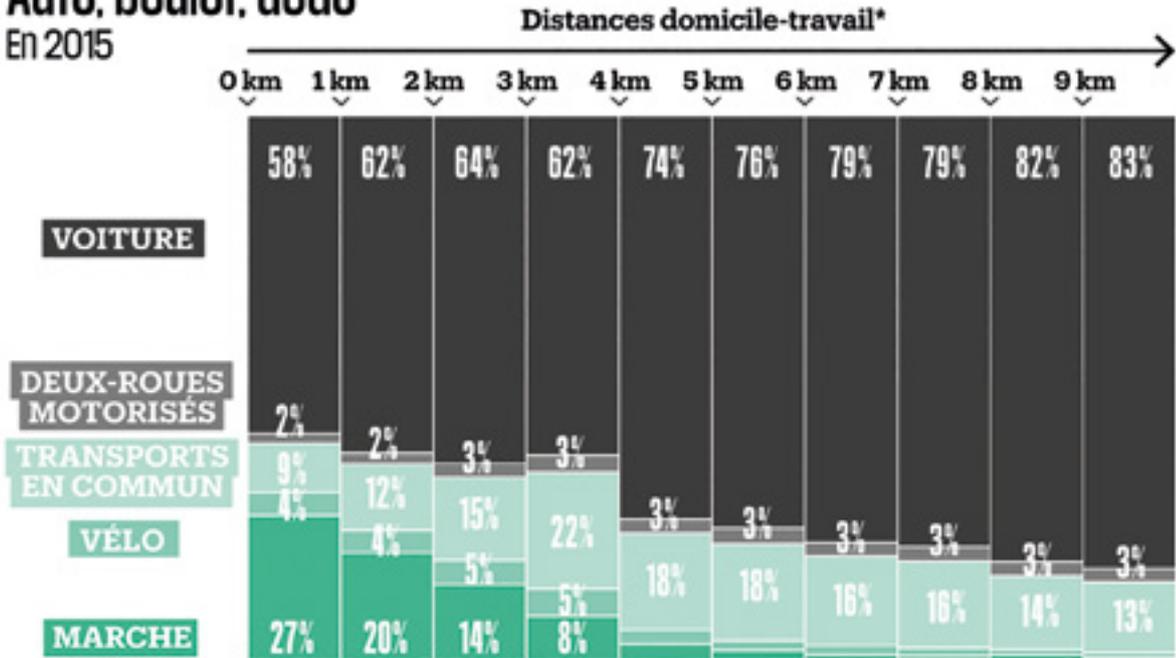


Note : la question n'a été posée qu'aux enquêtés exerçant une activité professionnelle ou effectuant des études.
Source : CGDD/SOeS, enquête sur les pratiques environnementales des ménages, 2016

Une autre étude menée par l'INSEE et diffusée en janvier 2017, montre que le vélo est surtout utilisé lorsque le lieu de travail

se trouve à moins de quatre kilomètres du domicile.

Auto, boulot, dodo En 2015



Source : Insee

*distance routière entre chefs-lieux des communes de résidence et de travail arrondie au kilomètre entier supérieur.

Pour le Conseil Départemental, sur les 2258 agents recensés fin 2019, 27%, soit 564, habitaient à moins de quatre kilomètres de leur site d'affectation. Ce public représente une cible stratégique pour le développement de l'usage du vélo comme mode de déplacement principal pour rejoindre son lieu de travail.

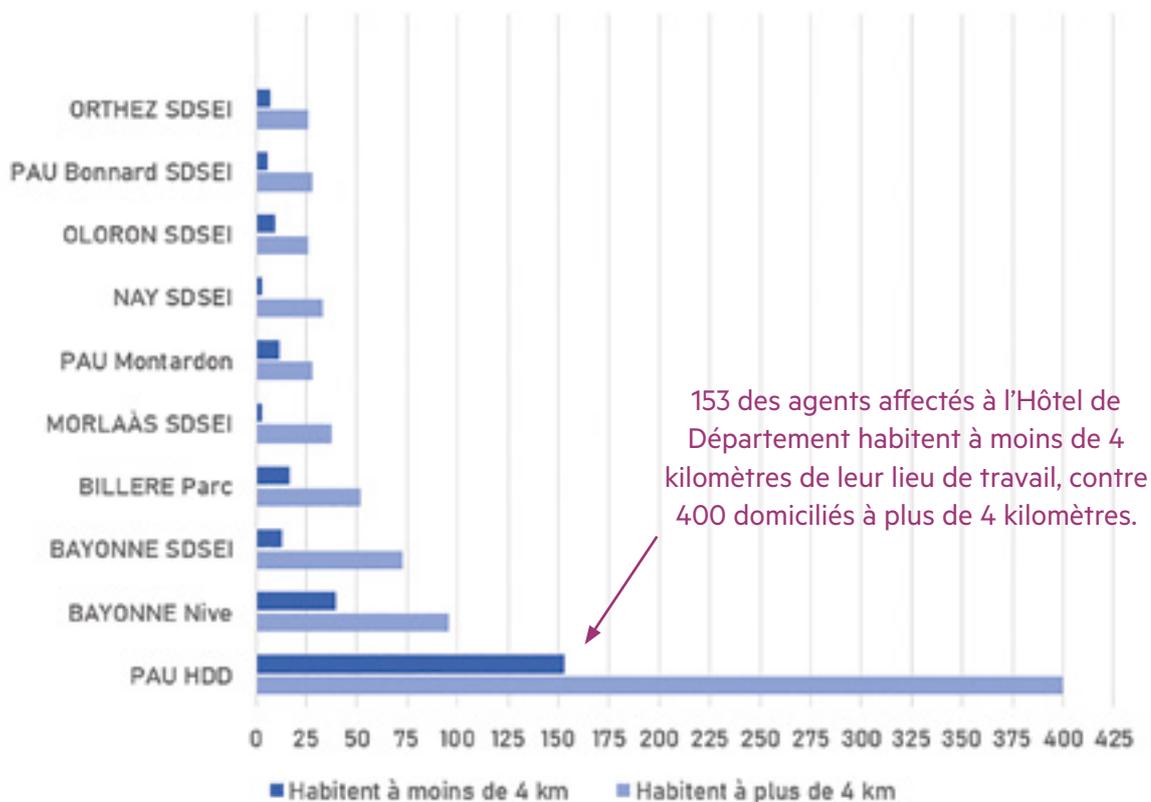
Parmi ces 564 agents, 235 travaillent sur 5 des 115 sites recensés : Hôtel de Département (Pau), Caserne de la Nive (Bayonne), Parc routier (Billère) et SDSEI Adour BAB (Bayonne), Avenue de Montardon (Pau).

Le graphique suivant représente pour les

dix sites les plus importants du Département en nombre d'agents y travaillant, la part de leurs effectifs domiciliés à moins de quatre km et ceux qui résident au-delà. Les agents départementaux semblent globalement résider plus loin de leur lieu de travail que la moyenne des actifs dans les Pyrénées-Atlantiques (50% sont à moins de cinq kilomètres). Ils n'en constituent pas moins une cible importante pour une action visant le développement de l'usage quotidien du vélo.

Partir de bon matin, à bicyclette..., INSEE Première, janvier 2017.
Recensement 2012 – Mobilité domicile travail, INSEE CGDD/SOeS, 2012.

10 premiers sites du CD64 en effectifs : répartition des agents en fonction de l'éloignement domicile-travail



153 des agents affectés à l'Hôtel de Département habitent à moins de 4 kilomètres de leur lieu de travail, contre 400 domiciliés à plus de 4 kilomètres.



N = E x PV x CF !

Comment calculer le nombre de places de stationnement sécurisées à mettre à disposition de salariés cyclistes ?

Pour répondre à cette importante question, les Ministères de l'Égalité des territoires et du logement et celui de l'Écologie, du développement durable et l'énergie, ont publié en novembre 2013 un guide technique sur le « Stationnement des vélos dans l'espace privé ».

Le nombre de places de stationnement sécurisées et dédiées au vélo dépend de l'effectif du site, de la place du vélo dans les déplacements des salariés et d'un coefficient de foisonnement lié à la non-présence simultanée de tous les salariés, cyclistes ou pas. Il peut également s'accompagner de services annexes, comme douche et vestiaire.

A partir de cette formule, des effectifs par site départemental et de l'enquête déplacements de fin 2019, il est possible d'estimer le besoin actuel en places de vélos sécurisées pour l'Hôtel de département à 28 places. Pour la Caserne de la Nive, le besoin serait de 8 places.

Les actions de l'objectif 5 en un coup d'œil

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 collègues

9

Vers un réseau de la vélonomie

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 portées locale, nationale et internationale

15

Des conditions d'accueil adaptées pour les agents à vélos

16

Un personnel sensibilisé aux vertus de la véломobilité

15

Des conditions d'accueil adaptées pour les agents à vélos

Réalisations prévues

Inciter à la vélo-mobilité des agents par le développement d'une offre de services adaptée :

- Stationnement adapté et sécurisé
- Services annexes (douche, vestiaires, casiers avec ou sans séchoir, kit « le vélo en sécurité »...)
- Tarifs négociés d'équipements auprès de magasins de cycles...

Constitution d'un groupe projet intégrant des utilisateurs et la Direction Patrimoine Départemental afin de :

- Définir les caractéristiques qualitatives et fonctionnelles de l'offre de services
- Proposer un plan de déploiement chiffré de l'offre de services qui tient compte de la démographie des sites du Département
- Analyser la faisabilité de la mise en place d'un forfait mobilité (prévu par la loi LOM) pour les agents venant en vélo à leur travail
- Concevoir, mener et évaluer une phase de test de l'offre de services.

Coût et financement

Coût estimé sur cinq ans : 250 000 €.

Indicateurs de résultat

- Nombre de places prévues et réalisées au Plan de déploiement.
- Mise à jour de l'enquête déplacements en 2023 et 2025 (objectif : doubler à la fin du Plan la proportion d'agents se rendant au travail en vélo).
- Restitution de l'étude de faisabilité de la mise en place d'un forfait mobilité fin 2020.

16

Un personnel sensibilisé aux vertus de la vélocité

Réalisations prévues

Communiquer de manière ciblée en direction des agents qui habitent à moins de 4 kilomètres de leur lieu de travail.

Concevoir et proposer une démarche d'accompagnement à la « (re)mise en selle » : repérage et tests de parcours, information sur les services existants, organisation d'ateliers de remise en selle et de réparation...

Coût et financement

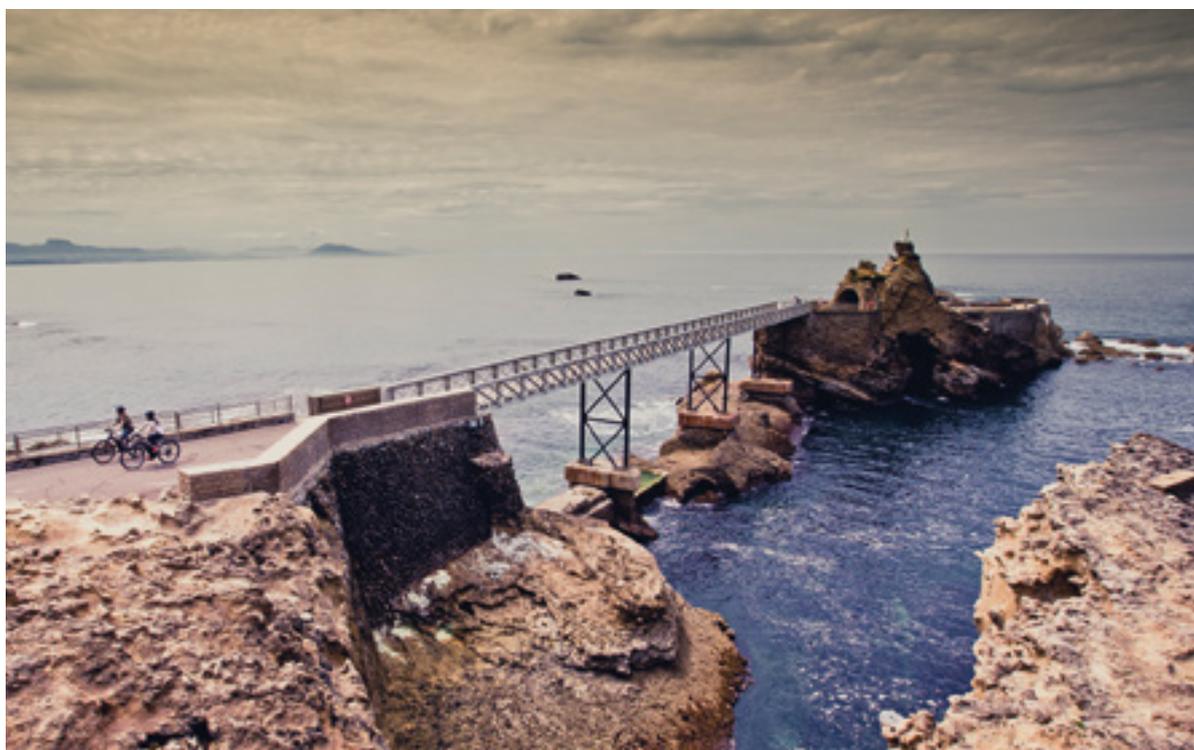
Coût estimé sur cinq ans : 10 000 €.

Indicateurs de résultat

Mise en œuvre d'un Plan de communication interne à partir du printemps 2021.

Nombre d'accompagnements individuels et collectifs : 100 agents accompagnés sur la durée du Plan.

(Re)mise en selle des agents accompagnés.





3. LES 20 REALISATIONS PHARES EN UN COUP D'ŒIL



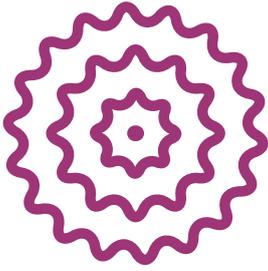
1 250 km d'itinéraires cyclables structurants,
dont + 110 km de voies vertes labellisées
Tourisme et Handicap

50 km de maillage local

**10 sessions de
formations techniques**
à la conception d'aménagements cyclables



**Formation de 100 initiateurs
à la mobilité en vélo**
Acquisitions d'une flotte
de vélos adaptés pour prêt



Etude de la sécurité cyclable dans 100% des projets routiers réalisés ou financés par le CD

Couverture du 64 par des Schémas cyclables intercommunaux
70 collectivités accompagnées

**10 sites touristiques
Labellisés Accueil vélo**



**100 hébergements touristiques
Labellisés Accueil Vélo**

Promotion des itinéraires et de la destination Pyrénées à vélo

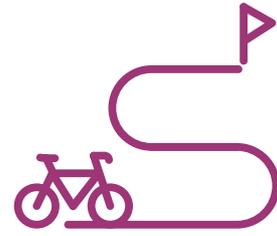
Evolution de l'opération On s'y Col !
(cols réservés aux cyclistes)



10 collèges rendus accessibles en vélo

Sensibilisation de 5000 collégiens

Création d'une mallette pédagogique et acquisition de pistes mobiles d'apprentissage
Organisation de défis vélo



Sessions d'apprentissage du vélo

500 participants

Création d'une activité d'insertion autour de la collecte et du recyclage ou réemploi de vélos

Des locaux départementaux équipés
pour l'accueil des cyclistes (publics et salariés)



10 cols aménagés

pour recevoir des cyclistes



4. GOUVERNANCE DU PLAN

La gouvernance du Plan vélo 2020-2025 s'inscrit dans deux échelles :

- Une échelle de gouvernance locale visant au développement de la vélo-mobilité quotidienne dans les territoires,
- Une échelle de gouvernance régionale et européenne propre aux grands itinéraires cyclables.

La gouvernance locale :



Les premiers partenaires de l'action départementale pour le **développement de la vélo-mobilité** sont les intercommunalités.

La concertation Département/intercommunalités portera sur les aménagements (quels que soient la domanialité et la maîtrise d'ouvrage) et les usages (publics prioritaires du Département : **collégiens, personnes en inclusion et agents du Département**) et sera mise en place dans le cadre de **Comités locaux de la vélo-mobilité**.

La gouvernance régionale et européenne :

Le Département des Pyrénées-Atlantiques s'inscrit dans un réseau large de régions européennes, acteurs premiers du maillage de l'Union européenne en Véloroutes.

Le Plan vélo 2020 prolongera les **modalités de gouvernance des projets de grands itinéraires** : maîtrises d'ouvrages du Département et des communes/EPCI, partenariat financier large associant la Région, l'Europe et l'Etat, **ceci dans la perspective de la poursuite des programmes européens 2021 - 2027.**







PLUS NATURE,
PLUS VIVANT

ENVIRONNEMENT