

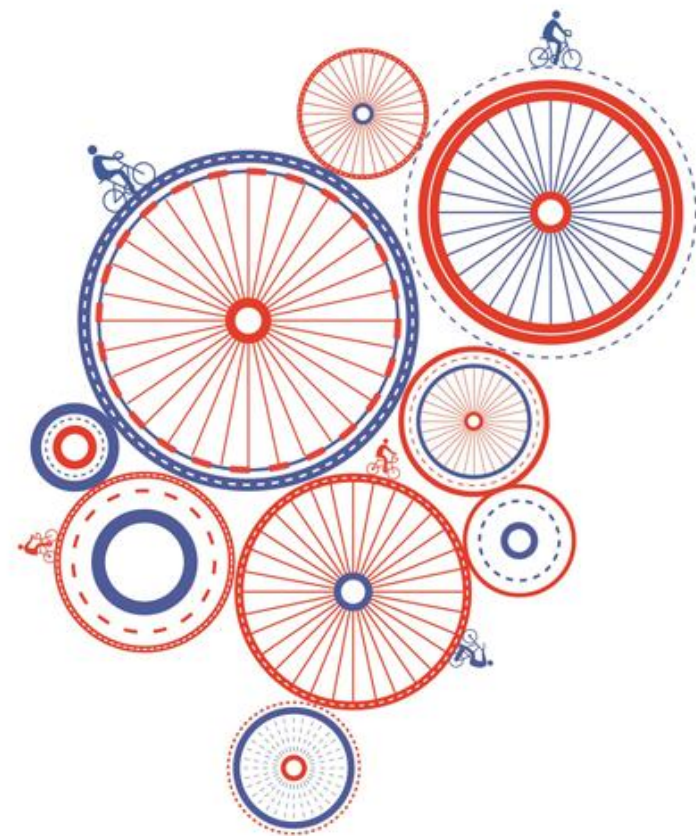


SCHÉMA DIRECTEUR DES MODES ACTIFS

OSSUN – Réalisation 2025-2026

Soutenu par



Projet réalisé avec le soutien technique et financier de l'ADEME dans le cadre du programme CEE AVELO 3



SOMMAIRE

01 Mot de **Madame La Maire**

02 **Préambule**

03 **Etat des lieux**

04 Elaboration de la **stratégie**

05 Mise en œuvre du **schéma directeur**

06 **Plan d'actions**

Mot de Madame la Maire

XX

XX



PREAMBULE

Préambule



La Commune d'Ossun a lancé en 2025 un schéma directeur des modes actifs pour améliorer la mobilité entre ses pôles générateurs, ses quartiers et dans le centre-bourg de sa commune. Ce schéma s'inscrit dans la continuité de la démarche lancée en 2022 par la Communauté d'Agglomération Tarbes-Lourdes-Pyrénées avec son propre schéma directeur cyclable et modes actifs. C'est avec l'idée d'approfondir la démarche pour les ossunois que la commune cherche à promouvoir et développer l'usage du vélo dans son territoire et pour ses habitants. Ce dernier document de programmation des mobilités actives a été adopté par le conseil municipal du **XX**.

Lauréate du projet AVELO 3, Ossun a pour ambition de développer les mobilités actives dans son territoire et donner une place plus importante aux mobilités alternatives à la voiture.

L'ensemble des projets issus du schéma permettra à la Commune de **s'engager durablement dans la planification des mobilités actives** sur son territoire en répondant à la fois à des enjeux environnementaux et de cohésion sociale et territoriale. Plusieurs objectifs sont ainsi poursuivis :

- Offrir des solutions de mobilité alternatives à l'autosolisme afin de lutter contre le dérèglement climatique.
- Elaborer des projets innovants afin de fédérer, concerter et créer des synergies entre les diverses politiques compte tenu de la transversalité des enjeux des mobilités actives.
- Modifier durablement les habitudes de déplacements.

Engagé dans **la valorisation des mobilités actives et cyclables**, le territoire met en place depuis plusieurs années **une politique cyclable** au travers du déploiement d'aménagements et de services, mais ceux-ci sont tournés vers le loisir principalement.

En point d'orgue, la commune a inauguré en juin 2025 son pumtrack dont le succès a déjà été noté auprès de ses habitants mais aussi des nombreux usagers habitués de ces lieux loisirs.

Pour la concrétisation de ce schéma sur les déplacements du quotidien, un appui sur les schémas des partenaires territoriaux sera primordial, avec **en premier lieu, la CATLP. L'association du Département, dans le cadre de son Plan Vélo**, au cours de la mise en œuvre des projets sera également à impérativement assurer, notamment dans le cas de certaines dessertes.

Les différents usagers du vélo



Projet réalisé avec le soutien technique et financier de l'ADEME dans le cadre du programme CEE AVELO 3



UTILITAIRES

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



LOISIRS / BALADE

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



TOURISME

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



SPORTIF

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



Soutenu par



Projet réalisé avec le soutien technique et financier de l'ADEME dans le cadre du programme CEE AVELO 3

ETAT DES LIEUX

Les pôles générateurs de déplacements



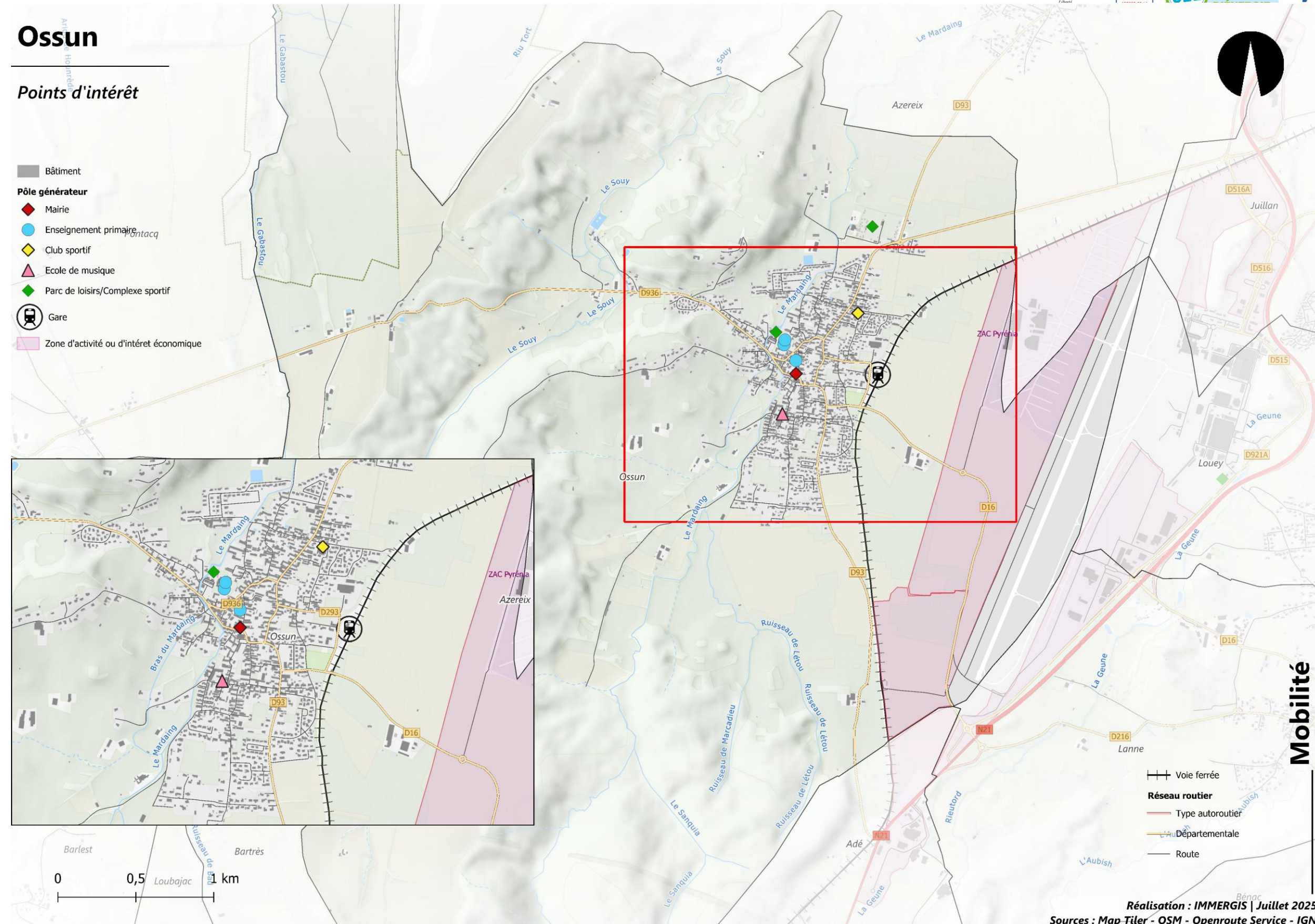
© CEE AVELO 3

Ossun dispose de nombreux pôles générateurs à usage local. Par cela, il apparaît ainsi des déplacements clairs et quotidiens entre ces lieux.

En premier, la localisation de ces pôles est importante :

- En centre-bourg, l'épicerie, la mairie, la salle de sport ainsi que le club de basket sont les plus importants,
- Au nord, au niveau pumtruck, se situe également le stade communal et la crèche,
- Au niveau de l'aéroport se trouve les principaux employeurs, excentrés.

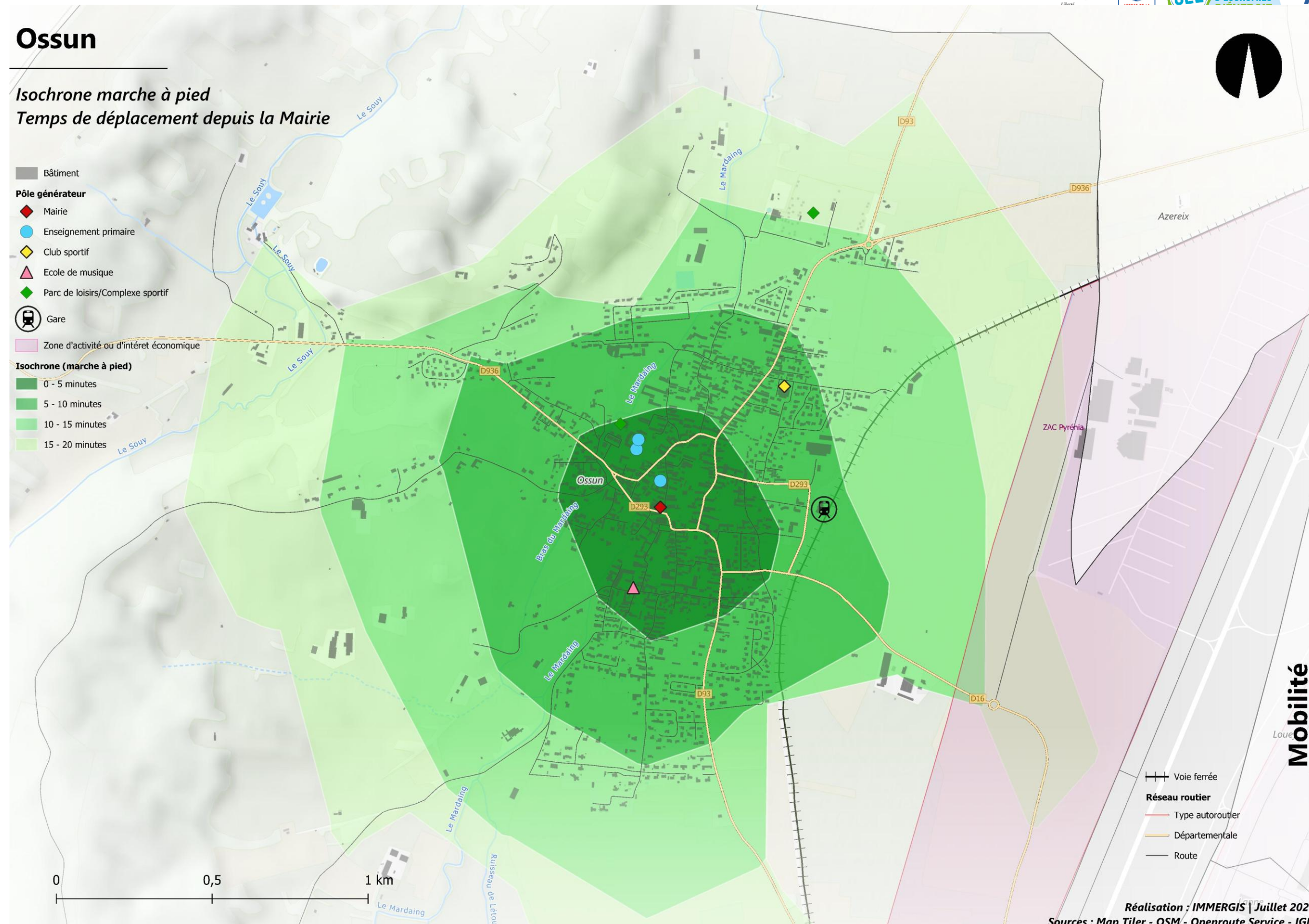
La commune dispose en plus de 2 établissements primaires, avec **une école publique et une école privée**. En complément, les déplacements avec l'école de musique en lien avec ces lieux d'enseignement seront intégrés.



Le potentiel de la marche (depuis la mairie)



1^{er} CEE AVELO 3



Cette carte isochrone présente le potentiel de la marche **depuis la Mairie d'Ossun**.

Les calculs prennent en compte la topographie des différents axes empruntés (les impacts de la topographie pour la marche sont plus limités).

Cet isochrone met en évidence que **l'ensemble du centre-bourg peut se réaliser à pied en une dizaine de minutes** (environ).

Ainsi, nous avons environ **880** habitants à moins de 5 minutes et **1 830** à moins de 10 minutes à pied de la Mairie.

À plus longue distance est touché le centre sportif au nord de la commune, qui peut être éloigné en fonction du public effectuant le déplacement.

Le potentiel du vélo (depuis la mairie)

Cette carte isochrone présente le potentiel cyclable, de nouveau, depuis la Mairie.

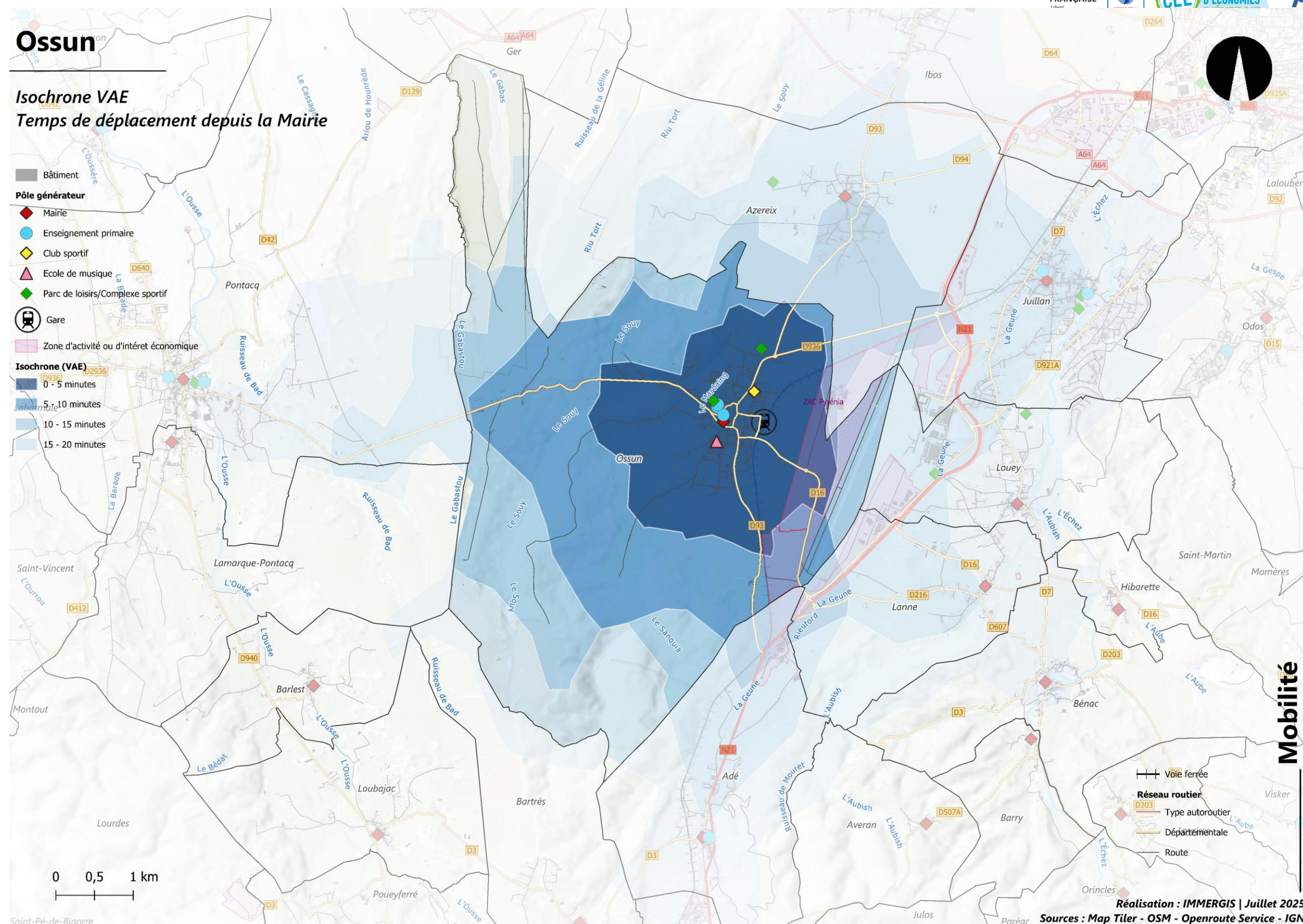
Les calculs prennent en compte la topographie des différents axes empruntés.

Comme pour l'isochrone précédent, nous voyons que **le centre-bourg est largement desservi en moins de 5 minutes à vélo.**

De même, les communes limitrophes se situent à une quinzaine de minutes, à l'exception de Pontacq, notamment à cause du dénivelé.

La population desservie se découpe comme suit :

- **2 161** à moins de **5 minutes**
- **2 909** à moins de **10 minutes**
- **6 341** à moins de **15 minutes**
- **12 335** à moins de **20 minutes**



Les parts modales à Ossun

Comptages routiers

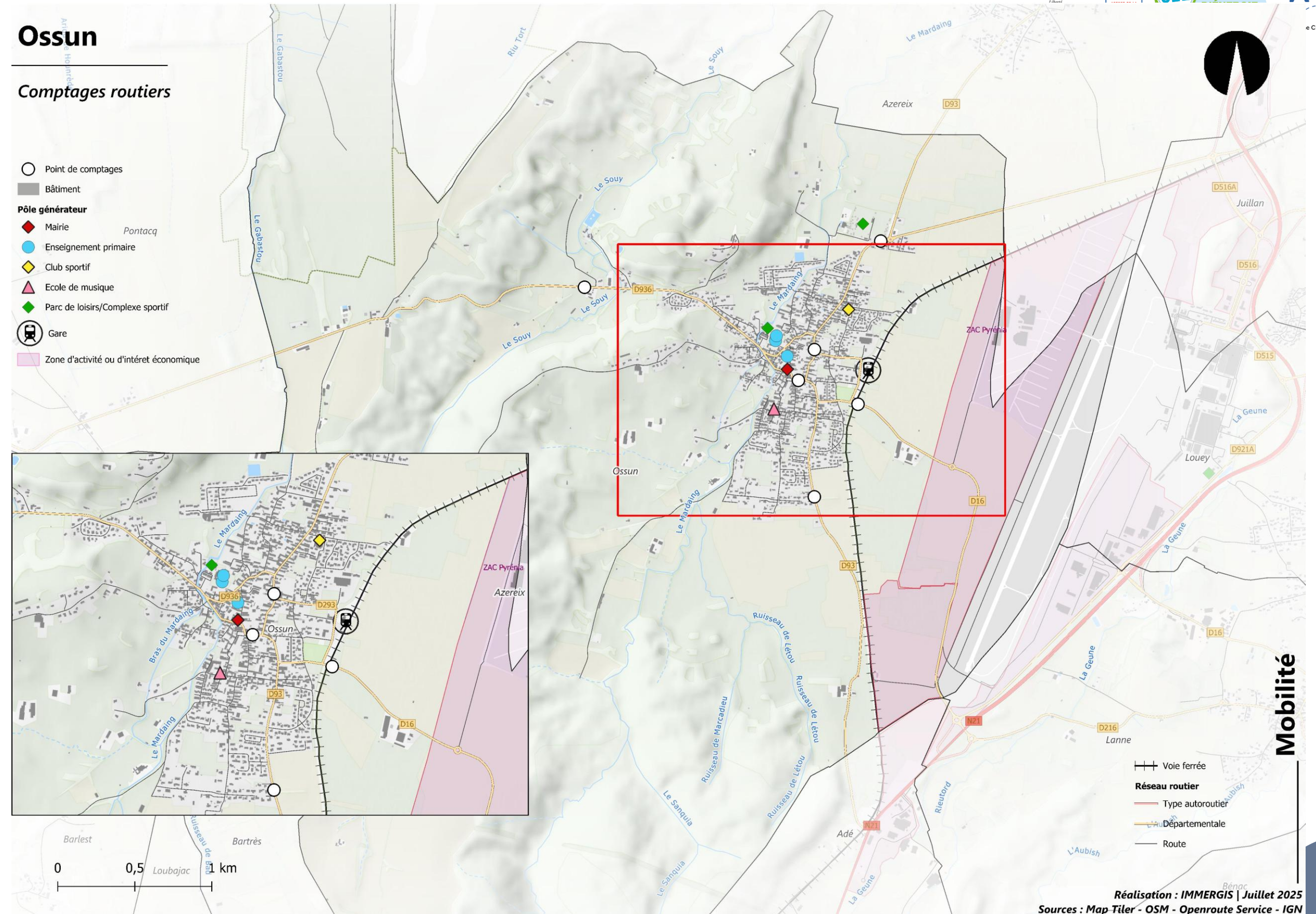
Dans le cadre de l'étude, des comptages routiers étaient prévus aux axes routiers de la commune.

En premier lieu, la **RD936 en sortie d'Ossun** (vers Tarbes avant le giratoire) est la voie rassemblant le plus grand nombre de flux avec **5 500 véh/j dont 2% de PL (V85 à 57,8 km/h)**.

Viennent ensuite par ordre de fréquentation :

- **RD936 Route de Pontacq** avec **2 740 véh/j** dont **3% de PL (V85 à 83 km/h)**,
- **RD16 vers Lourdes** avec **2 330 véh/j** (2%, V85 à 72 km/h),
- **RD16 Rue Maréchal Foch** dans le **centre-bourg le long de la mairie** avec **1 600 véh/j** (2%, V85 à 37 km/h),
- **RD293** avec **1 230 véh/j** (1%, 37 km/h),
- **RD93 vers les habitations sud** (58, 1%, 62 km/h).

Un constat peut être tiré avec un **transit non-négligeable depuis Pontacq vers les ZA de Tarbes et l'aéroport**.



Synthèse du potentiel cyclable à Ossun



Projet réalisé avec le soutien technique et financier de l'ADEME dans le cadre du programme CEE AVELO 3

- La structure du territoire communal montre un potentiel certain pour les déplacements des modes actifs. La **marche prendra le dessus pour les déplacements internes au centre-bourg**, en revanche, pour les **liaisons entre communes, les déplacements cyclables seront clairement plus adaptés**.
- Les analyses des isochrones confirme ce **potentiel pour la commune**. En revanche, le potentiel sera à modérer pour les trajets vers les communes voisines. **Les pentes sont importantes vers Pontacq (en plus de la distance) et les axes existants aujourd'hui sont particulièrement dangereux (RD936 et RD16)**.
- Les liaisons intercommunales seront à travailler étroitement avec le Département, la CATLP et les communes limitrophes afin d'accorder les participations de chaque acteur. **La présence de l'aéroport et de sa zone d'activités montre un potentiel certain, en reliant Juillan par un cheminement le long de la voie ferrée**.



Les régimes de circulation existants

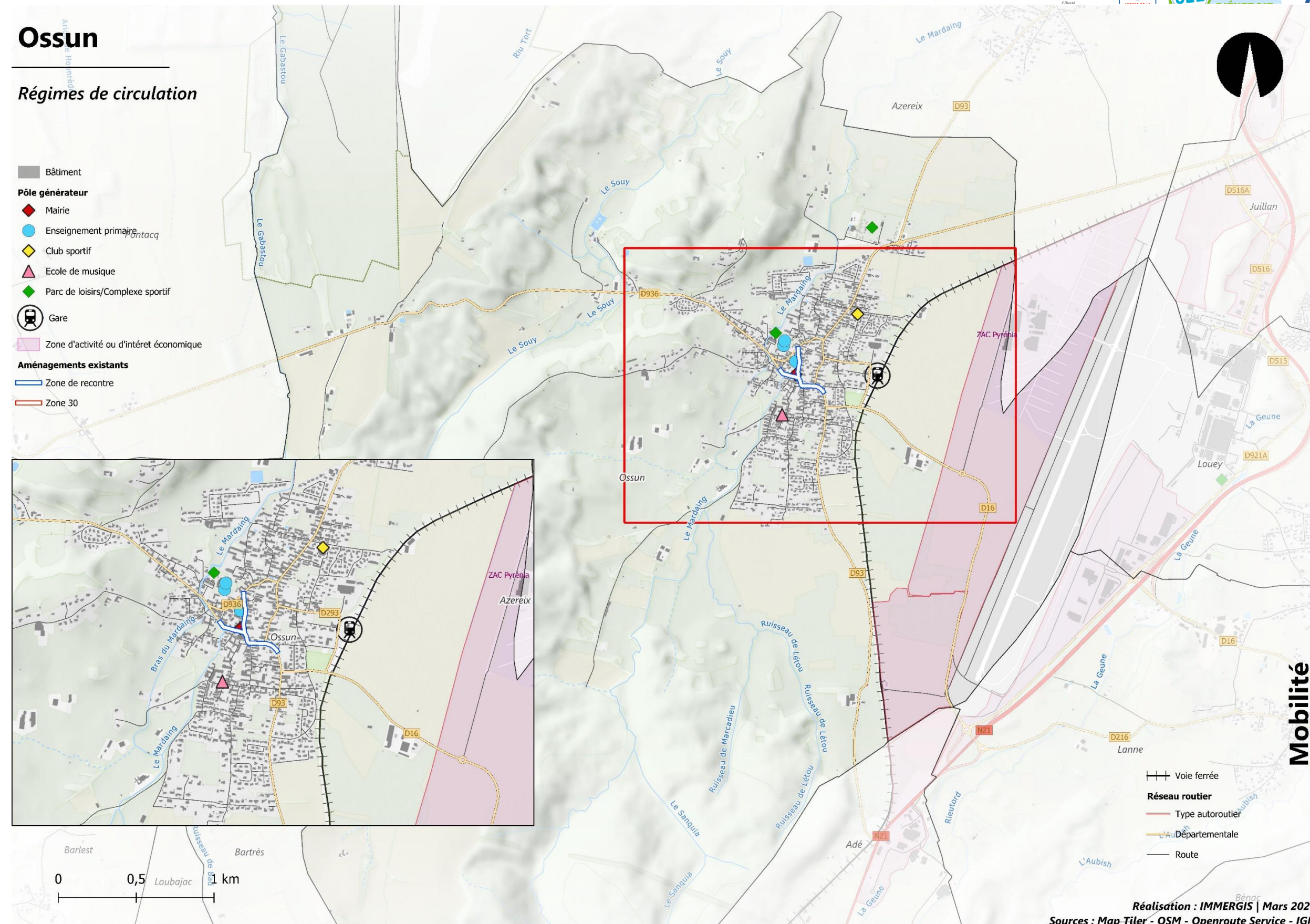
Des aménagements ont déjà été réalisés par la commune dans le but de **sécuriser certains axes piétons et réduire la vitesse. Des sens uniques, notamment, ont été réalisés en conjonction avec des zones d'apaisement.**

Ces **dernières sont situées au centre du bourg**, où l'ensemble des RD se croisent et où **les risques sont accrus par les établissements présents** (mairie, écoles, église et épicerie à proximité directe de ce « triangle »).

Ces aménagements ont permis de **donner plus de place aux piétons en réduisant la vitesse constatée.**

De même, des **dos d'âne sont présents sur la RD936** pour ralentir les véhicules.

La quasi-totalité du bourg a été passé à 30 km/h selon un arrêté pris le 1^{er} juillet 2025.



La quasi-généralisation du 30 km/h



Projet réalisé avec le soutien technique et financier de l'ADEME dans le cadre du programme CEE AVELO 3

Le **1^{er} juillet 2025**, le conseil municipal d'Ossun a acté l'abaissement la vitesse maximale autorisée sur le territoire communal (entre EB10/EB20 avec quelques zones tampons) **à 30 km/h maximum**.

S'agissant d'un zonage, il est **suggéré la mise en place de panneaux « Zone 30 »** à chaque voie d'entrée de la commune (dizaine de points d'entrée soit **20 panneaux entrée/sortie à installer**).

Pour compléter, sur chacune des voies est suggéré, comme ce sera détaillé le long de cette présentation, **la mise en place de marquage au sol lorsque utile et cohérent** et, lorsque adapté, de positionner des dispositifs réduisant la vitesse globale.



Exemple de zone 30 avec un marquage au sol vélo à Castelnau-le-Lez (34)

Exemple de zone 30 à sens unique expérimental, avec un marquage au sol vélo à Auterive (31)



Concertation et identification des besoins de la population



Projet réalisé avec le soutien technique et financier de l'ADEME dans le cadre du programme CEE AVELO 3

La réalisation du schéma directeur repose sur une **concertation menée auprès des habitants et élus tout au long de son élaboration**. Les partenaires en lien avec la mobilité ont également été associés : DDT-65, CD65, CATLP.

La population a été également consultée afin de cerner au mieux les besoins réels de déplacements *via* une enquête en ligne et un atelier de concertation réalisé en phase 1.

Les élus et partenaires ont aussi été mobilisés pour :

- Des entretiens individualisés pour comprendre le contexte territorial,
- Un atelier avec la population,
- Un atelier de concertation de co-construction du maillage,
- Des échanges continus pour avis avec certains membres du Conseil Municipal.



Résultats de l'enquête en ligne



Soutenu par



avec le soutien technique et financier de l'ADEME dans le cadre du programme CEE AVELO 3

Dans le but d'améliorer les déplacements de ses habitants, la commune d'Ossun a réalisé une grande enquête sur les déplacements à vélo pendant la période de mi-mai au 19 juin 2025.

Cette enquête a été réalisée auprès de **94 personnes**, en ligne sur le site de la commune.

Cette enquête a été conçue et analysée par Immergis SAS. La récolte et le traitement des données ont été réalisés sous la responsabilité de la commune.

L'ensemble de ces données est anonymisé et ne sera pas conservé au-delà du cadre de cette étude.

Quelques chiffres :

- L'enquête a été vue par **242 personnes**;
- **128** questionnaires débutés;
- **94** réponses complètes.

DONNEZ VOTRE AVIS SUR LES MOBILITÉS DU TERRITOIRE !

Dans le cadre d'un schéma directeur des mobilités actives, la commune d'Ossun réalise une enquête ainsi qu'un atelier participatif pour identifier les besoins des habitants en matière de déplacements cyclable et piéton et améliorer les mobilités douces sur le territoire.

Pour répondre à l'enquête, scannez le QR code suivant.

Également disponible en format papier en mairie !

VOTRE AVIS NOUS INTÉRESSE !

2 JUIN À 19H | **ATELIER DE CONCERTATION** À LA SALLE FESTIVE, PLACE DU FOIRAIL | **SUR INSCRIPTION DIRECTEMENT EN MAIRIE !**

Ne pas jeter sur la voie publique*

COMMUNE D'OSSUN
Rue Richelieu
65380 OSSUN
Tél. 05.62.32.88.01

f in
www.ossun.fr

Profil des répondants

128

Participants
94 réponses complètes

37% / 61%

Hommes - Femmes

98% ont un permis
de conduire

28%
60 et 75 ans

31%
Retraités

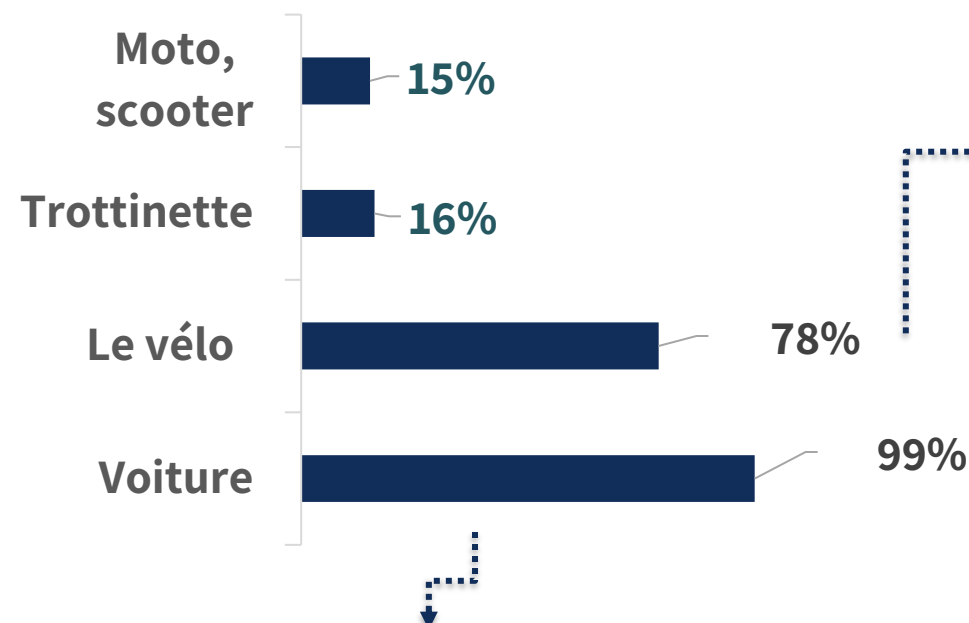
62%
ont entre 30 et 60 ans

67%
Actifs

Élève/Étudiant :
2%



Type de véhicules à disposition



61% des répondants possèdent au moins 2 voitures au sein de leur foyer.

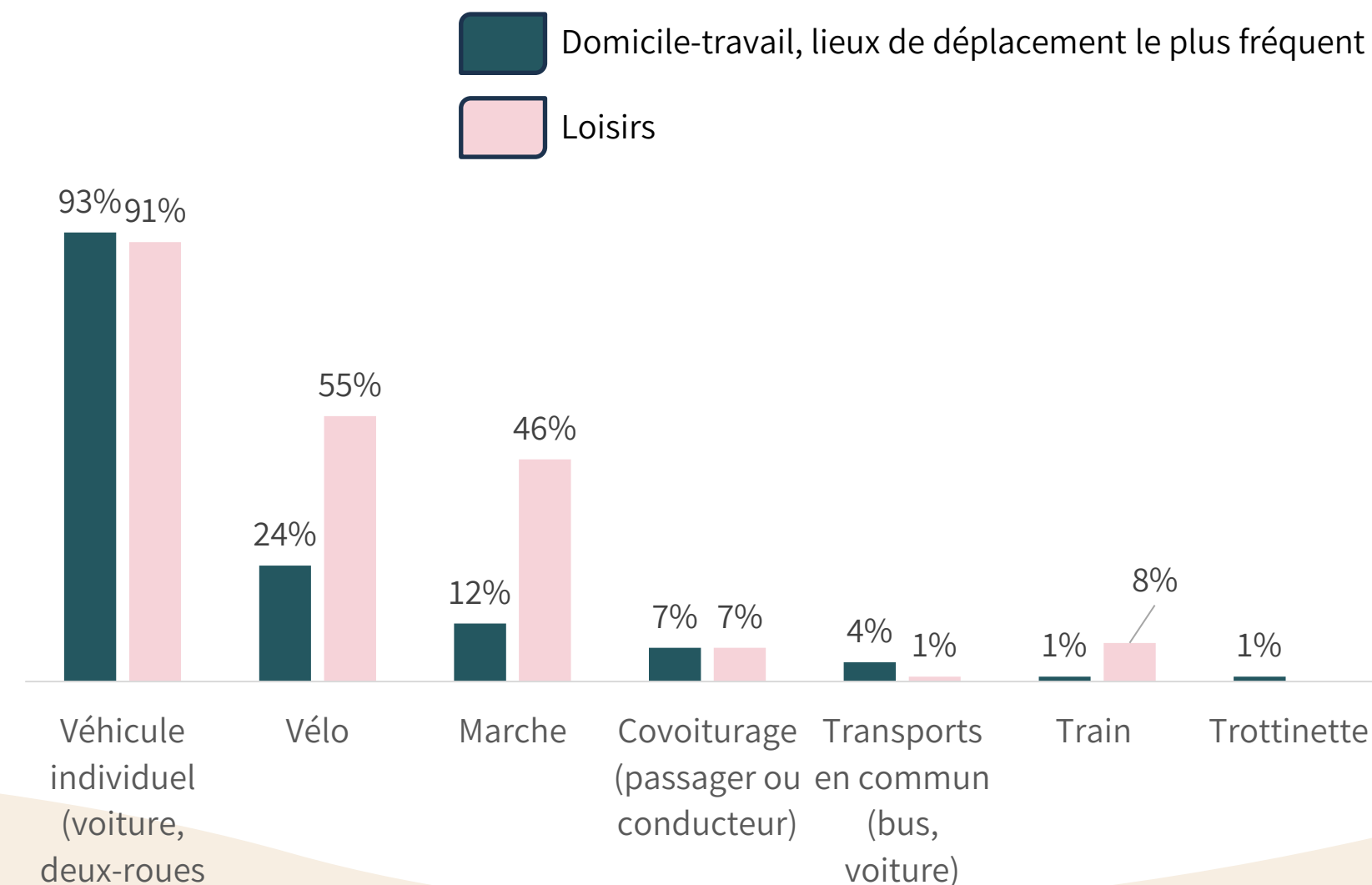
50% des répondants ont des enfants qui vont à l'école et 61% d'entre eux emmènent leurs enfants à l'école chaque jour

85% disposent d'un vélo classique
41% d'un VAE
3% d'un vélo atypique (cargo, tricycle).

20% de ces enfants ont la possibilité de prendre le bus scolaire

- 41% des répondants réalisent 2 déplacements en moyenne par jour hors domicile-travail
- 47% effectuent 15 à 30 minutes pour le trajet domicile travail

Les habitudes de déplacement

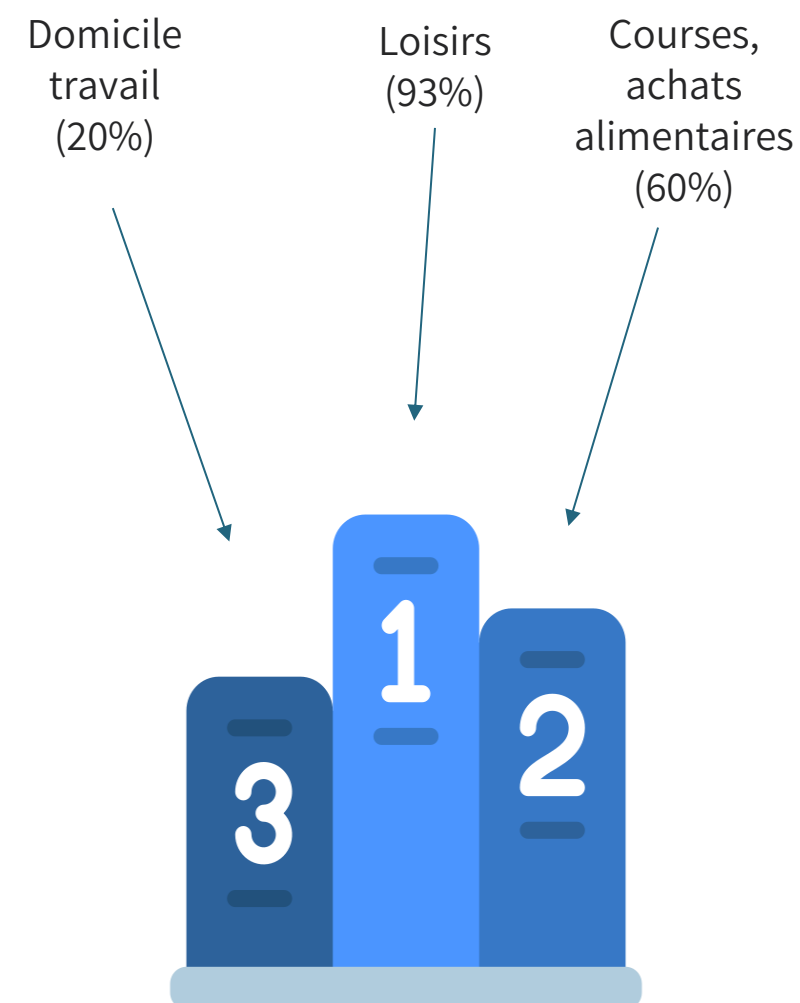


La pratique du vélo

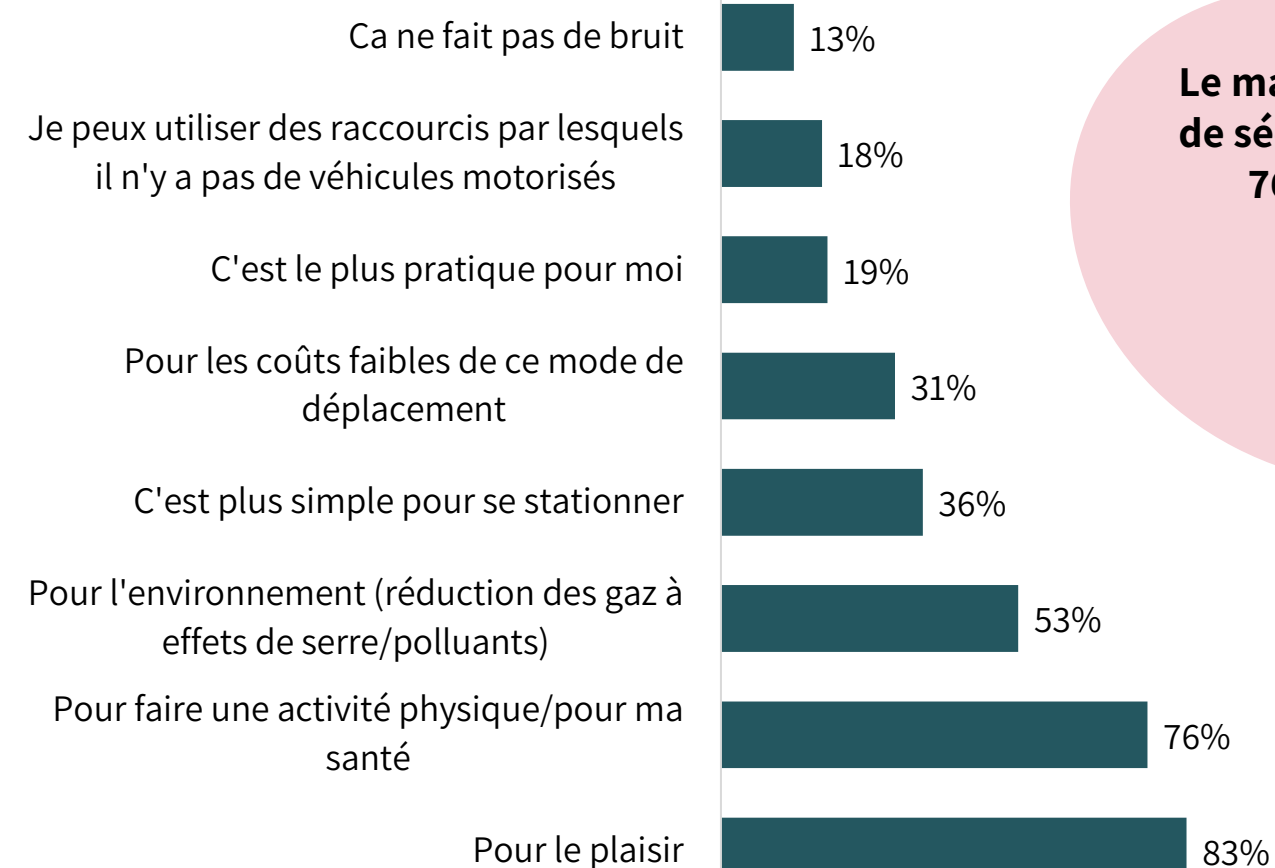


Projet réalisé avec le soutien technique et financier de l'ADEME dans le cadre du programme CEE AVELO 3

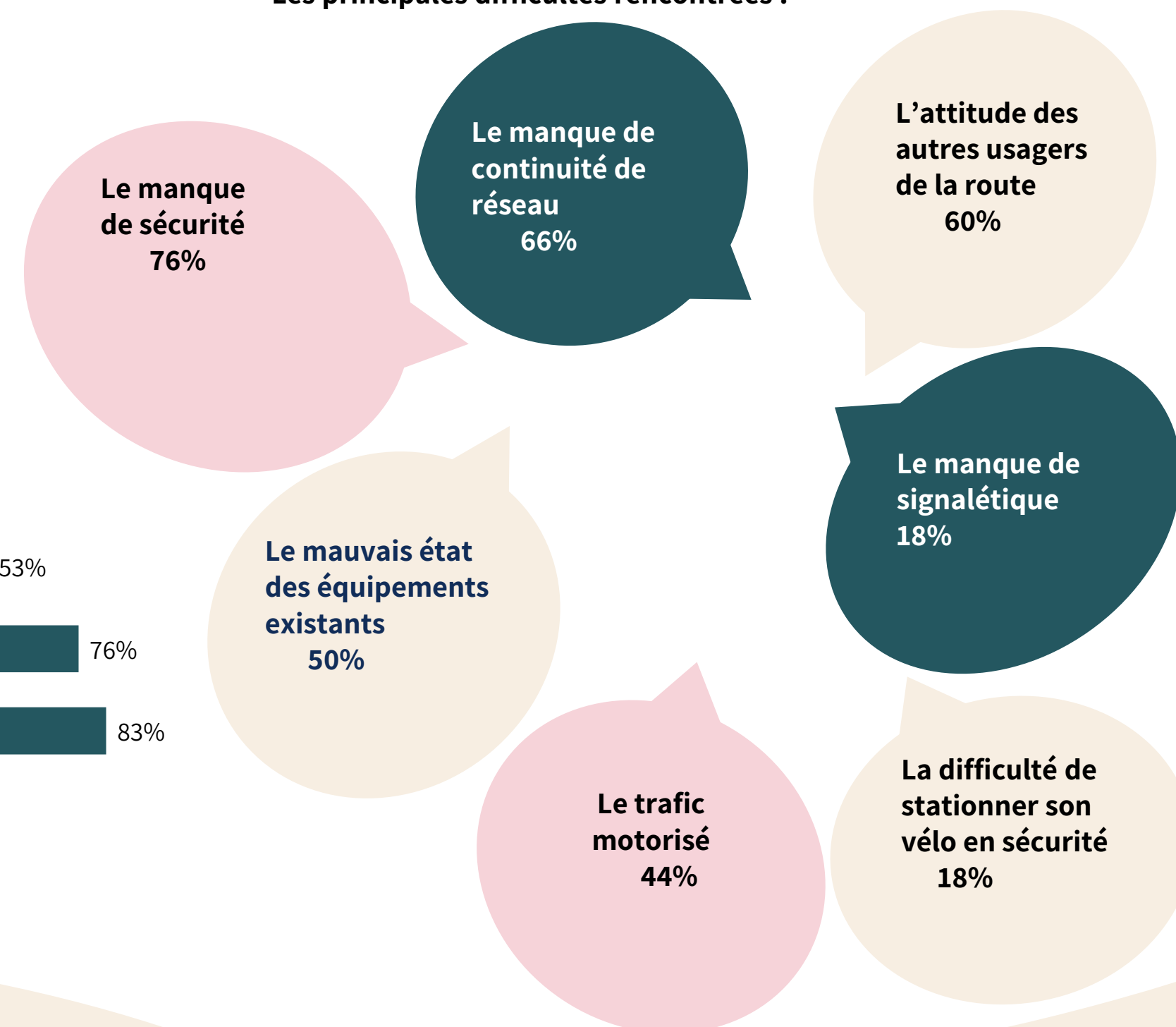
Les types de déplacement effectués à vélo :



Les raisons d'utilisation de vélo :



Les principales difficultés rencontrées :



- 34% des répondants utilisent le vélo 2 à 3 fois par semaine et 30% une fois la semaine

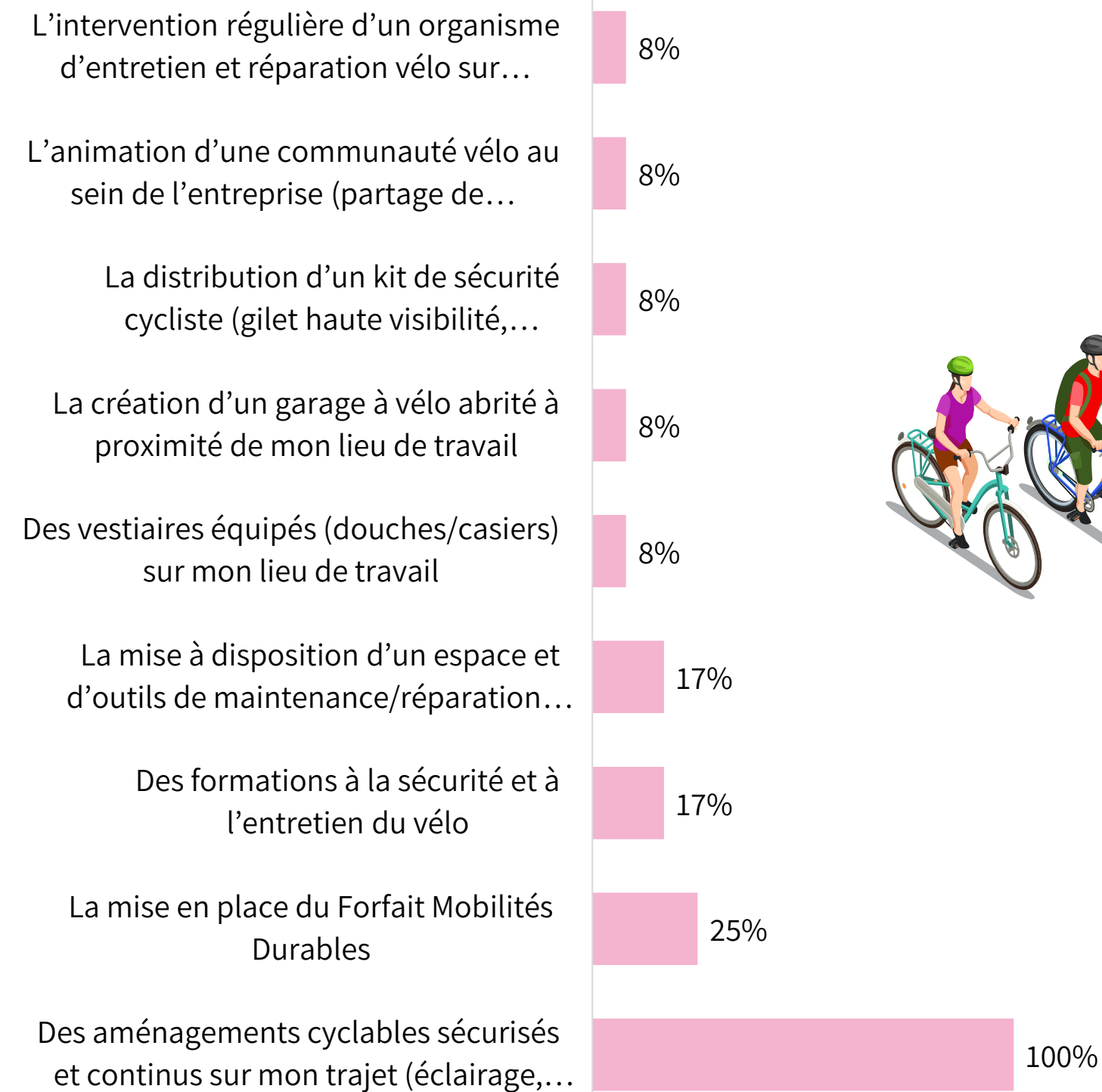


Qu'est-ce qui vous permettrait d'utiliser le vélo dans vos futurs déplacements domicile-travail/école



Soutenu par

Les certificats



PRATIQUE DU COVOITURAGE

❖ **24%** des répondants pratiquent le covoiturage

❖ **31%** utilisent BLABLACAR et se rejoignent généralement à la sortie 12 de l'A64, aire de covoiturage

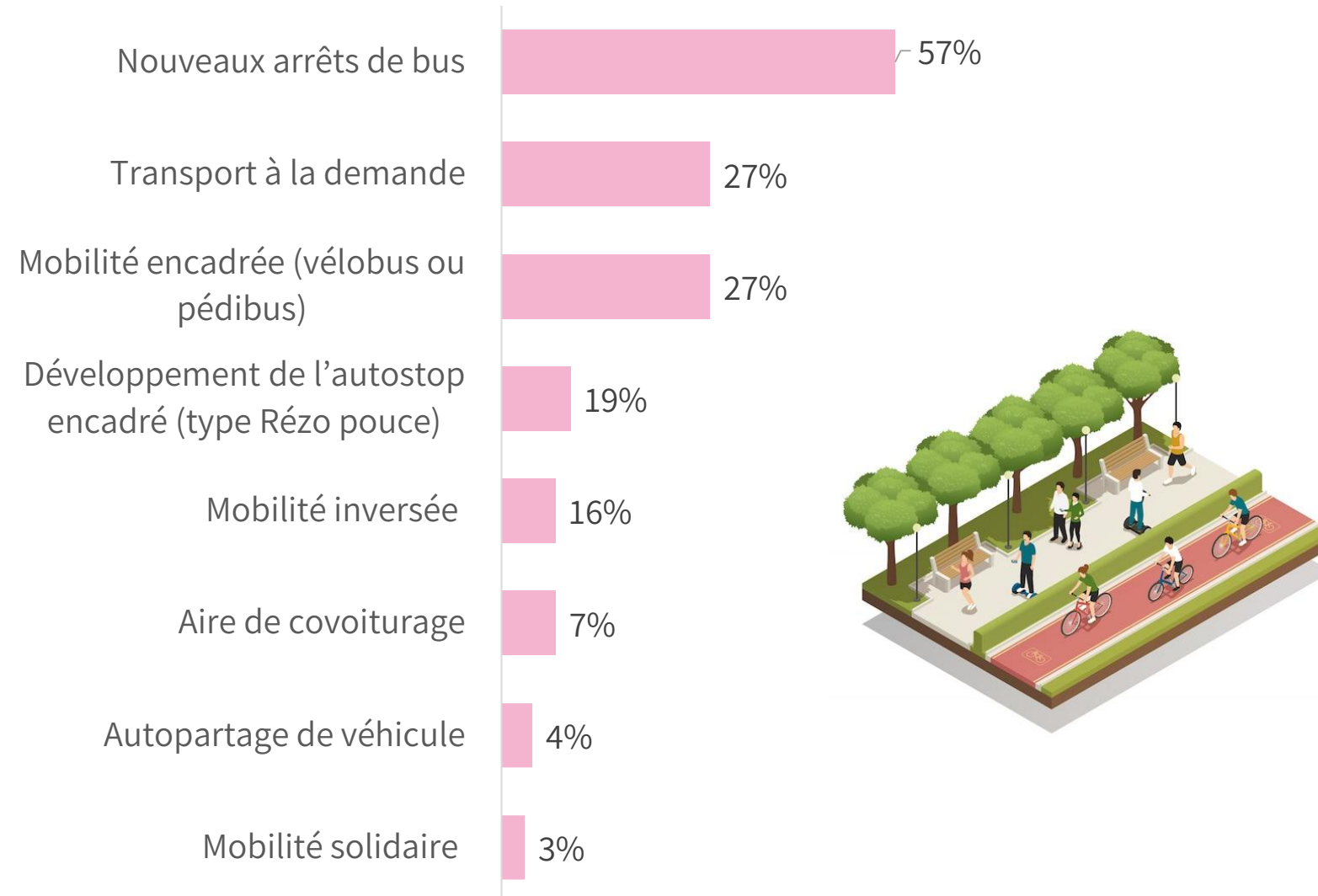
LA MARCHE À PIED

Si vous vous déplacez à pied, quelles sont les principales Difficultés rencontrées ?

- **60%** : L'absence de trottoir
- **41%** : Le mauvais état des trottoirs
- **38%** : Le trafic motorisé
- **27%** : L'attitude des autres usagers de la route
- **9%** : L'absence d'aménagements PMR
- **4%** : L'absence d'ombrières
- **2%** : L'absence d'espaces de repos

Voici quelques lieux difficiles d'accès à pied : **la rue Henri Maniant**, l'intersection rue **Georges Clemenceau** et rue **Aristide Briand**. La liaison entre le rond-point et la crèche. La rue principale qui va à Pontacq, la rue **du 14 juillet** à portion étroite où il faut se coller au mur au passage des voitures.

Les services associés à la pratique du vélo à développer :



AU SEIN DES ENTREPRISES

37% des entreprises ne proposent pas de services en faveur de la pratique cyclable.

- **24%** proposent le Forfait Mobilité Durable;
- 24% le télétravail un ou plusieurs jours par semaine
- 10% communication spécifique à ce sujet
- 9% l'abonnement aux transports

Les aménagements souhaités :

1. Un réseau cyclable continu (**84%**)
2. Une séparation de la circulation à vélo et de la circulation automobile (**66%**)
3. L'amélioration de la continuité des trottoirs (**48%**)
4. L'élargissement des trottoirs (**42%**)
5. La modération de la vitesse des véhicules Motorisés (**30%**)
6. Une meilleure signalisation pour les cyclistes et/ou piétons (**28%**)
7. Des stationnements vélos adaptés et sécurisés (**23%**)
8. La mise en place de services à destination des piétons (pédibus, bancs, abris, ...) (**21%**)
9. Développement des services à destination des cyclistes (aide à l'acquisition, location/mise à disposition, animations/sensibilisation, ...) (**12%**)
10. La limitation du stationnement motorisé sur trottoirs (**10%**)

Commentaires libres



« Il faudrait **aménager** des sites propres reliant **Ossun à Tarbes ou Lourdes** pouvant servir aux habitants et aux touristes sur le modèle de la voie **verte des gaves**. »



« Le type de revêtement des rues est également important. Éviter les gravillonnages, le mauvais état des routes qui entraînent beaucoup de bruit et d'insécurité. Enfin, il est maintenant devenu impératif de limiter à 30 km/h la traversée du village dès le rond-point du stade afin notamment de sécuriser les accès à la micro-crèche. »



« Il **serait indispensable** de créer une piste cyclable sur la D936 entre Ossun et Juillan et la zone aéroportuaire. La route est trop dangereuse pour circuler à vélo. »



« **Prévoir** les services de locations vélo. »



« **Manque de bus pour desservir la commune d'Ossun.** En dehors des bus scolaires, il faut aller à l'aéroport pour trouver un bus. Cependant, des pistes cyclables de la route vers **Juillan** sont extrêmement dangereuses à vélo. Sortir d'**Ossun** à vélo pour aller vers Tarbes est très compliqué et dangereux. »

Atelier avec la population



1^{er} CEE AVELO 3

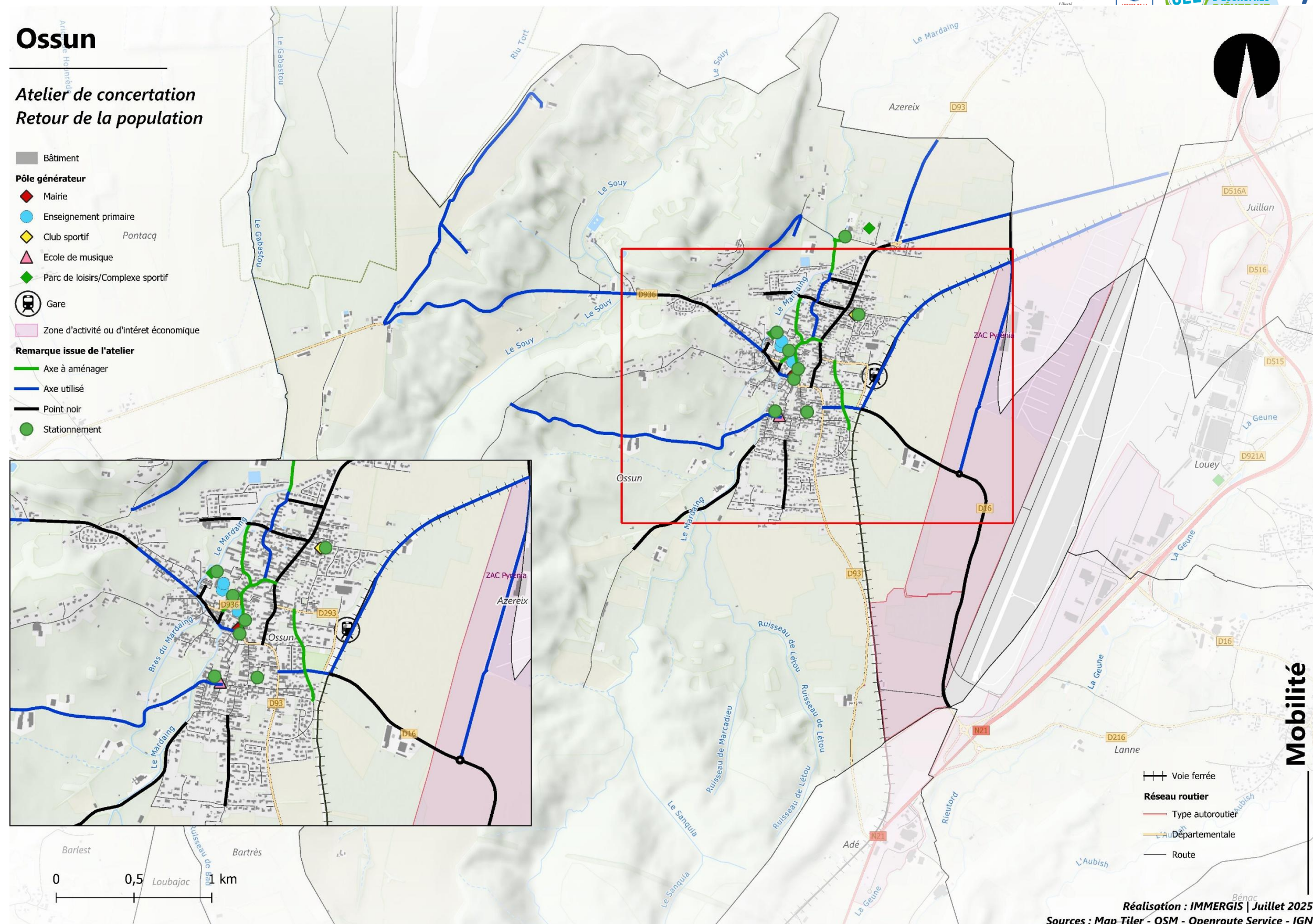
Début juin 2025, un atelier de concertation a eu lieu avec la population ossunoise lors de la première phase de l'étude.

Cet échange a eu pour but de **comprendre les mobilités sur le territoire directement auprès des usagers**, et **d'évoquer les problématiques principales** tout en donnant les **potentiels d'amélioration et d'aménagement**.

Les **routes départementales** sont ainsi **nettement ressorties comme des axes très compliqués**, avec des **transversales utilisées à ce jour et à aménager**.

De même, sur ces mêmes RD, il a été soulevé **qu'il sera incontournable de les aménager**, celles-ci concentrant la majorité des pôles générateurs.

Un **ancien projet de déviation routière** a également été rappelé, celui-ci permettant de réduire les nuisances et le nombre de VL et PL qui passeraient en transit, mais le Département rappelle que ce dernier n'est plus d'actualité.



Conclusion – Synthèse du diagnostic



Projet réalisé avec le soutien technique et financier de l'ADEME dans le cadre du programme CEE AVELO 3

Objectifs identifiés :



- Créer les **connexions intercommunales pour le vélo vers Juillan par le cheminement le long de la voie ferrée et vers Azereix en s'appuyant sur le réseau routier existant.**
- Développer les **apaisements de circulation**, plus adaptées au bourg d'Ossun, où l'espace disponible est réduit tout en **facilitant la cohabitation entre les usagers et réfléchir à des modifications de régime de circulation par des nouveaux sens de circulation**, permettant de donner de **vrais espaces réglementaires aux piétons** et des **équipements sur voiries (écluses avec by-pass** par exemple) pour faciliter la circulation des cycles.
- Déployer **une offre de stationnement et de service conséquente**, notamment **aux pôles générateurs stratégiques en lien avec les enjeux utilitaires** (épicerie, complexes sportifs, mairie). Surveiller les possibilités d'intermodalité
- **Communiquer et accompagner au changement de mobilité, sensibiliser** à l'usage des modes actifs **notamment dans les établissements scolaires.**

Axe 1 :

Définir un réseau d'axes à aménager et de circulation donnant de l'espace aux modes actifs et réduire les nuisances du bourg.

Axe 2 :

Exploiter le potentiel du territoire en renforçant les services à destination de tout type d'usagers et les équipements piétons notamment.

Axe 3 :

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



Soutenu par



Projet réalisé avec le soutien technique et financier de l'ADEME dans le cadre du programme CEE AVELO 3

ELABORATION DE LA STRATEGIE

Hiérarchisation du réseau

LE RÉSEAU PROPOSÉ A ÉTÉ HIÉRARCHISÉ EN 2 STRATES :

LE RÉSEAU STRUCTURANT :

Il s'agira du réseau desservant les grands pôles générateurs.

Il passera par les grands axes mais proposera aussi des axes de substitutions vers les pôles générateurs et notamment pour éviter les axes les plus difficiles (tout de même intégré au maillage).

Ces axes serviront principalement aux déplacements longues distances et effectuent également les liaisons vers les communes limitrophes, à savoir Azereix, Juillan et vers Lourdes par la RD20.

LE RÉSEAU SECONDAIRE :

Il permet de desservir les autres pôles générateurs entre eux tout en gardant la possibilité de **se rabattre vers le réseau structurant**.

Il maillage également la commune en proposant des axes de substitutions supplémentaires, même si ceux-ci sont à vocation de desserte en premier lieu.

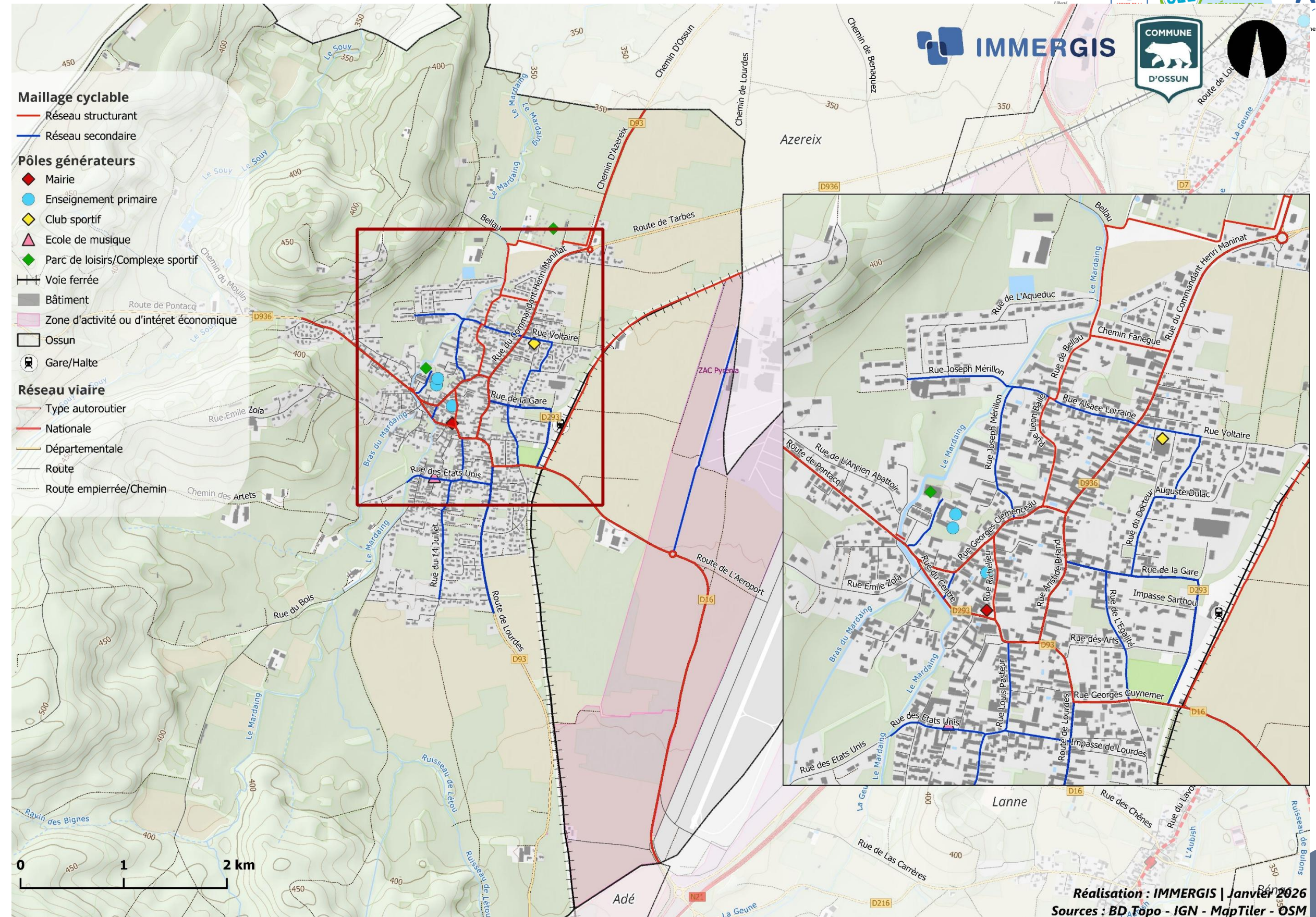
Ceux-ci sont, à titre d'exemple : les établissements scolaires, l'école de musique, ...



Réseau structurant

Le réseau structurant s'appuie sur plusieurs transversales avec :

- Les grands axes routiers avec la Route de Pontacq en entrée ouest, la RD20 vers Lourdes et le Chemin d'Azereix (RD93) vers Azereix;
- Un nouveau cheminement le long de la voie ferrée vers Juillan, dédié aux modes actifs et vers la zone aéroportuaire;
- Des axes de substitution intra-bourg, Rue Léon Baile et Rue de Bellau.



Réseau secondaire

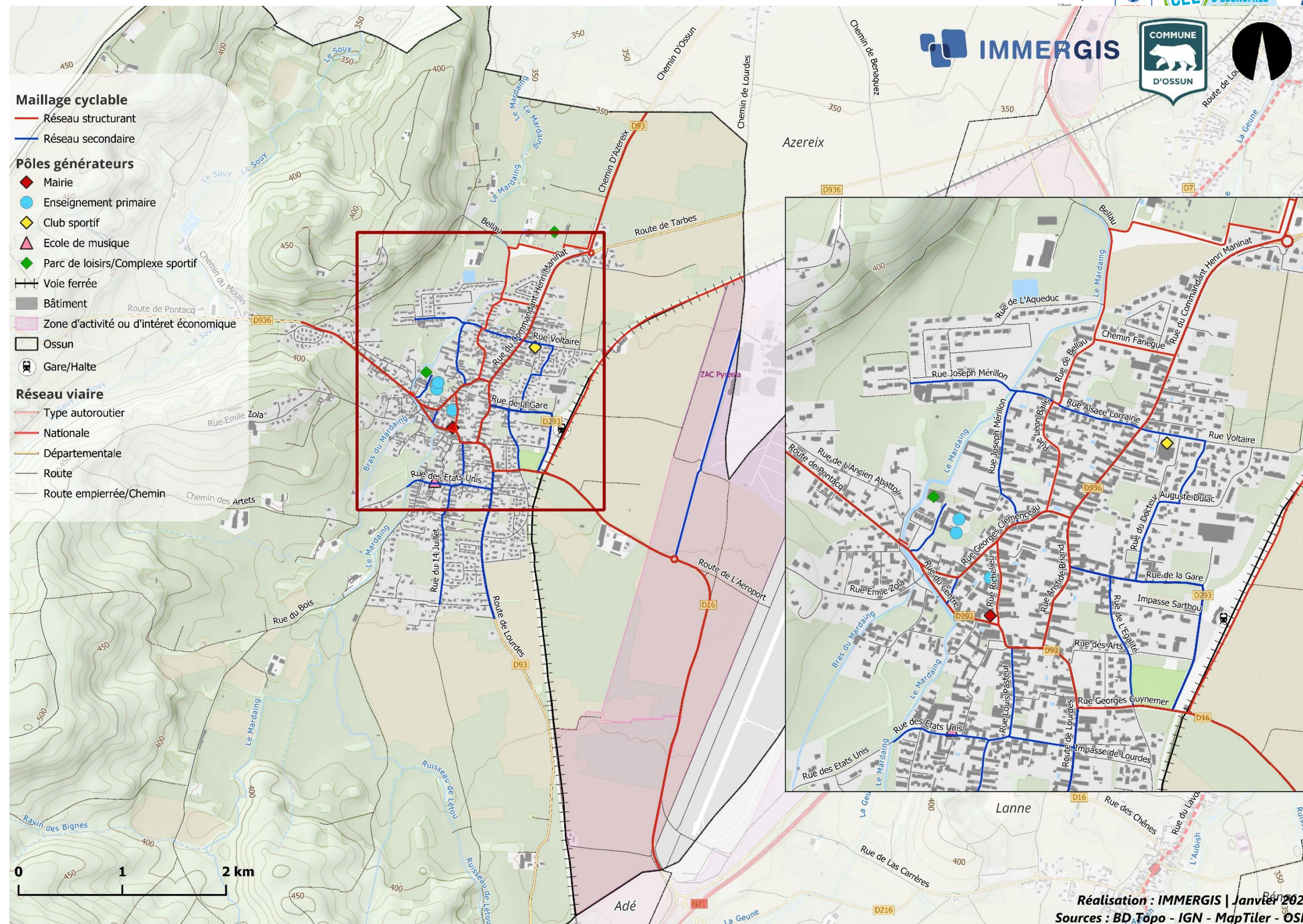


Le but est ici de **mailler le reste de la commune**, avec des **axes moins circulés et/ou de desserte**, qui proposeront, souvent des aménagements moins lourds.

Ainsi, la salle de basket ainsi que l'école de musique sont desservies par des aménagements. Tout comme l'EPHAD ou la salle de sport à côté de l'école.

Plus généralement, les voies de desserte dans les quartiers d'habitations sont incluses, avec **l'est et le sud d'Ossun** pour les plus maillés ici.

Les aménagements prévus sur le réseau secondaire sont majoritairement des aménagements sur voirie (type bandes cyclables, double-sens ou CVCB). Certains aménagements en voies propres sont envisagés mais à destination d'un usage loisir et/ou sur des linéaires faibles.



Aménagements proposés

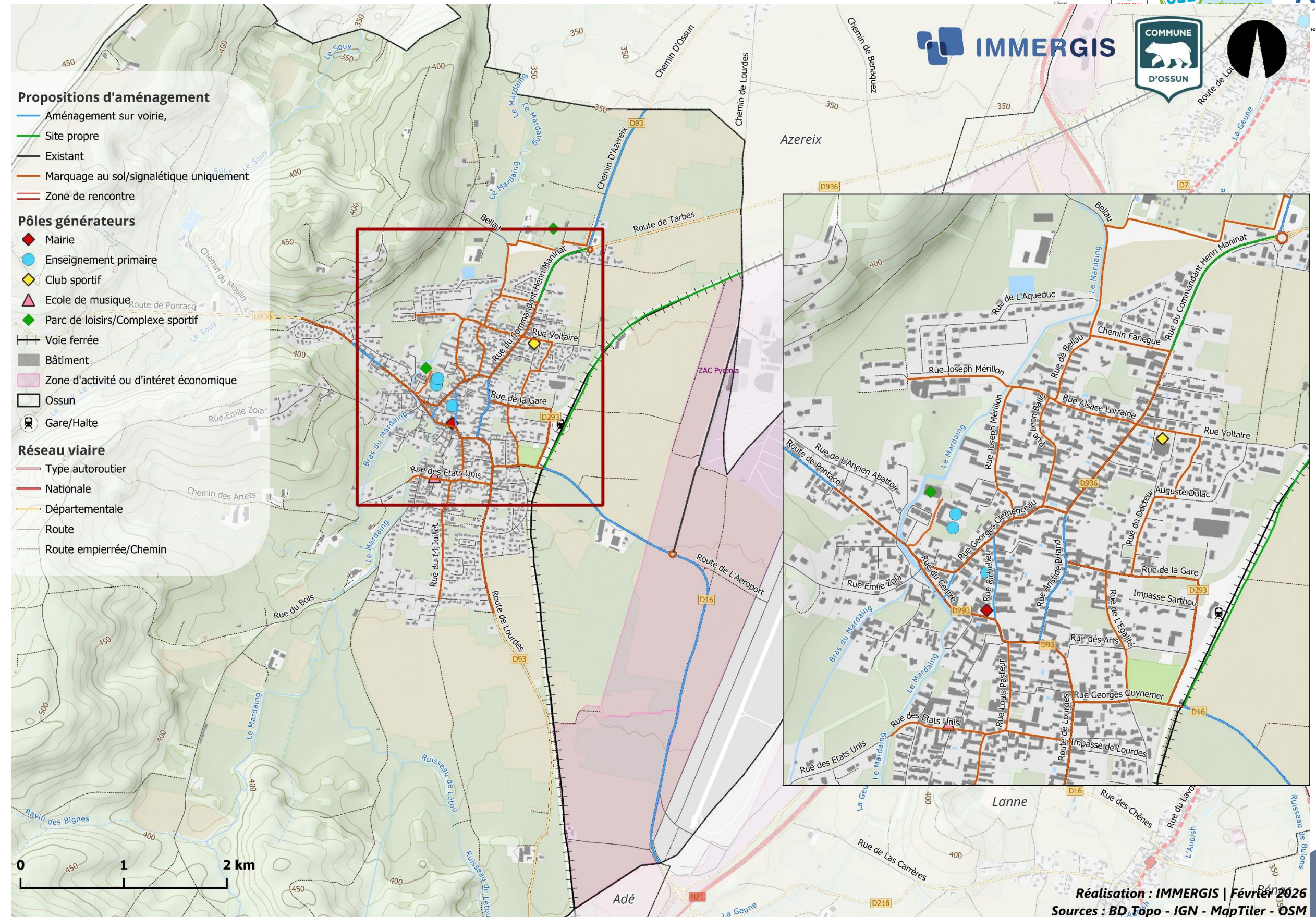


Les propositions d'aménagement serviront de base aux futures réflexions pour la commune.

Les principales choses à noter sont :

- Un **site propre pour les mobilités actives vers l'aéroport/Juillan** (en lien avec l'existant dans la ZA) en améliorant le cheminement existant ;
- Du **marquage au sol sur une grande partie des axes** lorsqu'un aménagement n'est pas possible (combiné à de l'apaisement, équipements de réduction de vitesse) ;
- Une **reprise de la chaussée RD16 pour intégrer des bandes cyclables et une piste unidirectionnelle dans la partie nord de la Rue Henri Maninat**.

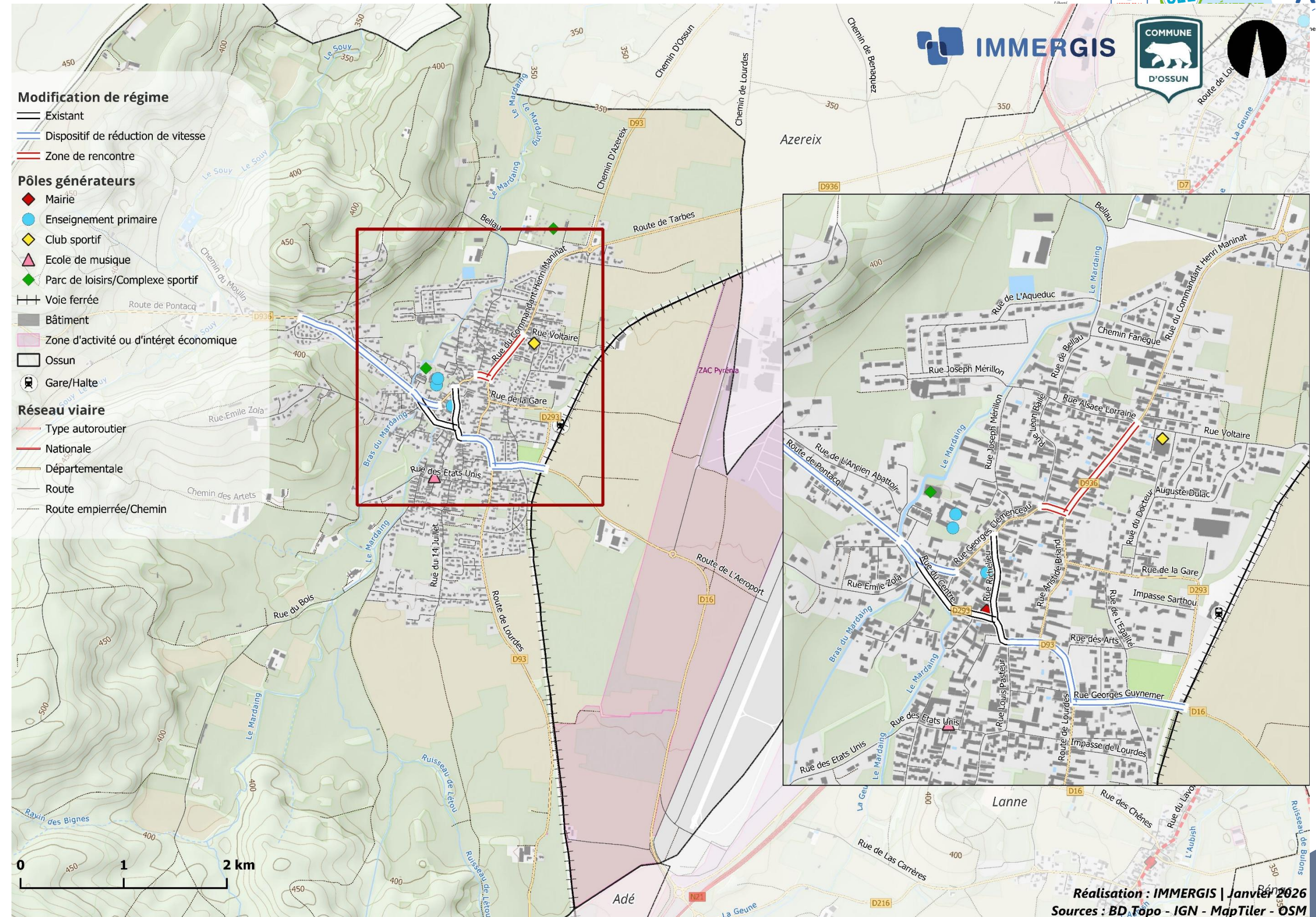
La problématique principale de la Rue Henri Maninat sur les largeurs de trottoirs n'a pu être que difficilement traitée, avec la volonté de conserver le double sens en l'état.



Régimes de circulation

Les apaisements de circulation, existant sur certaines portions, serait à multiplier en plus du 30 km/h instauré institutionnellement mais dont le respect n'est pas ressenti :

- Sur les **axes de circulation principaux** est proposé/suggéré, à minima, la **mise en place d'équipements de réduction de vitesse** (ralentisseurs, écluses, etc), certains dispositifs seront détaillés par la suite ;
- **Rue Henri Maninat** est proposé (puis détaillé dans un second temps) **une zone d'apaisement supplémentaire** dans sa partie la plus étroite sans trottoir, ainsi que **devant l'école et le commerce de proximité**.

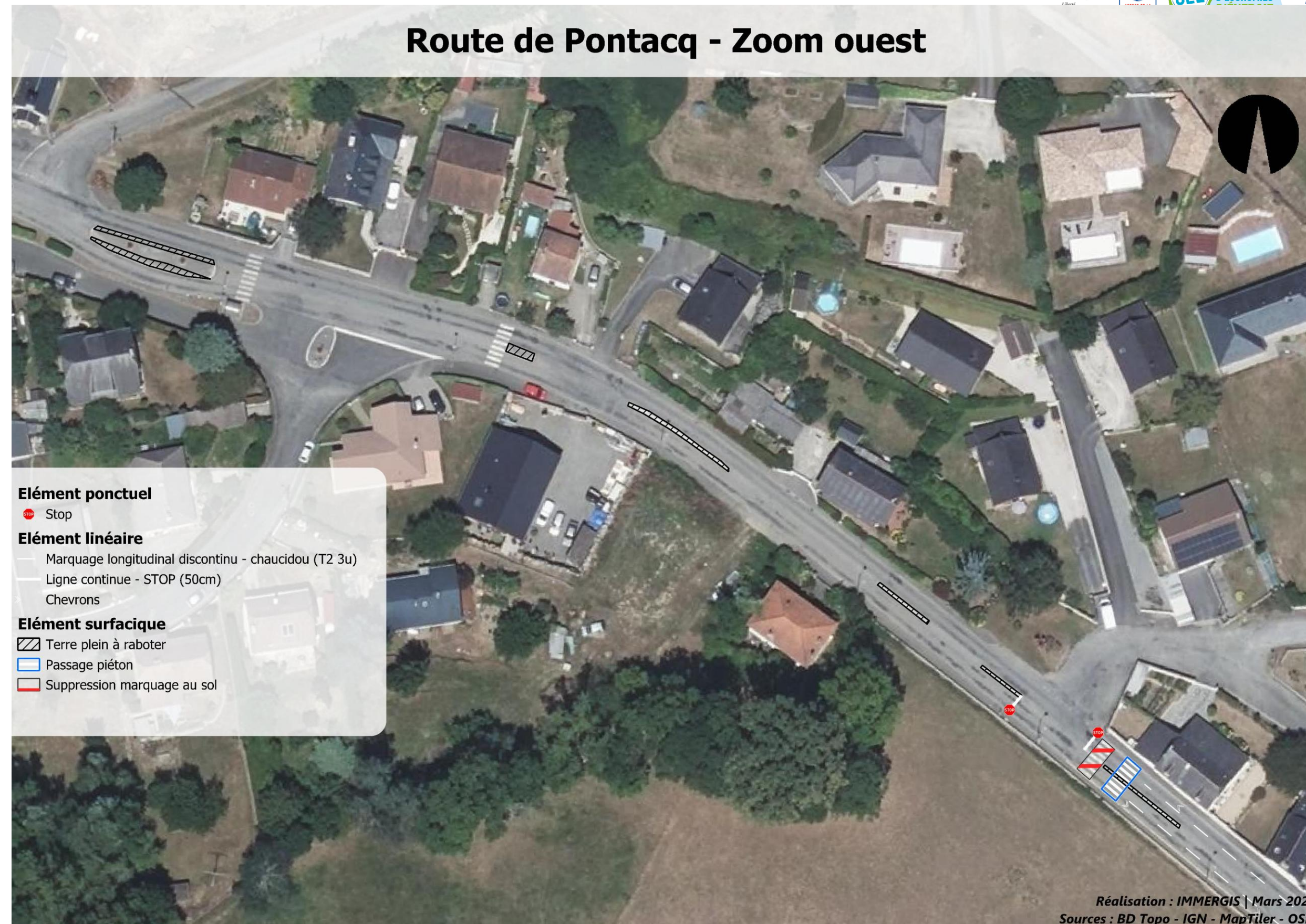


Focus – Route de Pontacq

Coût estimé des aménagements proposés : 5 000 €HT

Sur cette première partie est proposée 2 aménagements principaux :

- Le premier concerne **le rabotage des terre-pleins**, dangereux lors des tentatives de dépassements des véhicules sur les cycles, la chaussée étant réduite en largeur sur ces portions;
- Le second est la **formalisation de la priorité donnée à la Rue de l'Ancien Abattoir**, en mettant des stops pour également réduire la vitesse de passage de véhicules à cet endroit en forçant un arrêt.



Focus – Route de Pontacq

Coût estimé des aménagements proposés : 5 000 €HT

La continuité s'effectue en trois temps :

- 1) **Décalage du passage piéton** pour laisser à minima une voiture de stockage au stop ;
- 2) **Proposition d'un CVCB** (Chaussée à Voie Centrale Banalisée) une 20aine de mètres après le stop, jusqu'à la première chicane et ajout de marquage au sol aux by-pass des chicanes ;
- 3) **La formalisation de 5 places de stationnement**, obligeant un alternat avant la traversée du Mardaing. Du stationnement supplémentaire réglementé est difficile à cause des sorties d'habitations.

Route de Pontacq - Zoom est



Élément ponctuel

- Entrée de zone 30
- Sortie de zone 30
- Stop

Élément linéaire

- Marquage longitudinal discontinu - chaudiou (T2 3u)
- Pictogramme vélo et chevron 5 m
- Ligne continue - STOP (50cm)
- Marquage délimitant le stationnement (T'2 2u)
- Chevrons

Élément surfacique

- Terre plein à raboter
- Zebra
- Passage piéton
- Suppression marquage au sol

Focus – Traversée du Mardaing

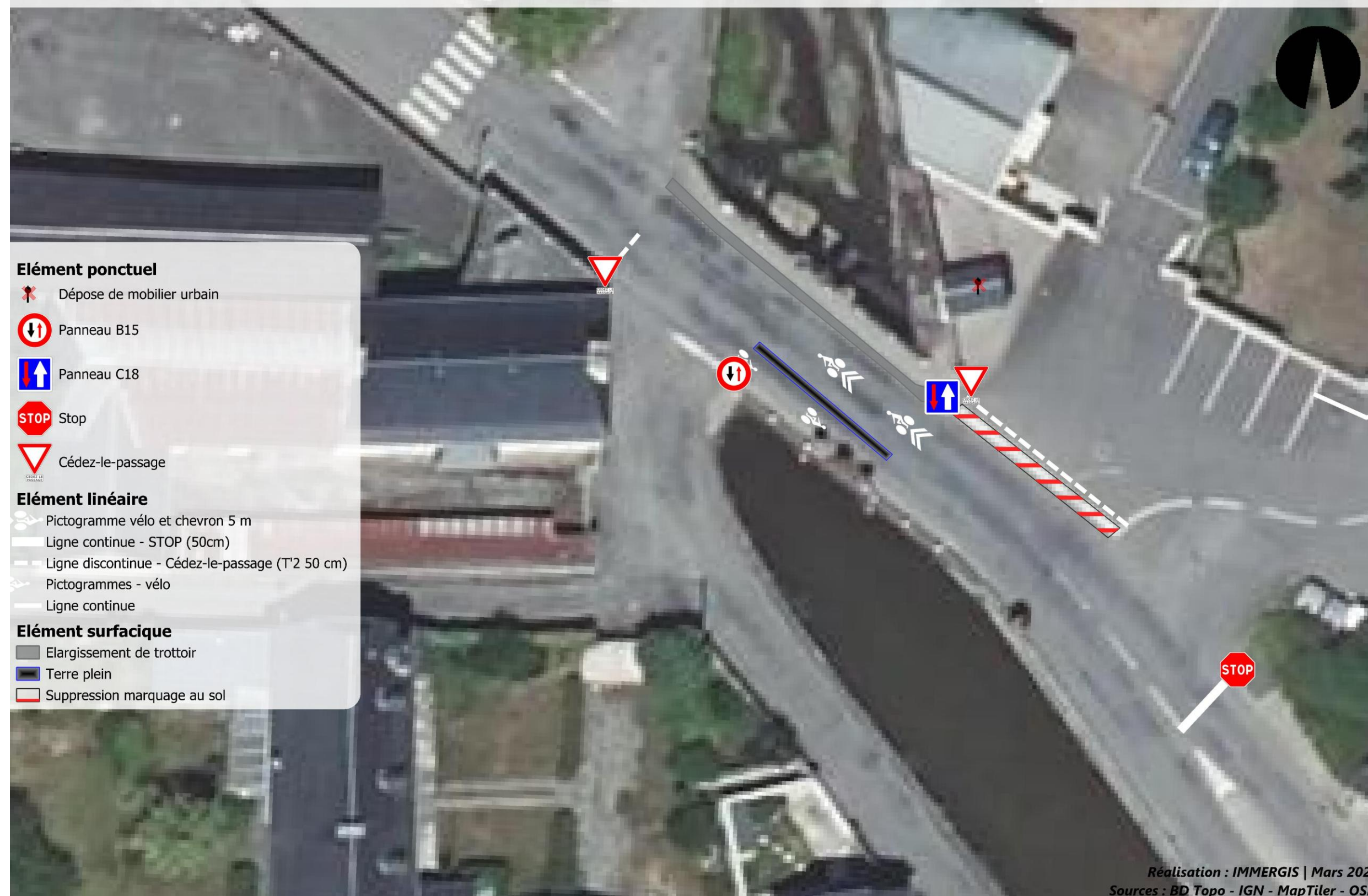
Coût estimé des aménagements proposés : 3 500 €HT

- Mise en place d'un terre-plein sur l'ouvrage d'art pour permettre la traversée cyclable par une piste.
- Modification des priorités avec un stop pour faciliter la sortie de la gendarmerie, priorité aux personnes sortantes du centre-bourg de la commune sur l'ouvrage.

Résultats attendus : réduction de la vitesse avec l'alternance (sens sortie de la commune prioritaire préconisé), plus grande place donnée aux modes doux au point dur sur l'ouvrage d'art.

Équilibre des masses sur l'ouvrage à contrôler avant une éventuelle mise en place.

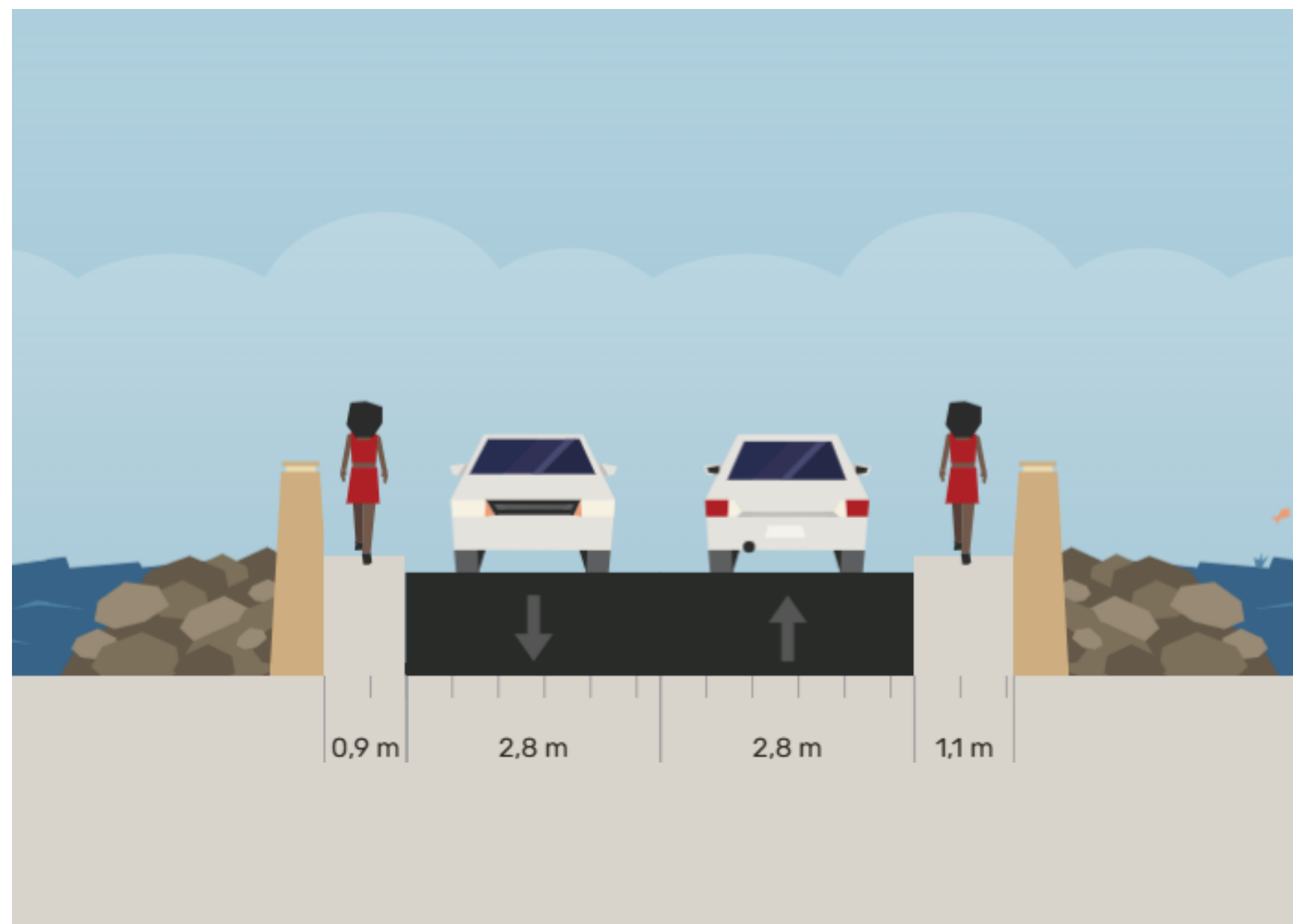
Traversée du Mardaing et intersection de la Gendarmerie



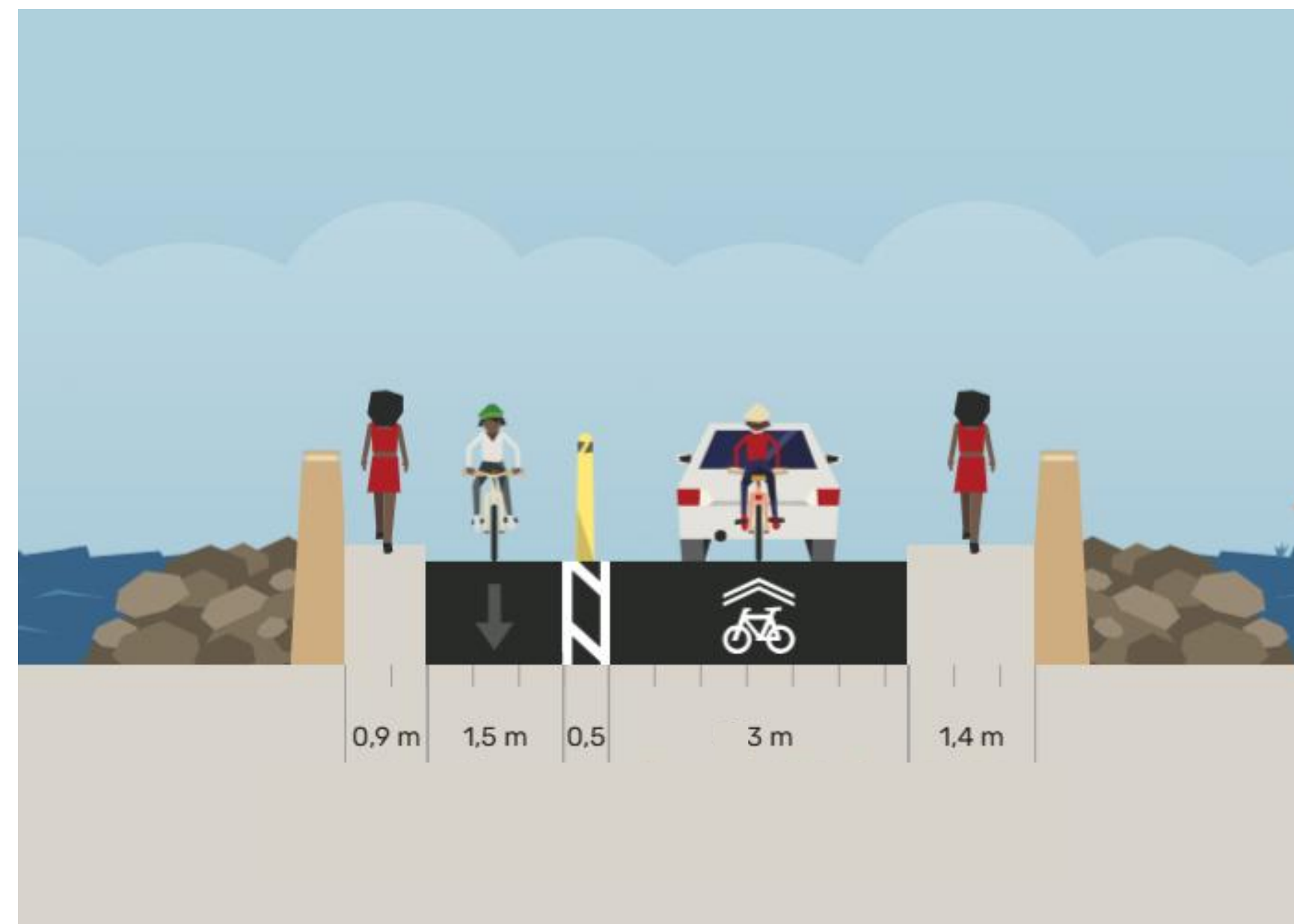
Focus – Traversée du Mardaing



Projet réalisé avec le soutien technique et financier de l'ADEME dans le cadre du programme CEE AVELO 3



Coupe de la disposition actuelle



Coupe de la proposition d'aménagement (0,3m de battement conservé en cas d'écart de mesure) :

- Extension du trottoir au nord (à droite) à 1m40
- Chaussée de passage de 3m30 confortable avec pictogrammes vélo
 - Piste cyclable dans le sens non-prioritaire
 - Zone tampon de 50 cm

Focus – Cheminement jusqu'à l'école

Coût estimé des aménagements proposés : 8 000 €HT

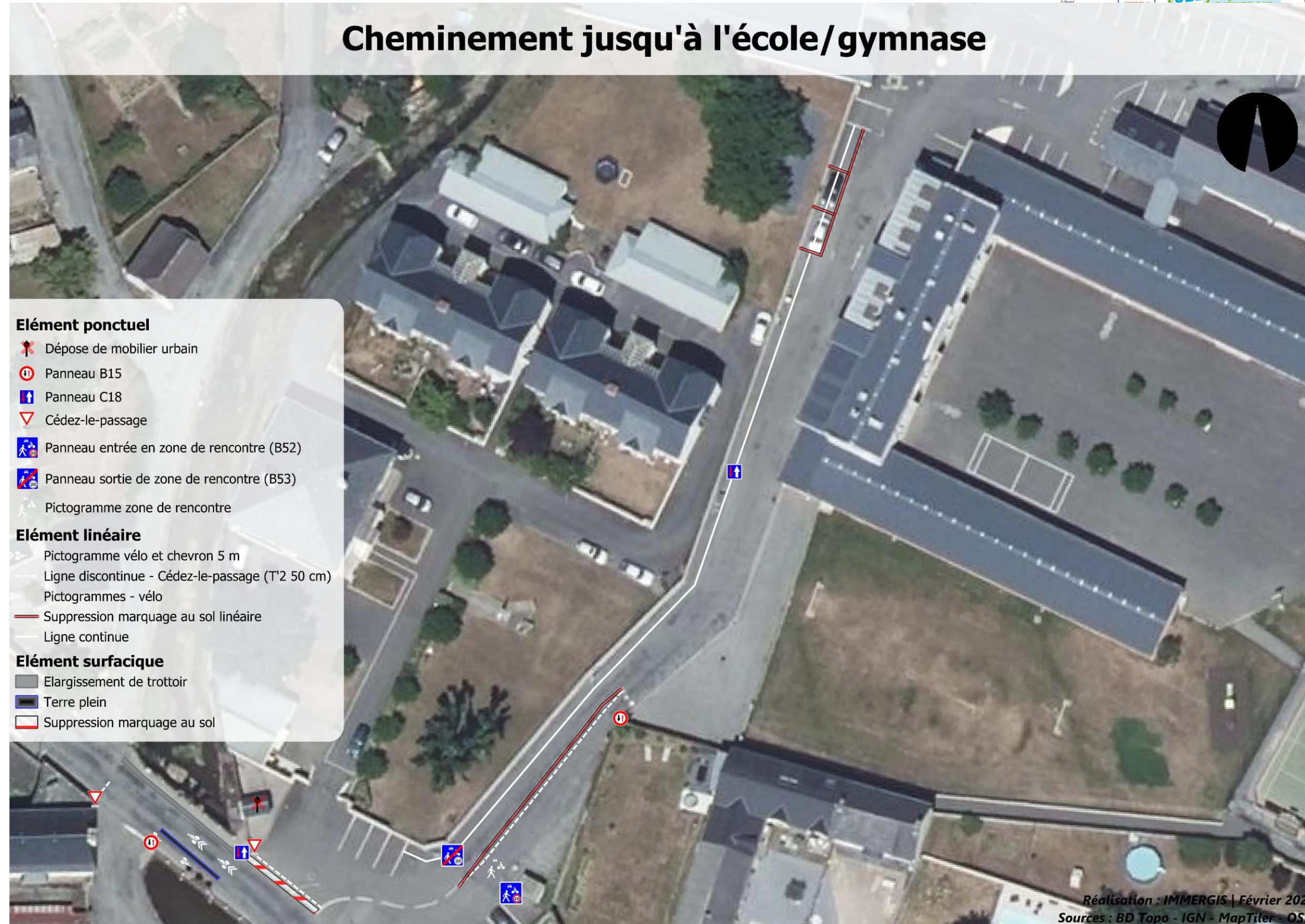
- Espace piétonnier créé le long du mur de la gendarmerie, déplacement de l'abribus à prévoir.
- Zone de rencontre pour faciliter la traversée depuis le cheminement venant du city stade.
- Lors du réaménagement du parking, une connexion avec le cheminement est à prévoir.

Résultats attendus : sécurisation des piétons par espace piétonnier clair.

Coûts en option : jusqu'à 1 000 €HT pour du marquage dans la zone de rencontre

Mise en place de barrières de protection : 1 300 €HT pour une dizaine de barrières

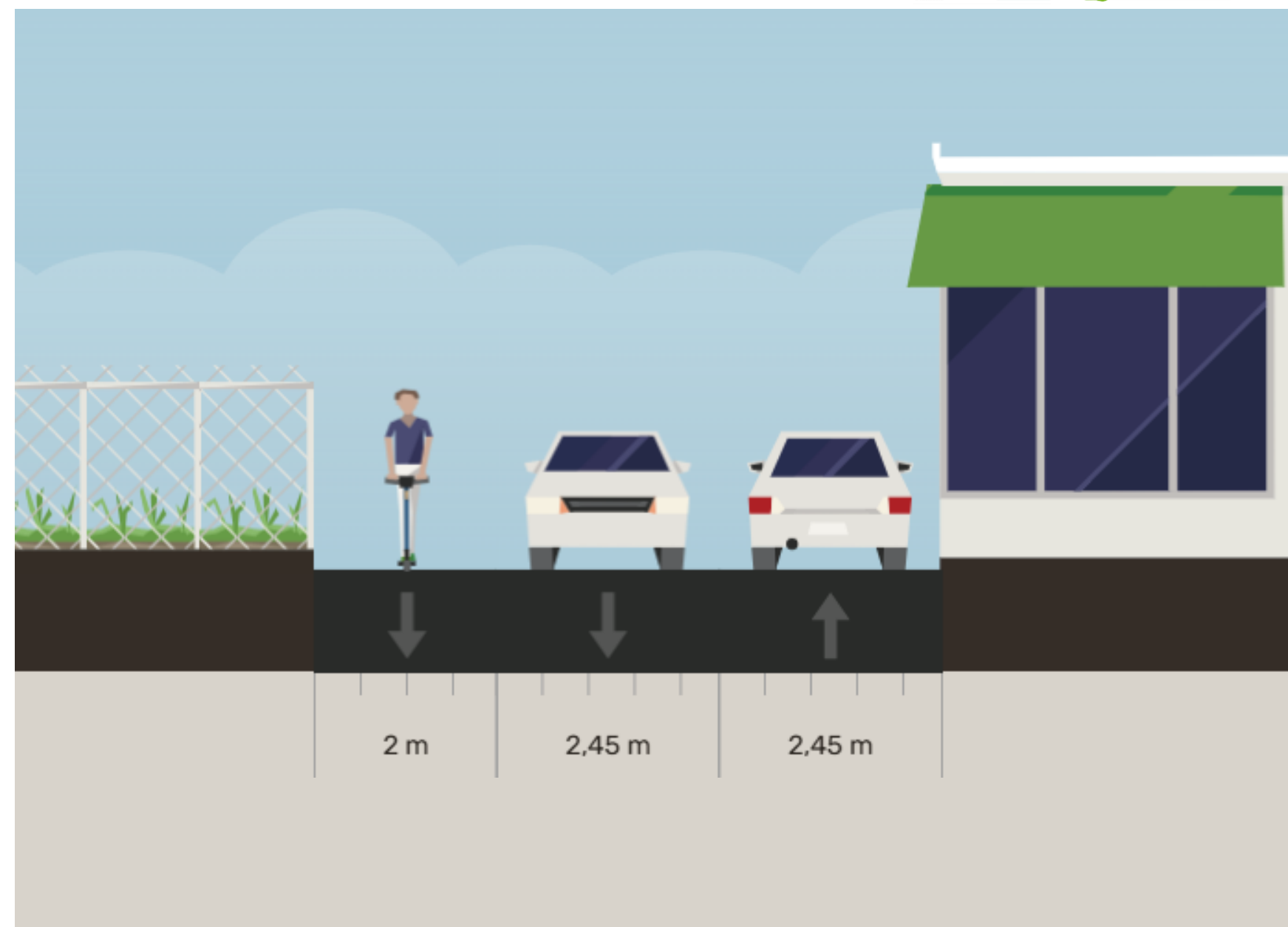
Cheminement jusqu'à l'école/gymnase



Focus – Cheminement jusqu'à l'école



Coupe de la disposition actuelle au point le plus étroit



Coupe de la proposition d'aménagement :

- Cheminement piéton/usagers mixte (au niveau de la chaussée ou trottoir, à terme)
- Réduction des voies de circulation + alternat pour limiter les risques et réduire la vitesse aux abords de l'école

Focus – Cheminement jusqu'à l'école (variante)

Coût estimé des aménagements proposés : 11 000 €HT

Contrairement à la première proposition, il est ici ajouté la suppression du bosquet, ce qui permet de :

- Décaler l'intersection avec la route venant de l'école (cédez-le-passage jugé non nécessaire dans ce cas),
- Décaler en complément les places de stationnement avec l'espace gagné,
- Enrobé à rajouter à la place du bosquet.

Les coûts plus importants sont liés à la suppression du bosquet et à l'ajout d'enrobé pour déplacer la chaussée au niveau de l'intersection.

Cheminement jusqu'à l'école/gymnase - Variante suppression du bosquet



Focus – Traversée devant l'école et la supérette

**Coût estimé des aménagements
proposés : 18 000 €HT**

Plusieurs propositions pour améliorer la zone :

- Extension de la zone de rencontre avec la Rue Richelieu (comme indiqué)
- Ajout d'un ralentisseur plus proche du passage piéton, extension de ce dernier, **suppression du ralentisseur existant** (trop proche du nouveau)
- En continuité du futur marquage du contre-sens cyclable, accompagnement jusqu'à l'insertion Rue George Clemenceau
- Du marquage peut être ajouté au niveau du parking jusqu'au cheminement, sa pertinence est tout de même relative vu la vitesse constatée.

Résultats attendus : réduction de la vitesse globale, cheminements des modes actifs plus clairement établis.

Traversée vers l'école et les commerces



Focus – Rue Henri Maninat, entrée nord du bourg

Coût estimé des aménagements proposés : 115 000 €HT

L'objectif est de faciliter la circulation sur cette zone, où la V85, selon les comptages, était encore de 57 km/h :

- Sécurisation de l'entrée du bourg par une piste unidirectionnelle dans le sens entrant, dépose d'arbre nécessaire,
- Marquage au sol dans le sens sortant, vitesse supposée plus faible des véhicules,
- Ajout d'un trottoir côté piste cyclable (variable entre 0,7m et 1m40 suivant la largeur disponible).

Résultats attendus : sécurisation et sentiment de sécurité largement accru pour les cyclistes et pour les piétons.

Site propre au nord de la Rue Henri Maninat



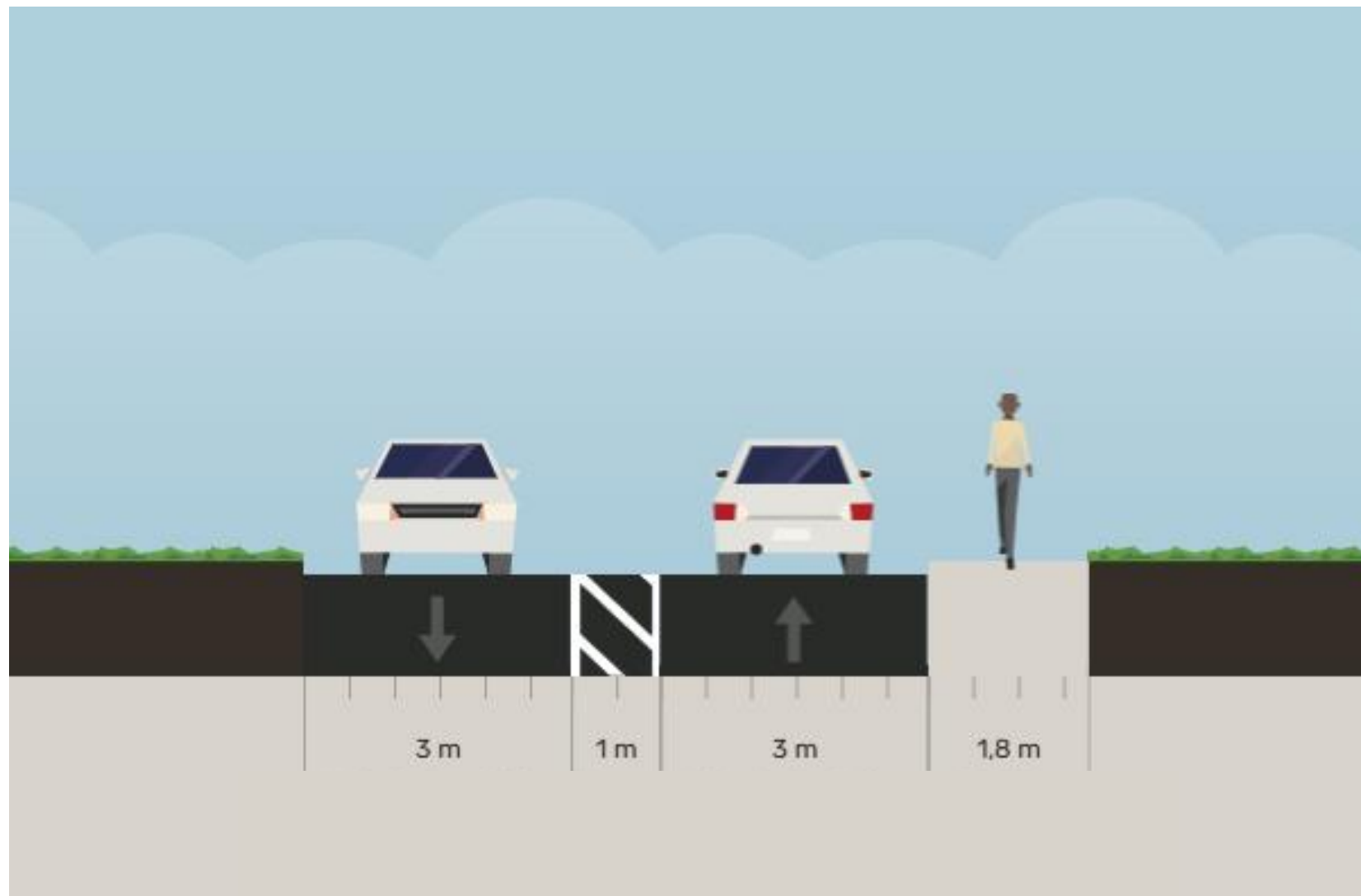
Focus – Rue Henri Maninat, entrée nord du bourg



Soutenu par



Projet réalisé avec le soutien technique et financier de l'ADEME dans le cadre du programme CEE AVELO 3



Coupe de la disposition actuelle au point le plus étroit



Coupe de la proposition d'aménagement :

- Extension de l'emprise totale de 0,90 m
- Trottoir côté ouest de 1m en moyenne, piste cyclable d'1m50
- Réduction de la largeur des chaussées à 2m80, suppression des terre-pleins centraux

Focus – Rue Henri Maninat

Coût estimé des aménagements proposés : 15 000 €HT

Première chose, les critères d'implantation des feux tricolores :

- La sécurité, **respecté** → zone accidentogène et dangereuse
- La fluidité, **en question** → insertion des voies secondaires compliqué mais possible
- Les piétons, **respecté** → forte concentration de traversée

Le long de la rue est ajouté des cédez-le-passage pour donner priorité aux intersections (hors Impasse Boileau, jugée (trop) proche du feu tricolore) dans le but de ralentir la vitesse générale.

En complément d'une zone de rencontre au sud de l'intersection, plusieurs possibilités permettraient d'aider à la réduction de vitesse :

- Le chiffrage du marquage au sol supplémentaire de la zone de rencontre sera à affiner lors des devis avec les prestataires, prévoir entre 2 000 et 10 000 €HT suivant la zone/le linéaire ciblé.
- Pour un enrobé coloré, un surcoût de 20% sera à prévoir dans un cadre de « sanctuarisation » de la zone.

Feux tricolores intersection Alsace Lorraine/Voltaire



Focus – Rue Henri Maninat (variante)

**Coût estimé des aménagements
proposés : 1 000 €HT**

Pour cette variante est proposé, à la place des feux tricolores, la **mise en place de stop** sur la Rue Henri Maninat au lieu de stop et cédez-le-passage sur les Rues Alsace Lorraine et Voltaire.

L'objectif serait le même que précédemment mais, en modifiant les priorités, cela permettrait de forcer l'arrêt systématiquement sur la Rue Henri Maninat, et ainsi d'en **réduire la vitesse moyenne constatée**.



Elaboration du maillage : programmation



Projet réalisé avec le soutien technique et financier de l'ADEME dans le cadre du programme CEE AVELO 3



CRITÈRES

- Priorités pour la Commune
- Faisabilité technique
- Faisabilité Maîtrise d'œuvre
- Coût
- Desserte des pôles principaux

PHASE 1 : COURT-TERME (180 000 €HT estimé)

- Traitement des priorités de la commune, cheminement devant l'école et les accès l'école/commerce.
- Le marquage et la signalétique sur les axes de report.

PHASE 2 : MOYEN-TERME (320 000 €HT estimé)

- Travail sur les axes complexes à apaiser (Rue Henri Maninat, Rue Guynemer, Rue du Maréchal Foch).
- Premières liaisons intercommunales avec Juillan par le cheminement le long de la voie ferrée et vers Azereix.

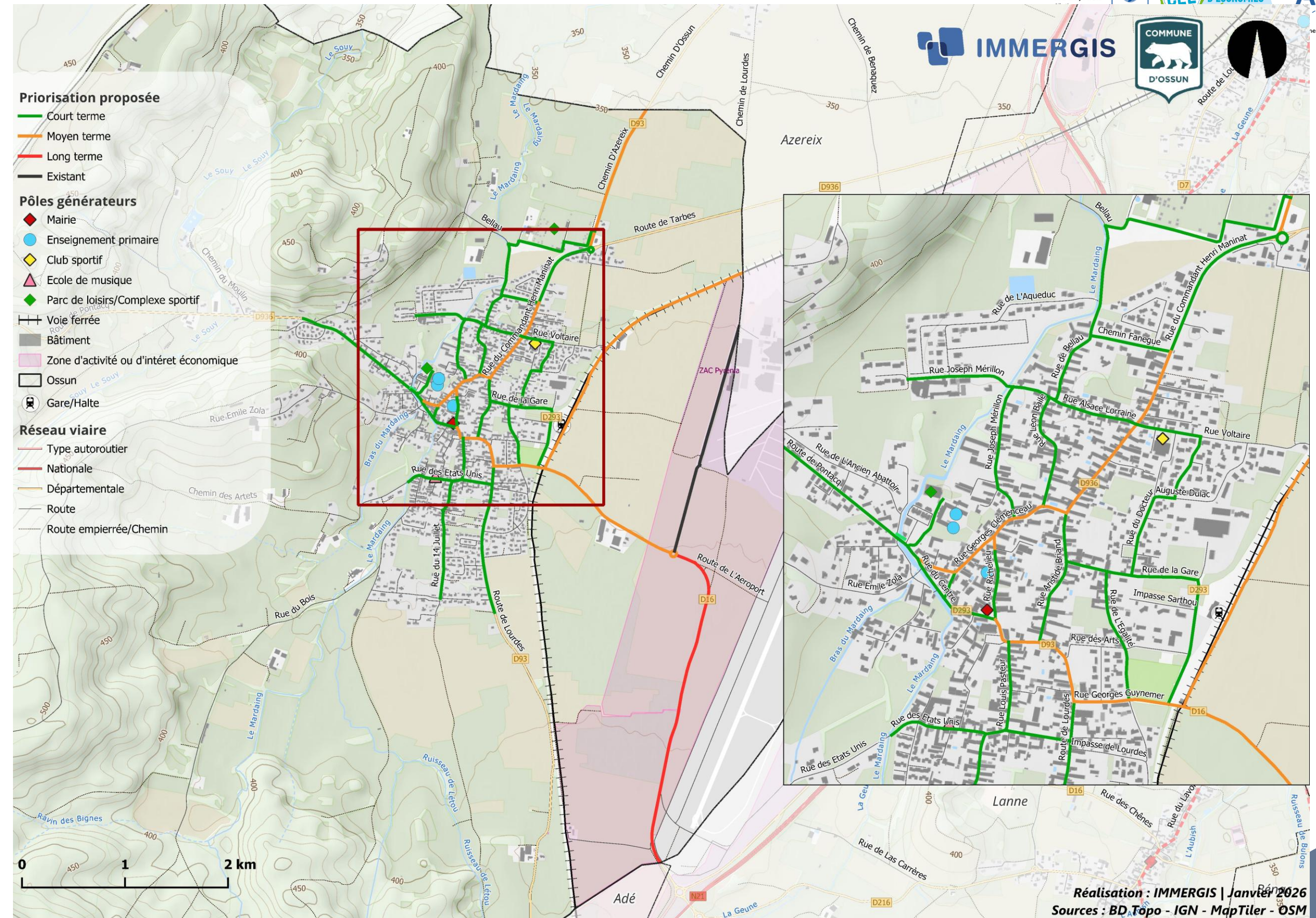
PHASE 3 : LONG-TERME (160 000 €HT estimé)

- Liaison vers Lourdes par la Route de l'Aéroport, coûteuse et dépendante de projets en cours (prolongement de la 2x2 voies, etc).

Proposition de phasage

Ce chiffrage a vocation à être lissé dans le temps afin de s'intégrer dans les PPI de la Commune. Il s'agit d'une proposition issue

- **Court terme : (180 000 €HT estimé)** le marquage au sol et signalétique hors axes routiers du département en majorité, et réalisation de la piste unidirectionnelle nord.
- **Moyen terme : (320 000 €HT estimé)** travail sur les axes départementaux et jusqu'à Tarmac, liaisons vers Azereix et Juillan/zone aéroportuaire (potentiellement à long terme pour cette dernière en fonction du projet de gare aéroportuaire).
- **Long terme : (160 000 €HT estimé)** continuité vers Lanne/Lourdes, dont la pertinence est plus faible à ce jour pour la commune.



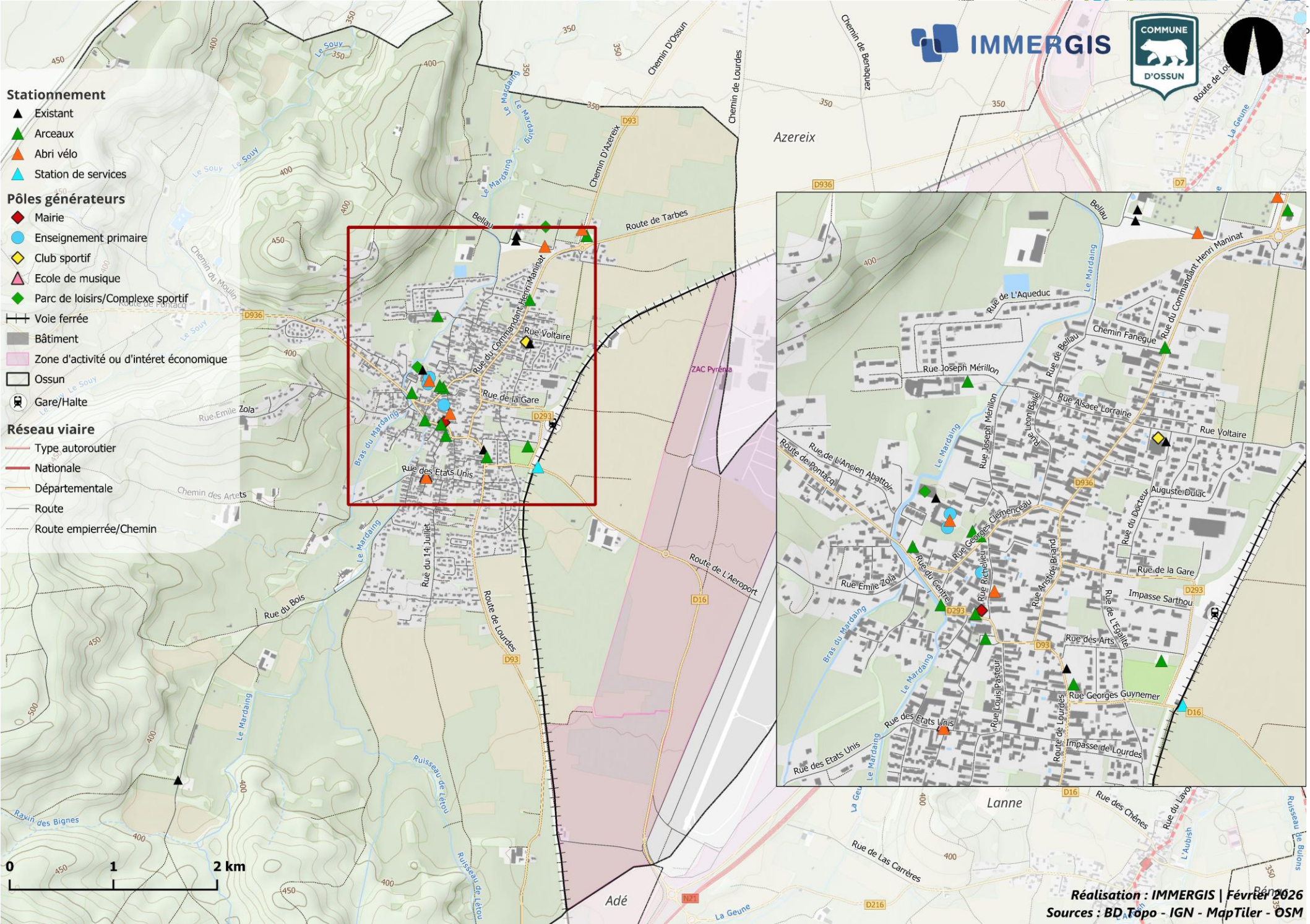
Développer le stationnement cyclable

- Le plan de stationnement cherche à atteindre plusieurs objectifs :
- **Développer l’offre de stationnement sur l’espace public** au niveau des pôles générateurs de déplacements, du centre-bourg et des établissements scolaires.
 - Proposer des offres de stationnement vélo sécurisé de **courte, moyenne et longue durée, adaptées à chaque lieu.**
 - **S’intégrer aux stationnements déjà installés par la commune (abri vélo et bornes de services).**

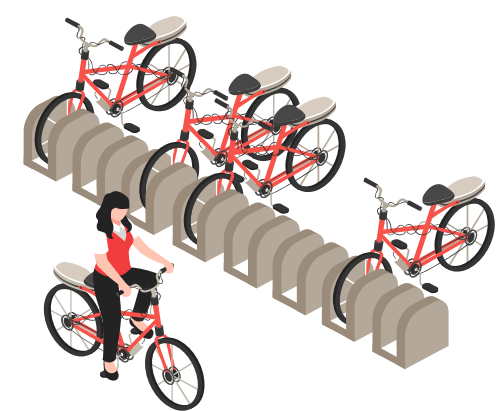
Les points de stationnement proposés sont implantés **à proximité des pôles générateurs de déplacements** tels que :

- Établissements scolaires,
- Commerces de proximité,
- Equipements administratifs,
- Equipements sportifs et culturels,
- Etablissements de santé.

Type de stationnement	Nombre de places	Coût estimé (€HT)
Arceau	44 nouvelles	4 400 €
Abri vélo	34 nouvelles (15aine existantes)	17 000 €
Bornes de services	1 nouvelle potentiellement 3 unités existantes	4 000 €



Méthodologie : quel mobilier choisir



Stationnement de courte durée

Durée de stationnement

Inférieur à 1 h

Lieux d'implantation

Commerces, services publics...

Distance admise entre le stationnement et le lieu d'intérêt

Entre 10 et 20 m

Arceau

Peu coûteux et peu encombrant



Stationnement de moyenne durée

Entre 1 h et une demi-journée

Lieux de travail, loisirs, parcs, établissements scolaires...

Entre 30 et 50 m

Abri

Protège des intempéries



Stationnement de longue durée

1 jour et plus

Aux abords des pôles d'échanges multimodaux et parking relais

Jusqu'à 70 m

Box

Sécurisée par contrôle d'accès



Typologies de stationnement/service proposés



Soutenu par



Projet réalisé avec le soutien technique et financier de l'ADEME dans le cadre du programme CEE AVELO 3

ABRIS



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

ARCEAUX



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

Typologies de stationnement/service proposés

BOX VELO



- Permet de sécuriser le vélo dans un box, type de verouillage variable
- Abrité des intempéries et du vandalisme « léger »
- Adapté à un stationnement moyen à long (1 journée minimum environ)

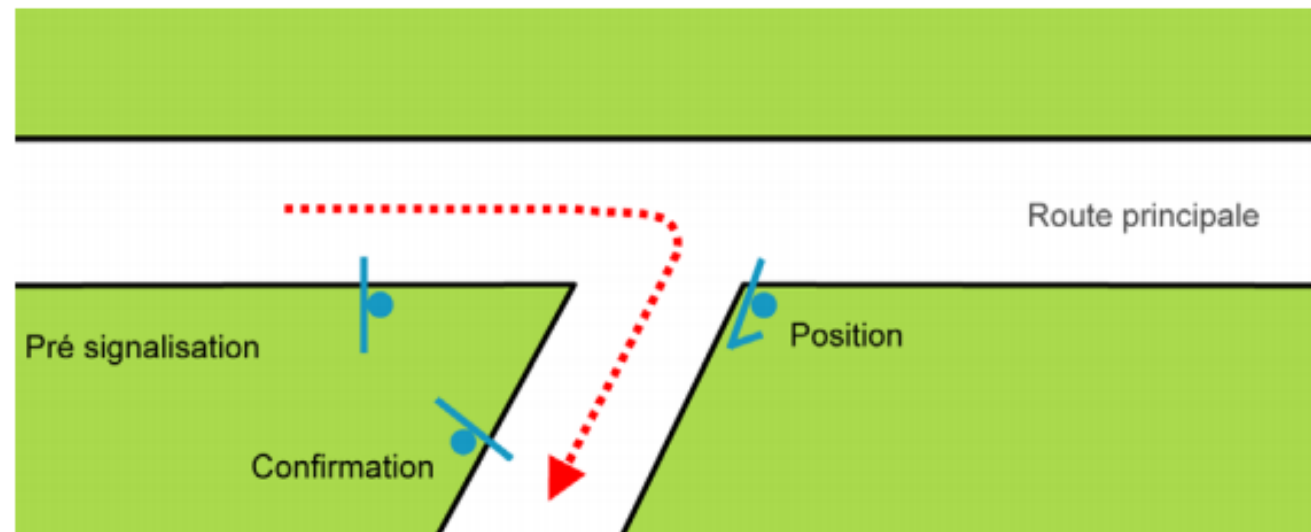
BORNE DE SERVICES



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

Plan de signalétique et de jalonnement

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



OBJECTIFS DU JALONNEMENT

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

Jalonnement : détail et coûts

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

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

525 € H.T par support avec une lame, auquel nous ajoutons un coût de 125 € H.T par lames supplémentaires sur un même support. Certains supports de jalonnement peuvent contenir plusieurs directions et donc plusieurs lames.



Panneaux Dv21a (ici à Juillan sur la V81)



Panneau A21

COÛT DU JALONNEMENT VELO

- Mât : 100 € / mât
- Support : 100 € / support
- Lame directionnelle : 125 €/ lame
- Pose : supports et lames à poser - 200 € / pose

COÛT GLOBAL POUR OSSUN POUR LA MISE EN PLACE DES MÂTS ET PANNEAUX : entre 20 et 28 000 €HT

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

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



Soutenu par



Projet réalisé avec le soutien technique et financier de l'ADEME dans le cadre du programme CEE AVELO 3

MISE EN OEUVRE DU SCHEMA DIRECTEUR

Synthèse des coûts par typologie de réseau

	Linéaire de réseau concerné (en kml)	Coût total estimé (€HT)	Coût des aménagements (€HT)	Coût des régimes de circulation (€HT)	Coût au mètre linéaire
Réseau structurant	9,3 km	670 000 € <i>Dont 253 000 € sur RD hors EB10/EB20</i> Et dont 150 000 € dans les propositions détaillées	530 000 €	140 000 €	72 €/ml
Réseau secondaire	5,6 km	15 000 € dont 8 000 € dans les propositions détaillées	15 000 €	- €	3 €/ml
TOTAL GENERAL	14,9 km	685 000 €	545 000 €	140 000 €	46 €/ml

Les coûts des propositions détaillées se basent sur le premier scénario proposé, lorsque plusieurs sont existants.

Synthèse des coûts par typologie d'aménagement

Des cofinancements disponibles



Projet réalisé avec le soutien technique et financier de l'ADEME dans le cadre du programme CEE AVELO 3

La mise en œuvre d'un schéma directeur est souvent lourde financièrement pour les communes. La plupart des partenaires proposent des moyens d'accompagnement et d'aide

- CATLP : **Fonds de concours**, 35% sur les axes inscrits à son schéma, compétente sur ces axes.
- CD65 : **Fonds de concours** (par appel à projets, au cas par cas) sur les liaisons intercommunales
- Région Occitanie : par le dispositif **Aménagements Cyclables** (financements uniquement sur les sites propres), ainsi que dans les **CTO** (Contrats Territoriaux Occitanie) en inscrivant ses projets dans les contrats pluriannuels
- Etat : par le **Fonds Mobilités Actives (ancien Plan Vélo)**, le **Fonds Vert**, la **DSIL** et la **DETR**

Guide des bonnes pratiques : marquage au sol et pictogramme vélo



Soutenu par



Projet réalisé avec le soutien technique et financier de l'ADEME dans le cadre du programme CEE AVELO 3

Définition : les pictogrammes vélos (avec des chevrons éventuellement) ont pour vocation de marquer la possible présence de cyclistes et favoriser le respect de la réglementation s'agissant de dépassement par les véhicules.

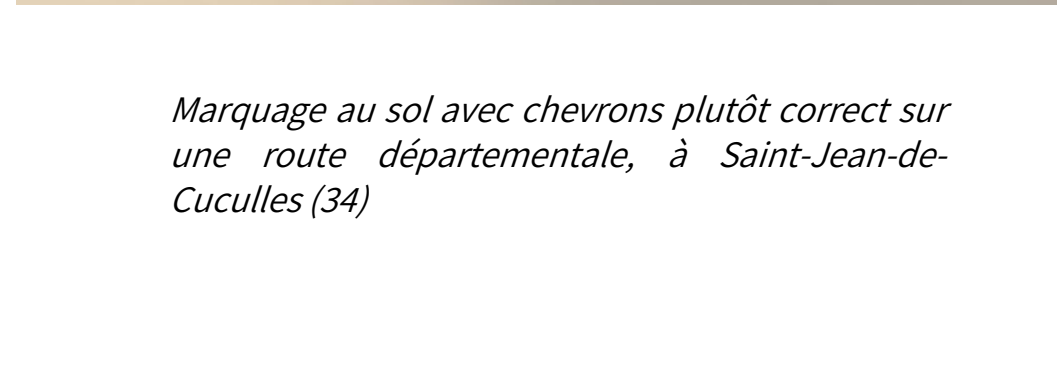
Forme : cet aménagement peut être sous 2 formes différentes : avec ou sans chevrons. Il est en revanche fortement conseillé de ne pas les placer trop proche de l'extrémité de la voie afin de faciliter le respect de la distance réglementaire de dépassement (1m en agglomération, 1m50 hors agglomération).

Revêtement : pour augmenter la longévité du marquage, l'utilisation de résine est fortement conseillée. Dans les zones non-éclairées avec très peu de trafic (type impasse sauf pour les cycles/piétons, par exemple Rue Victor Hugo), du marquage phosphorescent peut s'envisager.

Cas d'utilisation : dans le cas où un aménagement plus lourd n'est pas possible ou nécessaire, pour effectuer des continuités entre deux aménagements ou autre.



Marquage au sol avec chevrons très proche des trottoirs sur une chaussée étroite, à Castelnau-le-Lez (34)



Marquage au sol avec chevrons plutôt correct sur une route départementale, à Saint-Jean-de-Cuculles (34)



Marquage au sol phosphorescent (accentué par le traitement numérique), à Castelnau-le-Lez (34)

Guide des bonnes pratiques : contre-sens cyclable



Soutenu par



Projet réalisé avec le soutien technique et financier de l'ADEME dans le cadre du programme CEE AVELO 3

Définition : le double-sens cyclable se trouve dans une rue à sens unique pour les automobilistes et dont seuls les cyclistes peuvent également l'emprunter dans le sens inverse. Toutes les rues à sens unique ne sont pas à double-sens pour les cyclistes. Seuls les cas suivants peuvent faire l'objet d'un double-sens cyclable :

- Lorsque la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h, les chaussées sont à double-sens pour les cyclistes sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police. L'interdiction du double-sens cyclable, prévue par arrêté, doit être motivée.
- Il est également possible de mettre en place un double-sens cyclable dans une rue dont la vitesse limite autorisée est de 50 km/h à condition de prévoir un aménagement adapté. C'est le seul cas pour lequel l'aménagement d'une piste cyclable ou a minima d'une bande cyclable est obligatoire.

Délimitation : la délimitation de cet aménagement peut être sous différente forme :

- Sans délimitation : on trouve un simple pictogramme et une flèche pour marquer le double-sens cyclable.
- Avec délimitation : une **bande cyclable** peut marquer la séparation entre le sens des véhicules et le double-sens cycliste, on peut aussi trouver, lorsque la place le permet, une piste cyclable avec une **séparation physique**.

Revêtement : le type de revêtement sera le même que celui de la chaussée. Dans le cas d'une séparation (bande ou piste), un enrobé de couleur différente pourra être utilisé pour marquer visuellement la séparation.

Cas d'utilisation : le double-sens est utile dans des rues à sens unique à faible vitesse, et qui permettent au niveau de la largeur un passage sécurisé entre un véhicule motorisé et un cycliste. La largeur disponible va aussi déterminer la présence ou non d'une délimitation physique.

Il doit obligatoirement faire l'objet d'un arrêté de circulation.



Rue de la Fontaine à Juillan, contre-sens cyclable au marquage non-réglementaire de la bande (T3 2u)



Contre-sens cyclable en piste avec un enrobé de couleur différente, à Castelnau-le-Lez (34)

Guide des bonnes pratiques : CVCB

Définition : la chaussée à voie centrale banalisée (ou chaucidou, CVCB) est une chaussée sans marquage axial. Les véhicules motorisés circulent sur la voie centrale (qui est bidirectionnelle), et les cyclistes et piétons circulent sur les parties revêtues situées de part et d'autre de la voie centrale, nommées : rives. Lors d'un croisement entre deux véhicules, ils sont autorisés à utiliser les rives, mais en donnant la priorité aux cyclistes s'il y en a un.

Elle doit obligatoirement faire l'objet d'un arrêté de circulation.

Délimitation : bien que cet aménagement ressemble à des bandes cyclables dans sa conception, il n'octroie pas la même séparation du trafic motorisé. La ligne de rive peut être franchie par les véhicules motorisés. Il est recommandé de mettre un enrobé de couleur différente pour les rives, afin de marquer plus fortement la séparation.

Revêtement : le revêtement sera forcément de qualité identique à la voie centrale, avec la possibilité d'utiliser une couleur différente pour les rives.

Cas d'utilisation : aménagement à privilégier dans les routes avec des flux routiers faibles (2000 uvp/jour), notamment sur des voies plutôt rectilignes et avec une bonne visibilité.



CVCB non-réglementaire par son marquage, de plus positionnement à visibilité limitée, à Serres-Castet (64)



CVCB aux normes avec un enrobé de couleur différente, à Pontacq (64)

Guide des bonnes pratiques : bandes cyclables

Définition : la bande cyclable est une voie de circulation exclusivement réservée aux cycles à deux à trois roues et aux engins de déplacement motorisés. Elle peut convenir aux situations où le trafic motorisé et le trafic cyclistes souhaités/attendues sont faibles à modérés.

Elle doit obligatoirement faire l'objet d'un arrêté de circulation.

Délimitation : la bande cyclable se situe le long de la chaussée, avec de la signalisation horizontale comme seul moyen de séparation avec la chaussée. De la signalisation verticale est aussi attendue au début et à la fin de l'aménagement. Cet aménagement est, par ces faits, moins sûr qu'une piste cyclable qualitative. En cas de stationnement longitudinal, il sera indispensable d'ajouter un espace supplémentaire.

Revêtement : le type de revêtement est le même que la chaussée, de l'enrobé, notamment à cause du possible passage de véhicules sur la bande pour diverses raisons. Un enrobé coloré est aussi envisageable pour améliorer la séparation visuelle entre la voie cyclable et la voie routière.

Cas d'utilisation : la bande cyclable s'adapte bien à des axes en périphérie d'agglomération, où les flux attendus seraient plus faibles que pour une piste cyclable. Elle doit rester, comme la piste cyclable, très roulante pour permettre toujours un déplacement rapide et direct.



Bande cyclable avec un marquage séparatif non conforme, Chemin de Biesaries à Juillan



Bandes cyclables Boulevard du Maréchal Juin, avec une surlargeur côté stationnement, à Tarbes

Guide des bonnes pratiques : pistes cyclables

Définition : chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues. Voie de circulation à part entière, elle peut être le long de la chaussée ouverte à la circulation générale ou bien constituer un cheminement indépendant des autres voies.

Elle doit obligatoirement faire l'objet d'un arrêté de circulation.

Délimitation : lorsque la piste est le long de la chaussée ouverte à la circulation, une bordure physique doit séparer les deux environnements. De même, lorsqu'elle est sur le trottoir, le long du cheminement piéton, il est nécessaire de délimiter de façon claire la partie cyclable et la partie piétonne, en utilisant par exemple un revêtement de couleur différente.

Revêtement : le type de revêtement à utiliser est de l'enrobé. La piste cyclable étant adapté à usage plutôt roulant, on doit retrouver un environnement routier, favorisant les déplacements rapides et directs sans accrocs.

Cas d'utilisation : aménagement adapté à tous les environnements, mais particulièrement adapté le long d'axes liants les grands pôles d'activités et les communes principales. Les pistes cyclables desservent les zones denses en étant un axe très roulant, elles peuvent être le corps du réseau cyclable.



Piste cyclable unidirectionnelle en enrobé noir, trottoir d'une couleur différenciée, à Montpellier (34)



Piste cyclable sur trottoir d'une couleur différente, Avenue de Buros, à Pau (64)

Guide des bonnes pratiques : voie verte

Définition : voie exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des cyclomobiles légers, des piétons et des cavaliers.

Elle doit obligatoirement faire l'objet d'un arrêté de circulation.

Par dérogation, les véhicules motorisés (notamment les véhicules agricoles) peuvent également être autorisés à y circuler. L'autorité détentrice du pouvoir de police détermine les conditions dans lesquelles les véhicules motorisés utilisés par une catégorie d'usagers qu'elle définit, sous réserve de respecter la vitesse maximale autorisée qu'elle fixe et qui ne peut excéder 30 km/h.

Délimitation : un traitement paysagé sur lequel sera portée une attention particulière sépare la voie verte en cas de chaussée adjacente.

Revêtement : le type de revêtement est à adapter en fonction du site (insertion urbaine, environnementale et paysagère), de l'usage qu'il en sera fait (confort des usagers), de la pente, des contraintes de gestion (nettoyement, entretien) et de la présence de végétation (problématique de soulèvement racinaire). Ainsi, peuvent être utilisés divers matériaux qui se distinguent en trois catégories :

- Des matériaux liés (bétons, enrobés).
- Des matériaux intermédiaires (revêtements colorés à base de résine, stabilisés par des liants).
- Des matériaux non liés (sables compactés).

Cas d'utilisation : aménagement à privilégier hors-agglomération, elle est à réserver aux cas où les densités d'usages cyclistes et/ou piétons envisagés sur l'axe à aménager sont modérées à faibles. Un trottoir ne peut pas être considéré comme une voie verte.



Voie verte en **stabilisé** entre Carnon et la Grande-Motte (34)

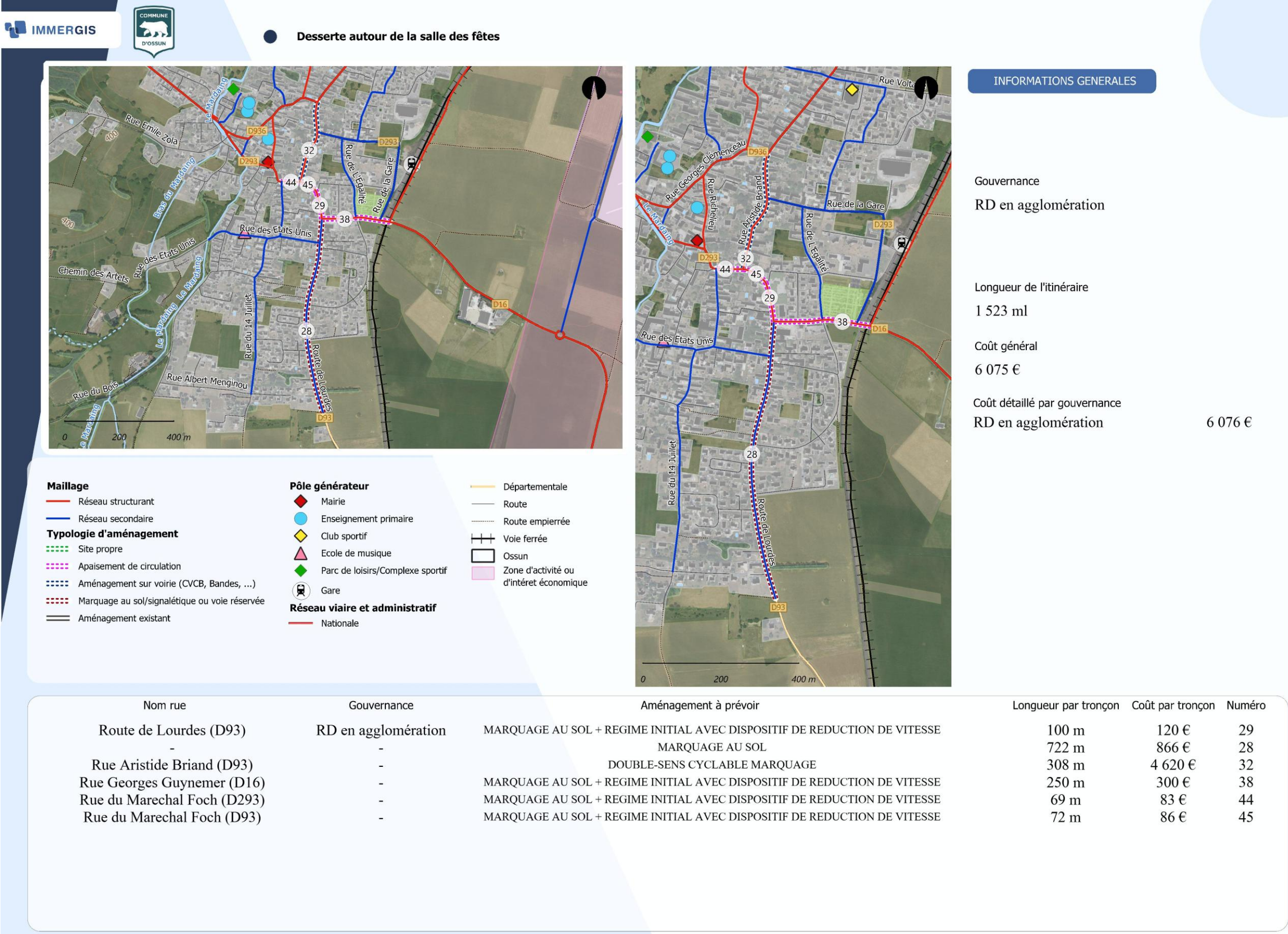


Voie verte en **enrobé** à Argelès-Gazost, entre Lourdes et Pierrefitte

Fiches aménagements : exemple

Ces fiches comportent l'ensemble des aménagements proposés.

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





FICHES ACTIONS



FICHES ACTIONS

AXE 1 : INFRASTRUCTURES ET AMENAGEMENTS

- Action n°1 : Le réseau cyclable structurant,
- Action n°2 : Le réseau cyclable secondaire,
- Action n°3 : Déploiement de la signalisation directionnelle.

AXE 2 : RENFORCER L'OFFRE DE SERVICES

- Action n°1 : Stationnement vélo de courte durée,
- Action n°2 : Stationnement vélo de moyenne durée,
- Action n°3 : Services de réparation.

AXE 3 : COMMUNIQUER ET SENSIBILISER SUR LES DEPLACEMENTS CYCLABLES

- Action n°1 : Réaliser des animations évènementielles dans le cadre du développement du vélo,
- Action n°2 : Développer/renforcer le Savoir Rouler à Vélo (SRàV) dans les établissements scolaires.

Action 1.1 : Aménager le réseau cyclable structurant

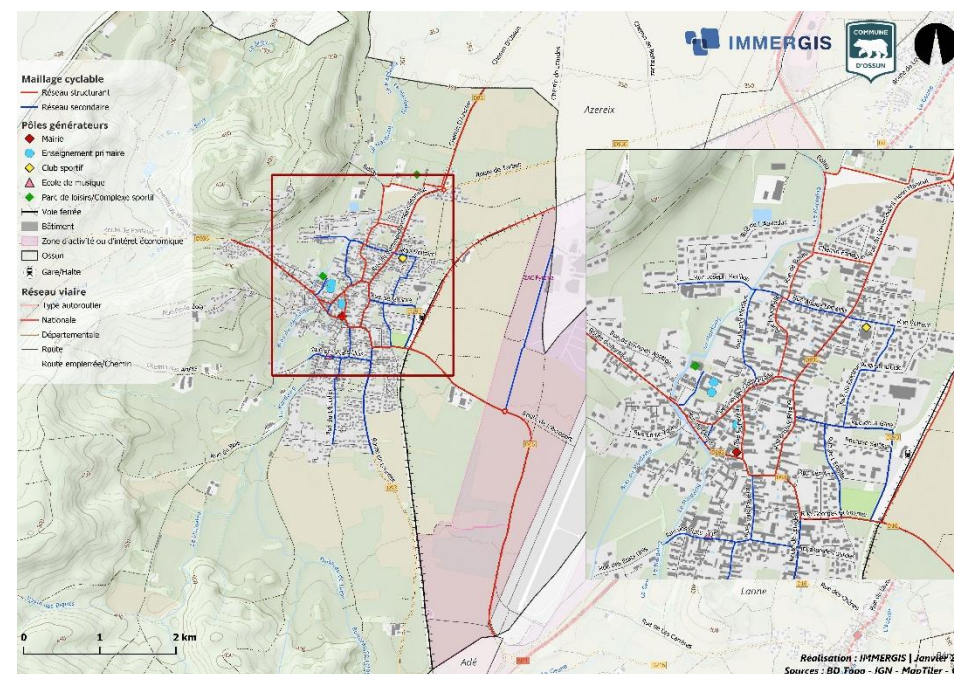


Axe 1 : Déployer un réseau cyclable continu

Déployer un réseau cyclable continu, direct et sécurisé.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action :

- Réaliser les 9 kms d'aménagements visibles, confortables et sans ressauts pour les franchissements de seuils.
- La réalisation des aménagements peut s'organiser en fonction de la difficulté technique.
- Essayer de marquer les séparations entre les usages : aménagements cyclables, voies motorisées et trottoirs.
- Sécuriser les passages des cyclistes aux intersections et carrefours en appliquant des traitements spécifiques pour chaque régime de voirie traversée.
- Les continuités vers les communes voisines sont intégrées.



Maillage



Coût :

670 000 € HT estimé



Suivi :

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

Constat :

Aménager un réseau cyclable continu, direct et sécurisé pour assurer à court terme une hausse notable des déplacements à vélo et permettre aux usagers de se sentir en sécurité en se déplaçant de façon rapide et directe. Assurer un meilleur partage de l'espace public entre l'ensemble des usagers, tout mode de transport confondu.

Objectifs :

- Réduire les discontinuités.
- Réaliser des itinéraires cyclables.
- Hausse des déplacements cyclables au quotidien.
- Baisse de l'accidentologie des cyclistes.

Porteur :
Ossun

Partenaires :
CATLP, Département des Hautes-Pyrénées, Occitanie

Subventions :
CATLP, Etat, Région, Fonds Européens

Action 1.2 : Aménager le réseau cyclable secondaire

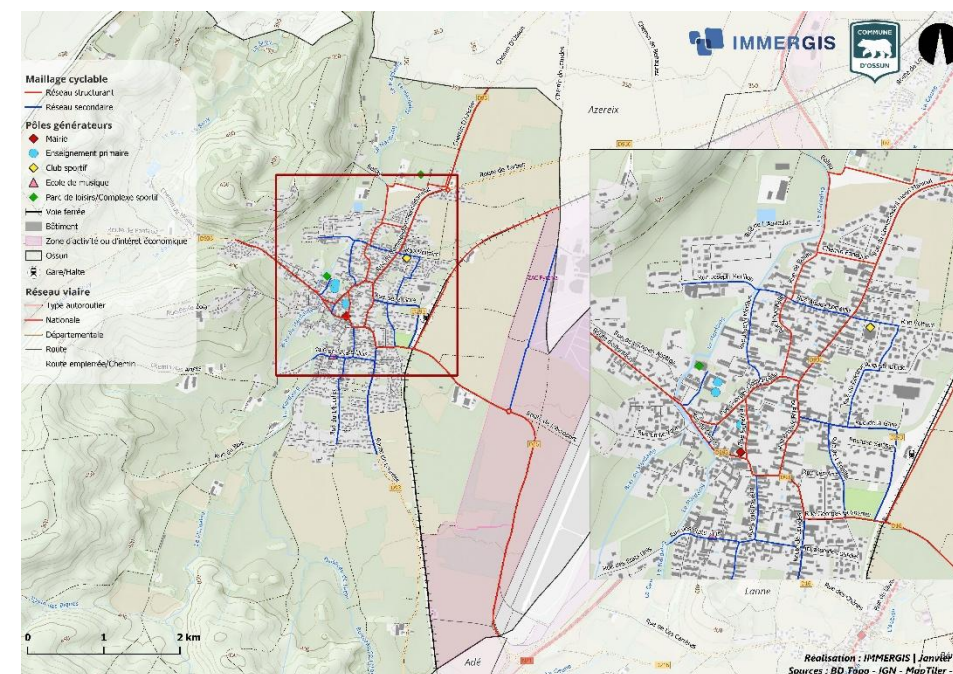


Axe 1 : Déployer un réseau cyclable continu

Aménager le réseau secondaire pour approfondir la desserte de la commune.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action :

- Mailler et connecter le réseau structurant par la mise en œuvre d'itinéraires secondaires par des aménagements plus légers.
- Proposer 5,4 kms d'aménagements efficaces mais aussi adaptés aux rues résidentielles avec des zones d'apaisement « de principe ».
- Priorisation de l'action entre les itinéraires pour assurer la desserte des principaux équipements et résorber les discontinuités.
- Marquer, si possible, les séparations entre les usages : aménagements cyclables, voies motorisées et trottoirs.
- Sécuriser les passages des cyclistes aux intersections et carrefours en appliquant des traitements spécifiques pour chaque régime de voirie traversée.



Maillage



Coût :

15 000 € HT estimé



Suivi :

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

Constat :

Tous les quartiers de la commune ne sont pas desservis par des aménagements cyclables. La desserte des lieux d'intérêt secondaires est à réaliser ainsi que les itinéraires de substitutions aux axes drainants.

Objectifs :

- Réduire les discontinuités
- Réaliser des itinéraires cyclables.
- Hausse des déplacements cyclables au quotidien.
- Baisse de l'accidentologie des cyclistes

Porteur :
Ossun

Partenaires :
CATLP, Département des Hautes-Pyrénées, Occitanie

Subventions :
CATLP, Etat, Région, Fonds Européens

Action 1.3 : Mettre en place une signalétique directionnelle



Axe 1 : Déployer un réseau cyclable continu

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

Le déploiement de la signalisation est coordonné avec la réalisation des aménagements cyclables. Il est judicieux d'apposer la signalisation directionnelle à minima sur le réseau structurant pour assurer une continuité du guidage.

Le jalonnement participe pleinement au développement des pratiques cyclables. A des fins quotidiennes mais surtout touristiques, les possibilités d'orientation et de repérage offertes par l'outil procurent aux cyclistes des déplacements simplifiés.

L'indication d'itinéraires malins : davantage directs, sûrs ou agréables, conforte les déplacements cyclables. La pose de repères directionnels adaptés permet dans le cas d'itinéraires non-aménagés, mais cyclables, de marquer la continuité. Le jalonnement agit également sur la visibilité et sécurité des cyclistes, en remplissant une fonction d'avertissement pour les autres usagers de la voirie. L'indication kilométrique est pertinente et fortement recommandée.

Les critères essentiels pour la mise en place de la signalétique sont les suivants :

- Uniformité
- Homogénéité
- Simplicité
- Visibilité
- Lisibilité



JALRIC : Vélo & Territoires



Coût :

20-28 000 € HT estimé



Suivi :

- Taux d'implantation de la signalétique

Constat :

Absence de signalétique directionnelle sur le réseau cyclable de la commune.

Objectifs :

Permettre les déplacements dans la commune par le réseau structurant à minima.

Porteur :

Ossun

Partenaires :

CATLP, Département des Hautes-Pyrénées, Occitanie

Subventions :



Action 2.1 : Renforcer l'offre de stationnement vélo de courte durée

Axe 2 : Renforcer l'offre de services



Financé dans le cadre du programme CEE AVELO 3

Déployer une offre de stationnement qualitative dédiée aux vélos.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Généraliser la création de stationnement vélo sur les éventuelles places de stationnement automobile à retirer dans le cadre de la mise en application de la loi LOM.
- Identification des points d'arrêt de courte durée sur la commune, à savoir **44 nouvelles places** de stationnement :
 - 11 lieux d'implantation sous forme d'arceaux
 - Proches des commerces de centre-ville
 - Proches des lieux d'arrêt courts (mairie, église)



Type d'arceau recommandé



Coût total des arceaux :

4 400 € HT estimé



Suivi :

- Cartographie des implantations

Constat :

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

Objectifs :

Assurer une offre de services suffisante en renforçant le stationnement vélo sur l'espace public et au sein des établissements recevant du public.

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

Porteur :

Ossun

Partenaires :

CATLP, Département, Région, Commerçants, Entreprises

Subventions :

CATLP, *Alvéole +*

Action 2.2 : Renforcer l'offre de stationnement vélo de moyenne durée

Axe 2 : Renforcer l'offre de services



Financé dans le cadre du programme CEE AVELO 3

Répondre aux besoins de stationnement moyenne durée en déployant des places de stationnement vélo sécurisées.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Le stationnement dans les lieux de travail, scolaire et de loisirs est considéré comme de moyenne/longue durée. Le mobilier doit être en adéquation avec ce besoin de sécurité. Il est judicieux d'installer des abris (dans les enceintes sécurisées pour les scolaires).
- Leur mise en place peut nécessiter la réalisation d'une dalle béton, d'une toiture et de parois, ainsi que la pose des arceaux. La réalisation de la dalle béton et le nombre de places font grandement varier le coût de mise en place d'une telle structure. Les abris-vélos peuvent également abriter les trottinettes (modes doux).
- Assurer une capacité de stationnement en adéquation avec la capacité d'accueil des lieux :
 - 34 places** proposées abritées



Type d'abri vélo recommandé



Coût total des abris vélo :

17 000 € HT



Suivi :

- Cartographie des implantations

Constat :

L'offre de stationnement peut être renforcée à proximité des lieux d'arrêts longs, comme les établissements scolaires, pump-track, ...

Objectifs :

Assurer une offre de stationnement sécurisée et adaptée en renforçant le stationnement vélo abrité.

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

Porteur :

Ossun

Partenaires :

CATLP, Département, Région, Commerçants, Entreprises

Subventions :

CATLP, Alvéole +

Action 2.3 : Services de réparation

Axe 2 : Renforcer l'offre de services

Proposer quelques bornes de réparation afin de permettre le déplacement dans sa totalité en facilitant les réparations de routine.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action :

- Installer des bornes de réparation disposant des outils permettant d'effectuer les réparations légères.
- Compléter l'offre lors de la réalisation de la liaison avec Juillan, prévue sur un milieu « ouvert » rural et plus à risque de crevaison notamment.
- Envisager la mise en place d'un dispositif de gonflage associé en fonction des possibilités de raccordement (ou manuel dans le cas où cela serait impossible).



Exemple de borne de réparation



**1 unité supplémentaire proposée :
4 000 €HT estimés**



Suivi :

- Cartographie des implantations
- Communication sur les bornes installées et leur fonctionnement



Soutenu par



dans le cadre du programme CEE AVELO 3

Constat :

Les bornes de réparation permettant le remplacement d'une chambre à air ou la remise d'une chaîne sont globalement absentes et peu présentes.

Objectifs :

- Sécurisation de la qualité du trajet en cas de problème mécanique léger

Porteur :
Ossun

Partenaires :
CATLP, Département, Région, Commerçants, Entreprises

Subventions :

Action 3.1 : Réaliser des animations événementielles dans le cadre du développement du vélo

Axe 3 : Communiquer et sensibiliser sur les déplacements cyclables

Inciter la participation des entreprises et des citoyens à des événements en faveur de la mobilité cyclable.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Plébisciter, renforcer la communication. Les résultats valorisent la cyclabilité de la commune et le passage via les entreprises permet de proposer, de manière ludique, une solution d'écomobilité à leurs salariés, à minima le temps du challenge.
- En complément, des actions renforcées dans le cadre d'événements tels que « Mai à Vélo » ou la « Semaine des Mobilités » avec une place « significative » donnée aux déplacements à vélo.
- Une action événementielle sur les mois « creux » de l'année pour les déplacements à vélo (fin de l'automne, hiver) pourrait avoir un impact sur le nombre d'utilisateurs cyclistes au cours des mois aux conditions météorologiques moins clémentes.



Coût :

- Communication



Suivi :

- Nombre d'événements portés

Constat :

Des actions événementielles sont d'ores et déjà accompagnées par l'agglomération, toutefois le renforcement de celle-ci et une animation tout au long de l'année sur la thématique pourrait favoriser une prise de conscience collective plus rapide de la pertinence de ce mode de déplacement.

Objectifs :

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

- Une forte mobilisation de la population autour des animations pour le vélo. Occasion de sensibiliser l'ensemble des habitants aux enjeux sur le terrain et plus globalement aux enjeux de cohabitation et de sécurité routière.

Porteur :

Ossun, CATLP

Partenaires :

Entreprises, Etablissements scolaires, Département, Région

Subventions :



Soutenu par



Dans le cadre du programme CEE AVELO 3

Action 3.1 : Développer/renforcer le SRàV dans les établissements scolaires

Axe 3 : Communiquer et sensibiliser sur les déplacements cyclables

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

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Augmenter le nombre d'animateurs à l'échelle de la commune et favoriser une extension de l'apprentissage dans les écoles la commune.
- S'associer aux associations du territoire pour encadrer et proposer des retours d'expérience locaux et adaptés.
- Renforcer les moyens donnés à l'apprentissage du vélo comme mode de déplacement quotidien chez les plus jeunes : piste de sécurité routière, guide des bonnes pratiques, aide à l'accès aux outils indispensables pour les jeunes cyclistes (casques, gilets, sonnettes, ...).



Coût :

- A définir selon la méthodologie choisie



Suivi :

- Nombre d'attestations de formations fournies par établissement scolaire

Constat :

Le développement du Savoir Rouler à Vélo est un enjeu essentiel de sensibilisation de la population. Il est primordial de donner les bons réflexes à la future génération, lorsqu'ils seront en recherche d'autonomie dans leurs déplacements.

Objectifs :

Renforcer la formation au travers du programme Génération Vélo, en augmentant si besoin le nombre d'animateurs et/ou de personnels formés au déploiement du SRAV dans les écoles de la commune.

- Une formation à terme de l'ensemble des scolaires de CM1/CM2 de l'année scolaire courante formé au SRAV

Porteur :

Ossun, CATLP

Partenaires :

Etablissements scolaires, Département, Région

Subventions :



dans le cadre du programme CEE AVELO 3

OBJECTIFS DE COMMUNICATION :

- Définir un programme d'animations afin d'accompagner les habitants au changement vers les mobilités actives
- Revaloriser l'utilisation de la marche et du vélo et inciter à l'utiliser davantage
- Créer une culture vélo sur le territoire
- Mettre en avant les services et l'offre vélo sur le territoire



ACTIONS DE COMMUNICATION ET DE SENSIBILISATION :

Des campagnes d'incitation auprès du grand public avec les cibles prioritaires : scolaires, étudiants, nouveaux habitants... Ces campagnes pourront se faire sous la thématique de la santé, de la sécurité, des économies et des avantages en temps de parcours.

Une campagne de sensibilisation au respect de la part des non-cyclistes : automobilistes, avec les autos écoles, campagnes d'affichage et de changement de comportements sont également envisagées.

Une campagne sur la sécurité des cyclistes : éclairage, port du casque...

Animations dans les écoles et les périscolaires, pour apprendre aux jeunes à faire du vélo ou à être prudents sur la route (SRàV).

UNE COMMUNICATION CONTINUE :

Les services communication d'Ossun établiront une **communication continue à destination de la population** grâce aux différents canaux mis en place. Toute l'information afférente au Schéma Directeur des Modes Actifs et ses évolutions ainsi que les nouveaux itinéraires et services vélo seront disponibles à tout moment sur les différents canaux de communication.

Le volet communication est primordial pour augmenter la part modale des modes actifs.



Soutenu par



Projet réalisé avec le soutien technique et financier de l'ADEME dans le cadre du programme CEE AVELO 3

Contact :

Tél : +33 (0)4 34 11 65 51
info@immergis.fr

Siège social :

740 Av. des Apothicaires, BAT 2
LES ATHAMANTES 34090 Montpellier

Montpellier (34) . Vannes (56)

www.immergis.fr

