



Faire des aménagements cyclables pour ceux qui ne se déplacent pas (encore) à vélo

Note de position de Txirrind'Ola à destination des candidats aux élections municipales et communautaires 2026

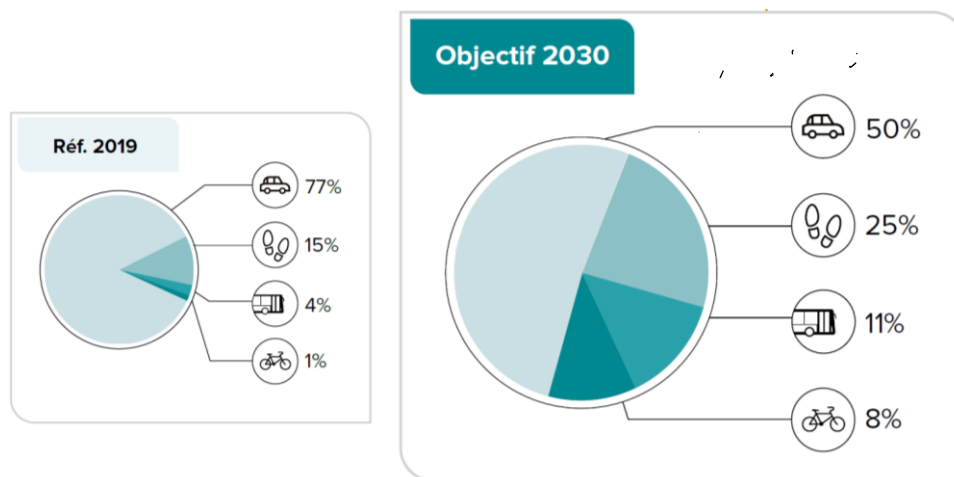
Table des matières

I.	Introduction : le vélo, levier d'action du prochain mandat	2
II.	Comprendre les mobilités du territoire : des distances courtes, un potentiel immense	2
III.	Un mandat pour lever les freins au vélo	4
1.	Des itinéraires structurants, directs et continus.....	4
2.	Des aménagements à la hauteur de l'ambition.....	6
3.	Un maillage fin : relier les quartiers et permettre les déplacements du quotidien	6
4.	Le Code de la route, un levier pour sécuriser les déplacements à vélo	8
a.	M12 : tourner ou aller tout droit au feu, en toute sécurité	8
b.	Double-sens cyclable : élargir le réseau sans modifier la voirie	8
c.	Sas vélo : protéger les cyclistes au démarrage.....	8
d.	Régime de priorité : clarifier les traversées cyclables	9
e.	Déviations cyclables : assurer la continuité en cas de travaux.....	9
5.	Le stationnement.....	9
a.	Multiplier les arceaux et abris sécurisés	9
b.	Soutenir le stationnement résidentiel.....	10
IV.	Les trajets domicile-études	11
V.	Valoriser les commerces et entreprises engagés.....	12
VI.	Les piétons, quel rapport avec le vélo ?	13
VII.	Et la Communauté d'Agglomération Pays-Basque dans tout ça ?	13
VIII.	Construire un véritable « système vélo »	15
IX.	Budget et gouvernance : passer des intentions aux actes	15
	Conclusion	16

I. Introduction : le vélo, levier d'action du prochain mandat

La mobilité du quotidien est l'un des enjeux majeurs du mandat à venir. Sur le territoire Côte Basque-Adour (Bidart, Biarritz, Anglet, Bayonne et Boucau), la concentration des emplois, la densité de population et les habitudes de déplacement entraînent une dépendance massive à la voiture, y compris pour de très courtes distances. Résultat : nos villes s'asphyxient.

Les élus de notre communauté d'agglomération l'ont bien compris. Le Plan de mobilité du Syndicat des mobilités Pays-Basque Adour (2020-2030), approuvé en mars 2022, fixe un cap clair : **réduire la place de la voiture individuelle et favoriser le report vers les modes actifs.**



Rapport d'Activité Syndicat des Mobilités Pays-Basque Adour 2024

Pour y parvenir à l'horizon 2030 :

1. L'usage de la **voiture** doit diminuer d'un tiers avec une forte décroissance du trafic routier (**-5% par an**) [...]
2. L'usage de la **marche à pied** doit augmenter de **6% par an** et celui du **vélo** de **19% par an**.

Ces objectifs ne pourront être atteints sans **contraindre l'usage de la voiture** (stationnement, vitesse et partage de la voirie) avec le concours notamment des communes du territoire en tant que gestionnaires de voirie, ainsi qu'avec d'importantes **actions sur les aménagements de l'espace public et l'organisation du territoire**.



-5% par an



+6% par an



+19% par an

SMPBA / SEANCE DU COMITE SYNDICAL DU 9 MARS 2023 / OJ N°20 : DELIBERATION CADRE « Pour Accélérer le Report Modal (PARM) »

Adoptée à l'unanimité de tous les maires (mandat 2020-2026)

La transition est possible : dans le pôle Côte Basque-Adour, la majorité des trajets domicile-travail font moins de 10 km, une distance idéale pour le vélo ou le vélo à assistance électrique.

Mais pour que ce potentiel devienne réalité, il faut agir simultanément à deux échelles :

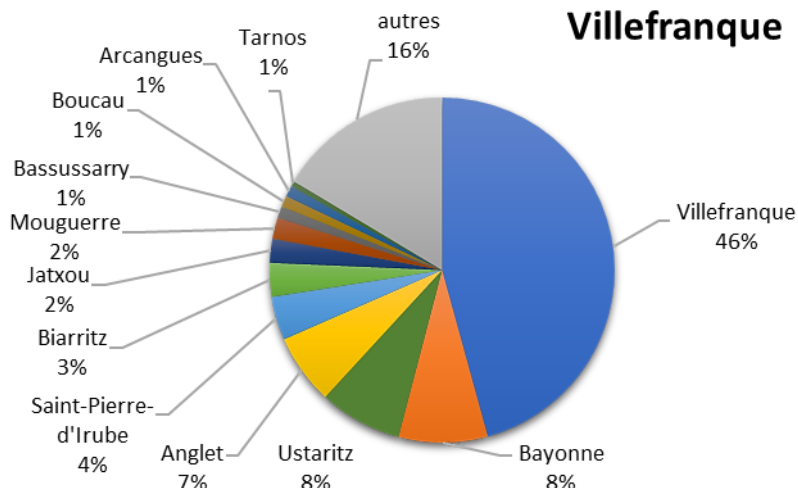
- à l'**échelle municipale**, sur la voirie, les plans de circulation, le stationnement, l'espace public et les aménagements de quartier ;
- à l'**échelle communautaire**, sur les grands axes d'intérêt intercommunal, au même titre que les transports collectifs.

II. Comprendre les mobilités du territoire : des distances courtes, un potentiel immense

Les chiffres sont éloquentes : (Source : Insee, Recensement de la population 2022 exploitation complémentaire).

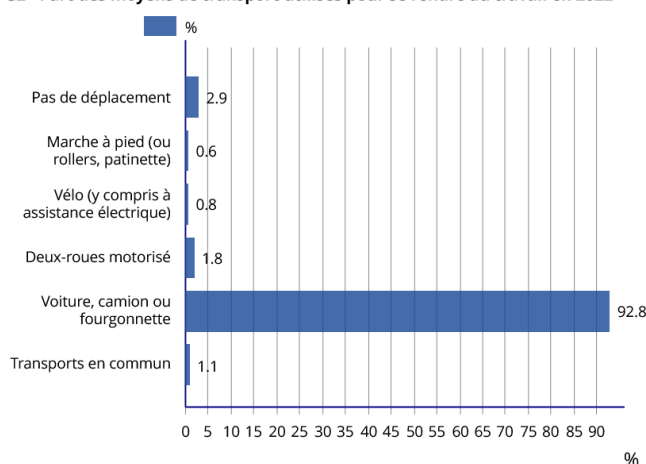
- La majorité des personnes travaillant à Villefranque résident à Villefranque ou dans les communes voisines

Lieu de résidence des actifs travaillant à Villefranke

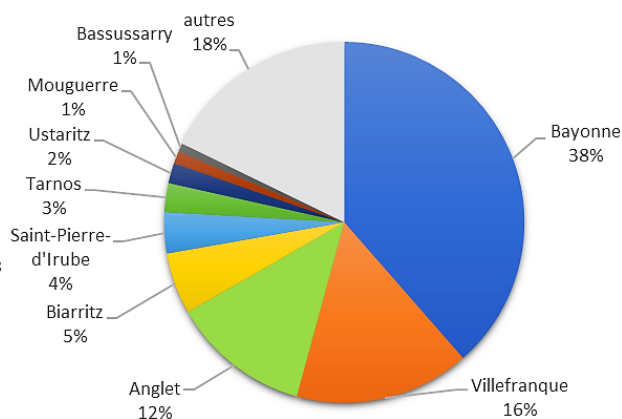


- Plus de 9 actifs milafrangars sur 10 se rendent au travail en voiture, alors que **plus de 50% travaillent dans leur propre commune ou dans les communes voisines.**

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2022



Lieu de travail des actifs résidant à Villefranke



Autrement dit, la plupart des déplacements domicile-travail se font sur des distances à portée de vélo. Ce constat s'applique également aux déplacements vers les établissements scolaires, les zones commerciales et les lieux de loisirs.

Mode	Distance typique observée	Zone optimale de report modal
Marche	0–3 km (moyenne autour de 1,3 km)	< 2 km
Vélo	0–8 km (moyenne entre 2,9 et 4,6 km)	2–6 km
Vélo à assistance électrique	5–15 km (moyenne entre 5,9 et 7,3 km)	7–15 km
Multimodal (vélo + TC ou covoiturage)	> 10 km	au-delà de 10 km

Une objection fréquente à l'usage du vélo est la "boucle de déplacement" : déposer les enfants à l'école avant d'aller travailler. Ce point, central pour la mobilité des enfants, sera abordé plus loin. Mais il ne doit pas masquer l'essentiel : **le potentiel de report modal est considérable**, notamment avec l'essor des vélos

cargo, longtails et autres équipements utilitaires — à condition que la continuité, la sécurité et la lisibilité du réseau cyclable soient garanties.

Les aménagements réalisés ces dernières années ont prouvé que la dynamique peut s'enclencher, mais aussi que le réseau cyclable reste discontinu et souvent inadapté à un usage quotidien. Le prochain mandat doit viser un objectif simple : **permettre à ceux qui ne se déplacent pas encore à vélo de s'y mettre.**

L'enjeu est de relier efficacement les quartiers d'habitation aux principaux pôles d'emploi, d'étude, de commerce et de loisirs, mais aussi d'assurer les liaisons entre ces pôles eux-mêmes (cf. boucle de déplacement). Une attention particulière doit être portée aux quartiers périphériques — Séqué, Arrousets, Polo-Beyris, Sutar, Les Salines, Les trois Croix ... — ainsi qu'aux communes proches telles que Boucau, Tarnos, Saint-Pierre-d'Irube, Villefranque ou Bidart.

Motif du déplacement	Principaux pôles ou destinations
Travail	CH Côte Basque, Ville de Bayonne, Safran, Dassault Aviation, Clinique Aguilera, Clinique Belharra, Port de Bayonne, Leroy Merlin, zone de Maignon, zone du Busquet à Anglet (Leclerc–Action–Décathlon...), BAB2, Ametzondo, secteur du Forum, zone commerciale de Tarnos
Études	Campus de la Nive (UPPA), IUT / Technocité, établissements scolaires (lycées, collèges et écoles)
Commerces	BAB2, zone du Busquet à Anglet (Leclerc–Action–Décathlon...), Ametzondo, centre-ville de Bayonne et de Biarritz, zone commerciale de Tarnos, marchés (Halles de Bayonne et de Biarritz, Marché Quintaou et de la place des Gascons à Bayonne ...)
Loisirs	Centres-villes festifs, lieux culturels (cinémas, théâtres), océan (Anglet, Biarritz mais aussi Bidart et Tarnos), installations sportives, Conservatoire Maurice Ravel

Remarque : Les gares et les pôles d'échanges multimodaux sont également des pôles générateurs de déplacements importants

Ces pôles, bien identifiés, concentrent une part importante des flux quotidiens. Ils sont situés le long des axes structurants dédiés aux véhicules motorisés. Ces mêmes axes doivent désormais devenir les colonnes vertébrales des déplacements à vélo.

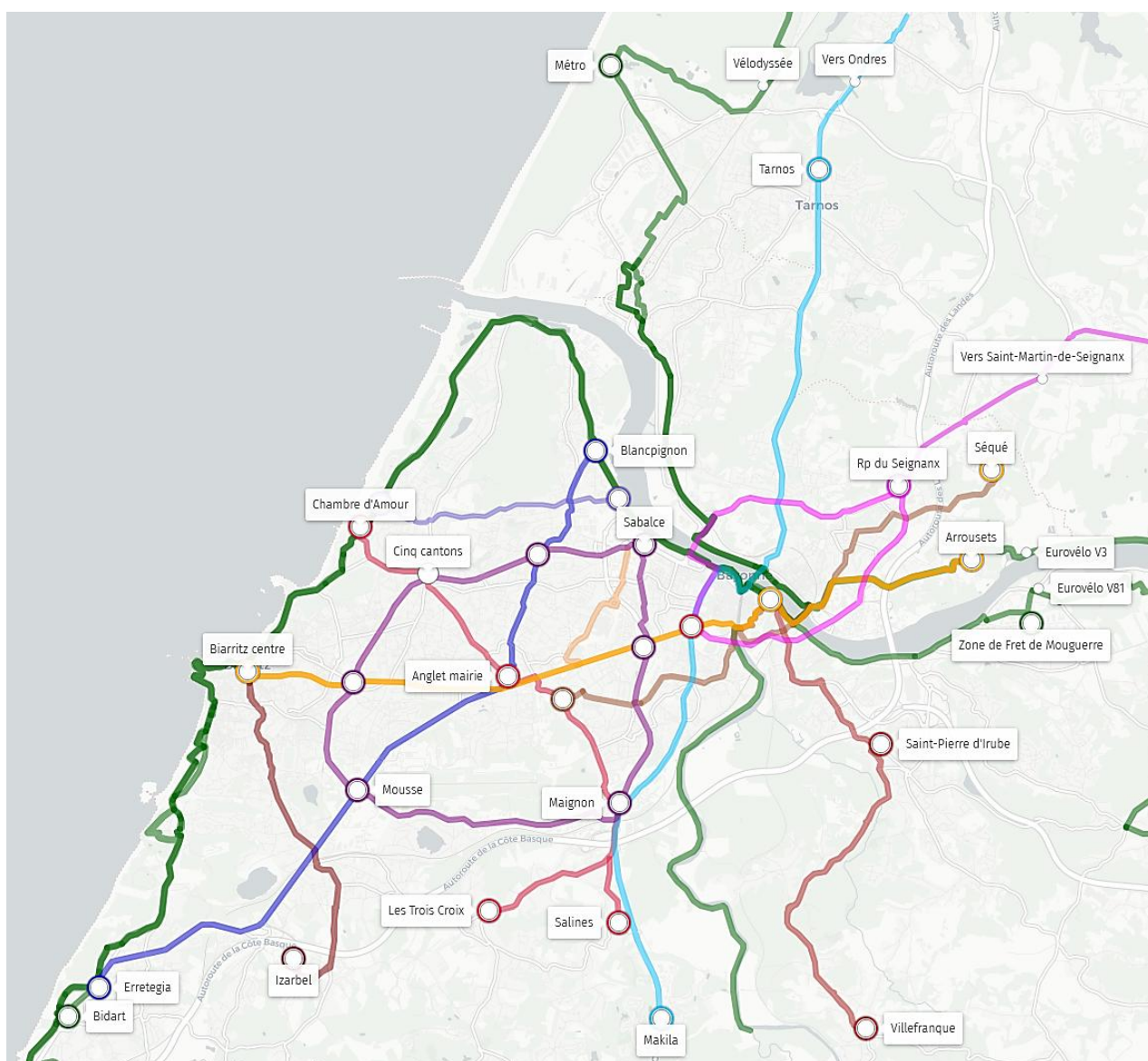
III. Un mandat pour lever les freins au vélo

Cela suppose de conjuguer des itinéraires structurants directs et continus et un maillage fin (liaisons vers les écoles, équipements public et sportifs, quartiers résidentiels ...)

1. Des itinéraires structurants, directs et continus

Pour permettre à chacun d'envisager le vélo comme un véritable mode de déplacement, il faut d'abord un réseau lisible et continu, qui relie efficacement les quartiers d'habitation aux pôles d'emploi, d'étude, de commerce, de loisirs ... ainsi que les communes avoisinantes.

Ces itinéraires doivent constituer la colonne vertébrale de la politique cyclable intercommunale : un Réseau Express Vélo (REVE) identifiable, jalonné, conçu comme un réseau de lignes de bus avec des correspondances entre axes principaux et avec les itinéraires de desserte fine.



Réseau Vélo REVE Côte Basque Adour

REVE C1 Rd pt du Seignanx (vers Saint-Martin-de-Seignanx) <-> Saint-Léon <-> Pont Grenet

REVE C2 BAB <-> Mousse <-> Maignon <-> Sabalce

REVE D1 Arrousets <-> Biarritz

REVE D2 Ondres-Tarnos <-> Makila

REVE D3 Les Trois Croix/ Les Salines <-> Chambre d'Amour

REVE D4 Blancpignon <-> Erretegia

REVE R1 Séqué <-> Montauray

REVE R2 Villefranque <-> Mousseroles

REVE R3 Biarritz centre <-> Izarbel

REVE R4 Chambre d'Amour <-> Adour

REVE R5 Cadran <-> Jorlis

Eurovélo V1 Vélodyssée Métro <-> Bidart

Eurovélo V81 Vélosud Urt <-> Mouguerre <-> Bayonne

Eurovélo V3 Scandibérique Urt <-> Arrousets <-> Bayonne

Mais **tracer un réseau ne suffit pas** : pour convaincre celles et ceux qui n'utilisent pas encore le vélo, ces itinéraires doivent être **confortables, sécurisés et cohérents** du premier au dernier mètre.

2. Des aménagements à la hauteur de l'ambition

Les habitants adopteront le vélo si les conditions de sécurité et de confort sont réunies.

Cela suppose des aménagements conformes à un **cahier des charges exigeant**, garant de la qualité du réseau :

- **Des pistes cyclables larges**, continues, **physiquement séparées** de la circulation motorisée et des trottoirs ;
- **Des intersections sûres et lisibles**, assurant la covisibilité entre usagers par l'orthogonalisation des voies, avec des régimes de priorité cohérents et respectueux du Code de la route ; une attention particulière pour la traversée des giratoires
- Le **respect strict du Référentiel d'Aménagements Cyclables (RAC)**, adopté à l'unanimité en décembre 2023 par le SMPBA et **des préconisations du CEREMA** : séparation claire des modes, largeur minimale, suppression des ressauts, rayons de giration, qualité du revêtement
- Et enfin, **l'abandon des "pistes sur trottoir"** ou à la place des trottoirs et des voies vertes en milieu urbain : un trottoir est un espace piéton, pas une voie cyclable de substitution. Il est indispensable et non négociable.

3. Un maillage fin : relier les quartiers et permettre les déplacements du quotidien

Un réseau express vélo, aussi performant soit-il, ne sera efficace que s'il est complété par un **maillage local dense**, qui permette à chacun de s'y raccorder facilement depuis son lieu de vie, d'étude ou de loisirs.

C'est ce maillage fin qui transforme les grands axes cyclables en une **véritable alternative à la voiture**, utilisable au quotidien. Il relie les quartiers entre eux et aux lieux essentiels de la vie de tous les jours — l'école, la boulangerie, la pharmacie, le marché, le stade, la médiathèque...

C'est là que se jouent la majorité des trajets quotidiens : les trajets courts, répétés, familiaux. Ceux qui, aujourd'hui encore, se font encore trop souvent en voiture faute d'alternative sûre continue et lisible.

Des aménagements existent, mais ils restent **morcelés, sans logique d'ensemble**. Il faut désormais **connecter ces morceaux entre eux** et compléter les itinéraires pour former un réseau cohérent et sécurisé à l'échelle du territoire.

Ce maillage doit s'adapter au contexte local :

- des **pistes séparées** sur les axes rapides ou à fort trafic motorisé ;
- des **rues apaisées et sans transit** dans les quartiers résidentiels ce qui passe par une modification drastique des plans de circulation ;
- des **aménagements variés** selon les situations : doubles sens cyclables, vélorues, zones 30 ou de rencontre, voies vertes en milieu péri-urbain ou rural (Note : les voies vertes ne sont pas adaptées en zone urbaine car elles entraînent notamment des conflits piétons / cyclistes) ;
- un **jalonnement clair et homogène** pour rendre le réseau lisible ;
- et autour des écoles, des **"rues aux enfants"** qui favorisent l'autonomie et réduisent le trafic automobile.

Ce réseau de proximité n'est pas un supplément : c'est **la clé pour convaincre celles et ceux qui ne se déplacent pas encore à vélo**.

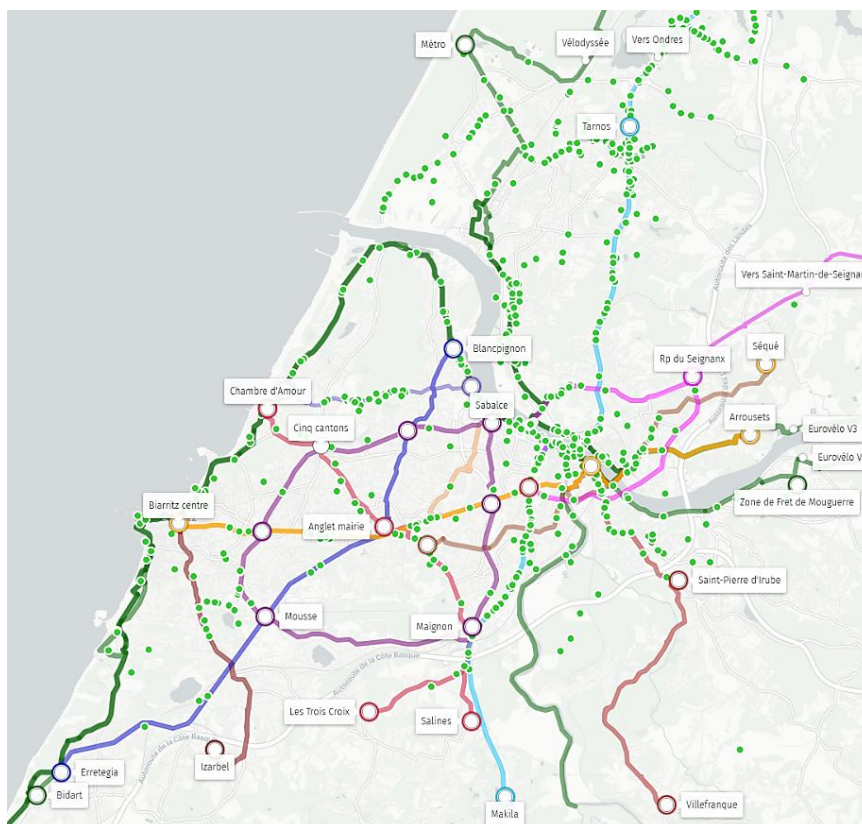
C'est lui qui permettra à chacun de rejoindre facilement son école, ses commerces ou ses activités — sans détour, sans contrainte et sans insécurité ... et sans voiture

Etat des lieux

D'après Les cyclistes du quotidien qui ont répondu au baromètre vélo 2025, sur une partie de ces itinéraires la situation s'est améliorée.

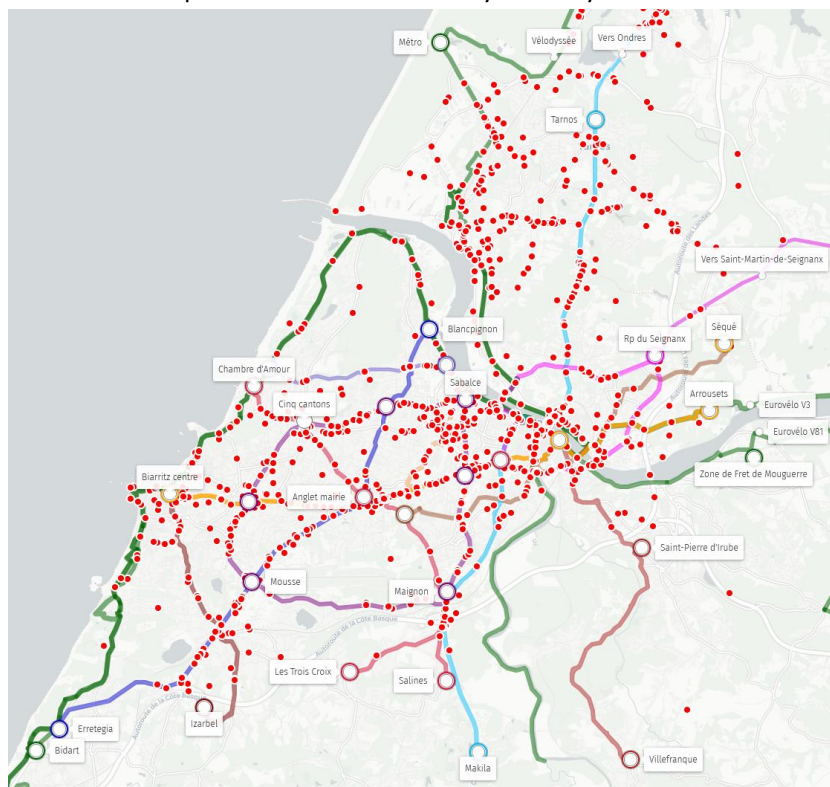
(source : www.barometre-velo.fr/2025/carte/)

Progrès constatés les 2 dernières années selon les cyclistes ayant contribué au baromètre vélo 2025



Mais beaucoup reste à faire :

Points à traiter prioritairement selon les cyclistes ayant contribué au baromètre vélo 2025



Remarque : la plupart de ces points sont situés sur les axes structurant de notre pôle.

La loi impose des aménagements cyclables lors de chaque rénovation

L'article L228-2 du Code de l'environnement impose la création d'aménagements cyclables à l'occasion de toute réalisation ou rénovation de voie urbaine, hors autoroutes et voies rapides. Cette obligation légale est trop souvent ignorée ou contournée.

Chaque chantier de voirie est une opportunité de développer le réseau cyclable. Pistes, bandes, zones de rencontre, marquages au sol : les solutions existent, et doivent être choisies en fonction des besoins réels et des orientations du plan de mobilité.

Plutôt que de brandir la loi comme une menace juridique, faisons-en un levier politique : **respecter la loi, c'est respecter les usagers.**

4. Le Code de la route, un levier pour sécuriser les déplacements à vélo

Pour celles et ceux qui n'osent pas encore se déplacer à vélo, la sécurité perçue est décisive. Et pourtant, plusieurs dispositifs prévus par le Code de la route — simples à mettre en œuvre — restent sous-utilisés. Leur application cohérente et visible peut transformer l'expérience cyclable, sans nécessiter de grands travaux.

Le principal frein à leur déploiement tient souvent à des représentations erronées : leur apport à la sécurité des cyclistes est parfois contre-intuitif, alors qu'ils ont fait leurs preuves.

a. M12 : tourner ou aller tout droit au feu, en toute sécurité

Le panneau **M12 « cédez le passage cycliste »**, intégré au Code de la route en janvier 2012, autorise les cyclistes à franchir un feu rouge pour aller dans la ou les directions indiquées sur le panneau, à condition de céder le passage aux autres usagers. Il est présent à Bayonne et Biarritz, mais encore absent à Anglet.

- **Sécurité** : évite les démarrages simultanés avec les voitures, **réduit les cisaillements dangereux** aux carrefours, notamment pour les mouvements de tourne-à-droite et les croisements de trajectoire.
- **Fluidité** : limite les arrêts inutiles, rend le vélo plus compétitif sur les trajets courts.

b. Double-sens cyclable : élargir le réseau sans modifier la voirie

Le double-sens cyclable en zone 30 et en zone de rencontre a été érigé en norme en juillet 2008 et généralisé à toutes les voies limitées à 30 km/h depuis 2015. Depuis 2010, un maire doit justifier toute interdiction. Il permet aux cyclistes de circuler dans les deux sens dans les rues à sens unique pour les véhicules motorisés. Il est bien déployé à Bayonne et Anglet, mais reste rare à Biarritz.

- **Sécurité** : évite les détours par des axes plus rapides ou dangereux, apaise la circulation.
- **Lisibilité** : rend le réseau plus intuitif et accessible, notamment pour les enfants et les nouveaux usagers.

Recommandation : Même si aucune signalisation n'est obligatoire pour signaler un double-sens cyclable aux automobilistes, il est fortement recommandé d'installer un panneau à l'entrée de la rue côté sens unique automobile, une signalisation aux intersections, et des marquages au sol réguliers pour renforcer la légitimité et la sécurité des cyclistes et la lisibilité pour tous les usagers.

c. Sas vélo : protéger les cyclistes au démarrage

Officiellement Intégrés dans le code de la route en 1998, les **sas vélo** sont des espaces réservés aux cyclistes devant les feux tricolores.

- **Sécurité cyclistes** : permet aux cyclistes de se positionner devant les voitures, d'être vus, et de démarrer sans être coincés dans le trafic.

- **Sécurité piétons** : en éloignant les véhicules du passage piéton, le sas améliore la visibilité des piétons — notamment les plus petits vis-à-vis des véhicules hauts — et le confort de traversée.

Recommandation : À Anglet, les sas sont **colorisés en orange**, couleur adoptée localement pour signaler les priorités vélo aux intersections. Cette colorisation renforce leur visibilité et leur respect par les automobilistes.

d. Régime de priorité : clarifier les traversées cyclables

Selon l'article R.515-14 du Code de la route, une piste cyclable est juridiquement considérée comme faisant partie intégrante de la chaussée principale qu'elle longe. Elle bénéficie du même régime de priorité que cette voie. Une piste cyclable a donc le même **régime de priorité que la voie qu'elle longe**.

- **Fluidité** : les cyclistes bénéficient de la même priorité que les automobilistes qui roulent sur la même chaussée vis-à-vis de ceux qui coupent leur voie
- **Sécurité** : les cyclistes bénéficieront de la priorité à condition que cela soit clairement signalé.

Recommandation du RAC : coloriser les traversées cyclables prioritaires pour éviter les malentendus et sécuriser les franchissements.

Dans les intersections où les cyclistes ne sont pas prioritaires, il est essentiel de matérialiser leur trajectoire par des pictogrammes blancs au sol — pour renforcer leur visibilité auprès des automobilistes, mais aussi pour guider les cyclistes vers le passage le plus sûr.

e. Déviations cyclables : assurer la continuité en cas de travaux

Lorsqu'un aménagement cyclable est interrompu par un chantier, les cyclistes ne doivent pas être laissés sans solution. Chaque zone de travaux doit prévoir une **déviations clairement signalée, continue et sécurisée**, afin de garantir la fluidité des déplacements et d'éviter les situations dangereuses.

- **Lisibilité** : une signalisation homogène et visible guide les cyclistes vers l'itinéraire provisoire.
- **Sécurité** : les déviations doivent éviter les conflits avec les piétons et les véhicules motorisés.
- **Respect** : maintenir une continuité, même temporaire, c'est reconnaître le vélo comme un véritable mode de déplacement.

Appliquer pleinement ces dispositifs, c'est rendre le réseau cyclable plus sûr, plus fluide et plus lisible — pour les usagers actuels comme pour ceux qui hésitent encore à se lancer. C'est une étape simple, réglementaire, mais décisive pour faire du vélo une vraie option de mobilité.

5. Le stationnement

Stationner son vélo facilement, partout, pour tous

Pour celles et ceux qui n'utilisent pas encore le vélo, le stationnement est souvent un frein majeur : difficulté à repérer les emplacements faute de signalisation claire, manque de sécurité, peur du vol, absence d'arceaux ou d'abris couverts — surtout sous un climat pluvieux — ou impossibilité de stationner chez soi rendent le vélo impraticable au quotidien. Offrir des lieux de stationnement bien répartis, pensés pour les usages réels, c'est lever un obstacle concret à la pratique.

a. Multiplier les arceaux et abris sécurisés

Le stationnement vélo doit être présent là où les gens vivent, travaillent, étudient et se déplacent. Cela implique :

- Des **arceaux robustes** adaptés à tous types de vélos dans les centres-villes, les lieux d'étude, les zones commerciales et les abords des équipements publics, partout où l'on gare son vélo pour quelques minutes ou quelques heures en journée. Les pinces-roues, encore trop présents dans

certaines équipements publics, doivent être proscrits : ils abîment les vélos et ne protègent pas contre le vol.

L'application de la loi LOM (article 52) impose la neutralisation du stationnement motorisé dans les 5 mètres en amont des passages piétons. La libération de ces espaces offre une occasion idéale pour y installer des arceaux partout en ville.

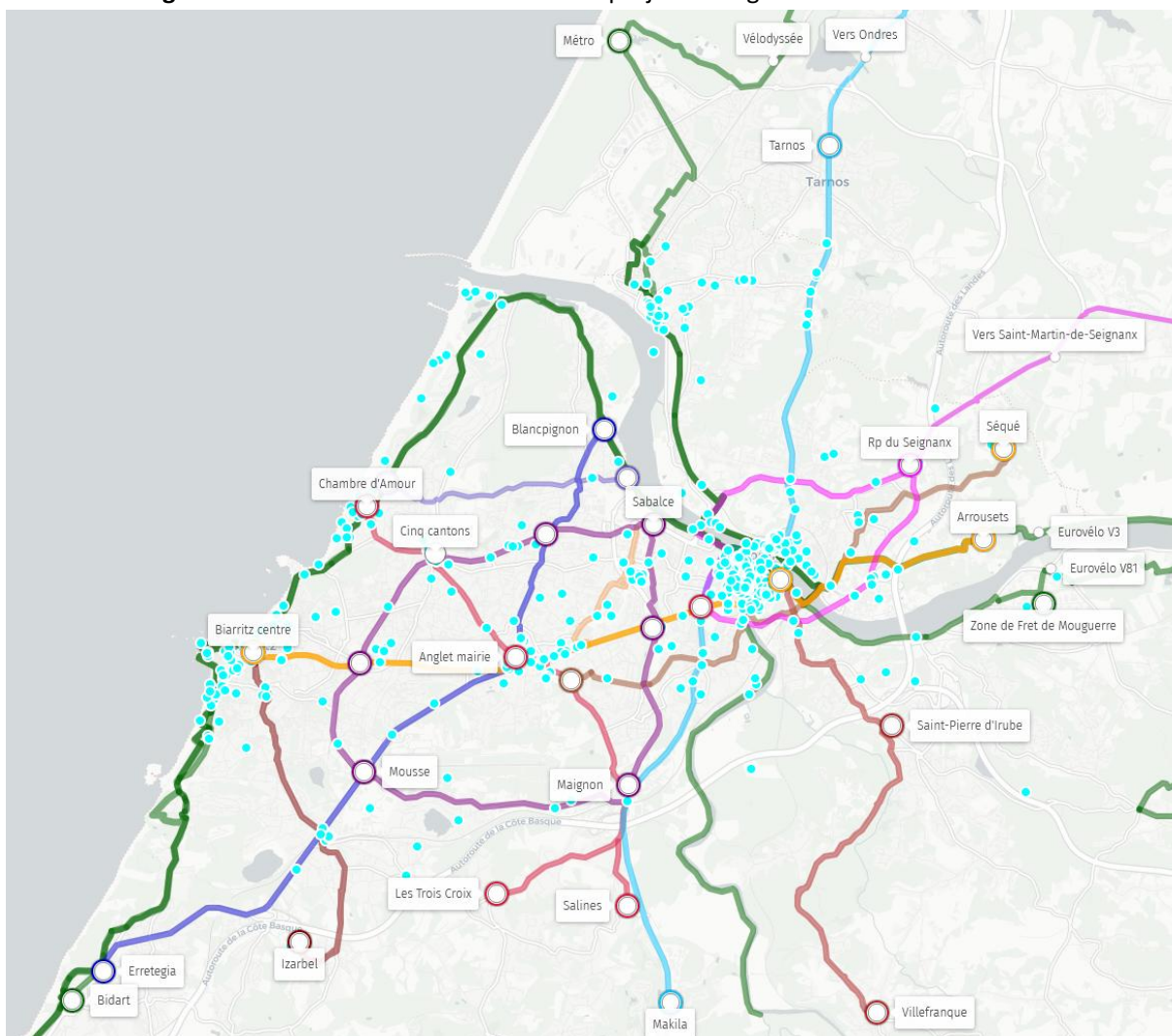
« Aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf s'il est réservé aux cycles, aux engins de déplacement personnel ou aux cycles à pédalage assisté. »

- Des **abris sécurisés** (fermés, couverts, éclairés, adaptés à tous types de vélos) sur abonnement dans les gares, parking-relais... et partout où on laisse son vélo toute la journée ou la nuit
- Une prise en compte systématique du stationnement vélo dans les projets d'aménagement urbain, dès la phase de conception.

b. Soutenir le stationnement résidentiel

Pour les habitants sans garage ou en habitat collectif, l'absence de solution de stationnement à domicile freine l'usage du vélo. Des dispositifs adaptés permettent de lever ce frein :

- Des **abris** ou **cages à vélos sécurisées** sur abonnement dans l'espace public dans ou à proximité des quartiers denses ;
- Des **abris collectifs en copropriété**, avec accompagnement technique et soutien financier ;
- L'**intégration du stationnement vélo** dans les projets de logements neufs ou rénovés.



Besoin de stationnement signalé par les cyclistes ayant contribué au Baromètre Vélo 2025
(source : www.barometre-velo.fr/2025/carte/)

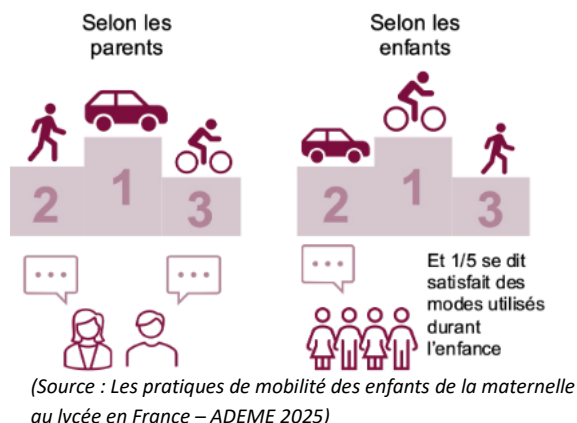
IV. Les trajets domicile-études

La majorité des jeunes Angloys étudient à proximité : plus de la moitié à Anglet, un quart à Bayonne, 10 % à Biarritz. (Source : Insee - Mobilités scolaires en 2022 : déplacements domicile - lieu d'études)

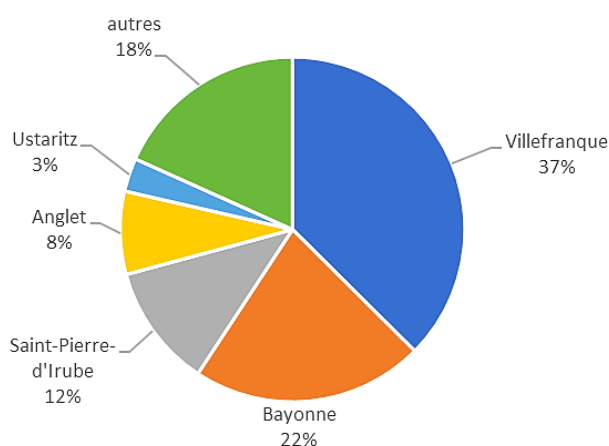
Ces distances se prêtent très souvent à la marche ou au vélo. À condition que le réseau cyclable soit cohérent et bien maillé, collégiens, lycéens et étudiants peuvent s'y rendre sans voiture.

En revanche, pour les plus jeunes, il faut encore lever plusieurs freins : sécurité, continuité, accompagnement et apprentissage de l'autonomie

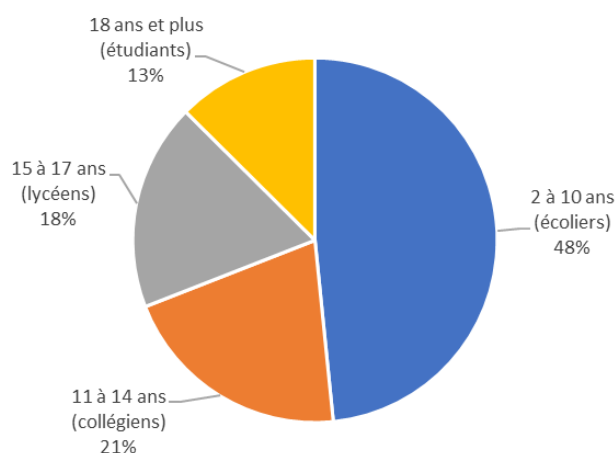
Préférences des enfants pour les modes de déplacement



Lieu de scolarisation des Milafrangars de 2 ans ou plus



Scolarisation des Milafrangars selon l'âge



Selon l'ADEME (2025), un tiers des enfants sont conduits à l'école en voiture chaque jour. Ce réflexe renforce la dépendance à l'auto et prive les enfants d'une expérience essentielle : apprendre à se repérer et à se déplacer seuls.

Pourtant, 85 % ont un vélo. Mais seulement 6 % l'utilisent pour aller à l'école alors qu'il est leur mode de déplacement préféré (Source : Les pratiques de mobilité des enfants de la maternelle au lycée en France – ADEME 2025)

Le problème n'est pas l'équipement, mais les conditions : sécurité, lisibilité, continuité.

Si le trajet est sûr, les parents lâchent la voiture. Et le vélo devient une vraie option.

L'école, moteur du changement

C'est à l'école que tout commence.

Pour que chaque enfant puisse se déplacer autrement il faut :

- **Généraliser le programme "Savoir Rouler à Vélo"** jusqu'au niveau 3, pour que chaque élève de CM2 sache circuler en ville en autonomie ;
- **Soutenir l'apprentissage de l'autonomie** dès le plus jeune âge, en créant des circuits d'agilité ou de sécurité routière en accès libre
- **Créer des "rues aux enfants"**, sans voitures, pour apaiser les abords des écoles et encourager les trajets actifs ;
- **Relier chaque école à son quartier** par des itinéraires cyclables sûrs et visibles.
- **Installer des arceaux vélos devant et dans les écoles**



Des enfants qui roulent, des familles qui changent

Changer la mobilité des enfants, c'est changer celle des adultes. Les trajets scolaires influencent ceux des parents, souvent liés au travail, aux courses ou à d'autres activités.

Aller à l'école à vélo avec son enfant (que celui-ci soit sur son propre vélo ou sur celui de ses parents), c'est aussi choisir le vélo pour le reste de la journée.

Repenser le chemin de l'école, c'est agir là où le **report modal est le plus accessible** : sur ces trajets courts, répétés, quotidiens qui remplissent nos rues chaque matin.

C'est offrir aux familles **une alternative simple à la voiture**, et aux enfants **la liberté d'apprendre à se déplacer autrement**.

C'est aussi une **question de santé publique** : l'inactivité physique et la sédentarité des enfants progressent, avec des conséquences préoccupantes à long terme. Leur permettre de marcher ou de pédaler chaque jour, c'est leur donner le goût du mouvement et les réflexes d'une vie active.

Mais changer la mobilité des enfants, c'est aussi **changer celle des adultes**.

Les trajets scolaires structurent les journées, souvent combinés avec le travail, les courses ou les loisirs. Si les enfants vont à vélo, les parents peuvent eux aussi enfourcher le leur — pour les accompagner, puis continuer vers leur lieu de travail.

Ainsi, en transformant la mobilité des plus jeunes, c'est **toute une génération de familles** qu'on aide à franchir le pas vers des modes actifs.

V. Valoriser les commerces et entreprises engagés

Les lieux de travail et de consommation facilitent l'adoption du vélo. La collectivité peut valoriser les initiatives locales et lever les freins matériels et organisationnels. D'autant plus que tout le monde y gagne : les piétons et les cyclistes sont souvent les meilleurs clients des commerces de proximité : ils dépensent moins par visite que les automobilistes, mais viennent plus souvent et dépensent au total davantage

Concrètement cela passe par :

- Créer un label **"Commerce Cyclo-Friendly ou plutôt Cyclo-Lagun"** pour distinguer les commerces offrant un stationnement vélo visible, sécurisé et accessible.
- Encourager les entreprises à aménager abris-vélos, douches et casiers pour faciliter la venue à vélo des salariés.
- Mettre en place des aides économiques ciblées pour accompagner les projets exemplaires (installation d'abris, parkings sécurisés, incitations internes).

La mairie doit, en miroir, montrer l'exemple :

- Proposer un vélo de fonction pour élus et agents ;
- Mettre à disposition une flotte de vélos (classiques, cargos, pliants) pour les déplacements inter-sites ;
- Aménager vestiaires, douches et casiers pour les agents vélotafeurs ;
- Intégrer la formation à la mobilité active au sein des services municipaux

C'est aussi là que commence le changement de pratique.

VI. Les piétons, quel rapport avec le vélo ?

Mais que viennent faire les piétons dans un plaidoyer pour le vélo ?

Tout, justement. Parce qu'un territoire qui facilite la marche est aussi celui où le vélo trouve naturellement sa place. Les piétons et les cyclistes sont les deux faces d'une même mobilité apaisée — celle qui redonne la priorité à l'humain plutôt qu'à la voiture.

Pendant longtemps, les piétons ont été **la variable d'ajustement du partage de la voirie**.

Pour créer un aménagement cyclable, on a souvent préféré **rogner sur le trottoir** plutôt que de réduire l'espace dévolu à la voiture. Le résultat, on le connaît : **des conflits d'usage** et **des cyclistes cantonnés sur les trottoirs**, parfois par obligation, parfois par habitude, au détriment des piétons.

Il est temps d'inverser cette logique.

Il faut **rendre les trottoirs aux piétons** et **redéfinir la hiérarchie des usages** : d'abord la marche, puis le vélo, ensuite les transports collectifs, et en dernier la voiture — d'abord en circulation, puis en stationnement.

Et quand les pistes cyclables sont voisines des trottoirs, il est essentiel de **rétablir la clarté des espaces** : la piste doit se situer **au niveau de la chaussée**, car elle en fait partie — c'est une voie de circulation réservée aux cyclistes, pas une extension du trottoir.

Cette distinction simple évite les malentendus, sécurise les piétons et responsabilise les cyclistes.

Pour limiter les conflits d'usages et développer la marche pour tous, plusieurs leviers concrets existent :

- **Créer une trame piétonne continue**, pour offrir un environnement agréable, attractif et sécurisé, propice à la vie locale.
- **Proposer des itinéraires cyclables alternatifs** aux grands axes piétons, afin que chacun trouve sa place sans se gêner.
- **Généraliser les trottoirs traversants** pour améliorer la continuité, la sécurité et le confort des piétons, en particulier des personnes à mobilité réduite, tout en incitant les automobilistes mais aussi les cyclistes à ralentir.
- **Réaliser des trottoirs plats**, sans "bateaux", lors des rénovations, afin de préserver un espace accessible et lisible pour tous.

Donner de la place aux piétons, c'est **redonner de la cohérence au système de mobilité** : une rue claire, apaisée, où chacun sait où il doit être et où la voiture redevient l'invitée, non la maîtresse de l'espace public.

VII. Et la Communauté d'Agglomération Pays-Basque dans tout ça ?

Construire une politique cyclable à l'échelle du territoire

La Communauté d'Agglomération Pays Basque (CAPB) a confié sa compétence « Transports » au Syndicat des mobilités Pays Basque-Adour (SMPBA), qui regroupe toutes les communes de l'agglomération ainsi que Tarnos, Ondres et Saint-Martin-de-Seignanx. Ensemble, ils portent une ambition affichée : proposer une alternative crédible au tout-voiture.

Le réseau de transport en commun se développe mais en matière de vélo, cette ambition reste encore trop fragmentée. Le SMPBA agit sur deux leviers : la création de pistes cyclables le long des lignes de bus en site propre, et le soutien financier aux projets communaux. Or, les communes restent maîtres d'ouvrage et

privilégient leurs besoins internes. Résultat : un réseau cyclable morcelé, sans continuité entre les communes, les pôles de vie, d'études et d'emploi.

Pourtant, la CAPB dispose d'une compétence essentielle : la voirie d'intérêt communautaire. Elle pourrait — et devrait — porter les aménagements cyclables sur les grands axes structurants du territoire : boulevard du BAB, axe Dassault-Aritxague, avenue Grenet... Après six ans de mandat, le bilan est maigre : quelques tronçons à Bayonne et prochainement à Anglet (livraison prévue fin 2026), un projet en étude, un autre à l'état d'intention à Biarritz. Aucune continuité.

Il est temps de changer d'échelle. Les territoires qui avancent — Bordeaux, Toulouse, Grenoble — ont tous adopté un plan vélo intercommunal, avec des lignes identifiées (type REV), un budget dédié et une gouvernance claire. Ici, chacun agit selon son calendrier électoral et ses priorités locales. Il faut une stratégie commune.

Une nouvelle ambition pour le second mandat

Pour faire du vélo un mode de déplacement du quotidien, la CAPB et le SMPBA doivent agir ensemble, chacun dans leur champ de compétence, selon une logique de réseau. Cela implique :

- Une prise en charge directe et complète des aménagements cyclables d'intérêt communautaire selon une définition à créer
- Un système de subventions graduées selon l'impact territorial :
 - Bonification renforcée pour les projets connectés à un axe structurant ou desservant une école, une zone d'activités ou un équipement public majeur.
 - Soutien intermédiaire pour les projets assurant une continuité entre aménagements existants.
 - Aide simple pour les aménagements de desserte locale ou interne à une commune.

Cette hiérarchisation permet de soutenir l'effort communal tout en construisant un réseau intercommunal cohérent, lisible et sécurisé.

Des aménagements cyclables à la hauteur

Le Syndicat des mobilités Pays-Basque Adour (SMPBA) s'est doté d'un outil précieux : le Référentiel des Aménagements Cyclables (RAC). Ce document technique conditionne aujourd'hui l'attribution des subventions à son respect, via le règlement d'intervention du syndicat. C'est une base solide — que la Communauté d'Agglomération devrait s'appliquer à elle-même pour ses propres projets.

Mais ce référentiel mérite d'être renforcé. Certains critères, comme la largeur des voies, doivent être précisés pour garantir un véritable niveau de service. Une piste cyclable bidirectionnelle structurante, par exemple, ne devrait jamais faire moins de 3,50 mètres de large.

Le choix de la colorisation des pistes - et notamment des intersections - abordée dans ce document, ne doit pas être laissé au bon vouloir du gestionnaire de voirie. Il n'est pas envisageable que chacune des 158 communes puissent adopter une couleur différente. Ceci est en parfaite contradiction avec le souhait affiché du SMPBA d'assurer la continuité du réseau cyclable.

Enfin, il est temps d'en finir avec les dérogations de confort. L'exigence doit devenir la norme. Si l'on veut un réseau cyclable crédible, il faut cesser de tolérer les aménagements au rabais.

Respecter les engagements pris au sein de la communauté d'agglomération.

Trop souvent les élus n'appliquent pas à leur propre ville les décisions prises au sein de la Communauté d'Agglomération (où ces mêmes élus siègent pourtant parfois) quand bien même ces décisions manquent d'ambition comme c'est le cas par exemple pour le Référentiel d'Aménagements Cyclables.

Afin d'assurer une cohérence dans la politique de mobilité et pour rattraper le retard pris dans l'atteinte des objectifs fixés par l'agglo dans son PDM ratifié par l'ensemble des villes, il est primordial que les élus s'engagent à respecter les décisions prises par la Communauté d'Agglomération.

Penser l'intermodalité : le vélo comme maillon d'un système

Le vélo ne peut pas tout faire. Pour les distances longues ou les trajets complexes, l'alternative à la voiture passe par l'intermodalité. Et là encore, l'échelle intercommunale est la bonne.

- Vélo + transports en commun : cela suppose des pôles d'échange bien équipés. Gares ferroviaires, gares routières, parkings relais doivent offrir des stationnements vélos sécurisés, accessibles et visibles. Sans cela, le vélo reste cantonné aux trajets courts.
- Vélo + transports en commun + vélo : pour que le vélo accompagne l'usager tout au long du trajet, il doit pouvoir être embarqué dans les cars et les trains. Cela implique des véhicules adaptés, mais aussi une politique tarifaire cohérente.
- Un pass mobilité multimodal — type Txik Txak — doit permettre de combiner vélo, bus et train dans une seule interface. Sans intégration des services, pas d'intermodalité réelle.

VIII. Construire un véritable « système vélo »

Après les infrastructures, il faut s'intéresser aux personnes : comment lever les freins, donner confiance et créer l'envie de pédaler ? Le passage au vélo ne se décrète pas, il s'accompagne. C'est tout l'enjeu d'un « système vélo » qui agit sur les comportements, les représentations et les conditions matérielles.

Apprendre. Le changement de pratique commence par l'acquisition de compétences. Les programmes de remise en selle pour adultes et seniors, les formations pratiques pour circuler en ville ou entretenir son vélo, ainsi que le soutien aux ateliers associatifs d'autoréparation, permettent à chacun de se sentir capable et autonome.

Expérimenter. Pour franchir le pas, il faut des occasions de tester le vélo dans un cadre positif. Des campagnes de communication qui valorisent ses bénéfices pour la santé, le climat et l'économie, des journées sans voiture ou des manifestations conviviales autour du vélo du quotidien créent un climat culturel favorable et transforment l'image du vélo en pratique moderne et désirable.

S'équiper. Enfin, l'accès aux services est décisif. La location longue durée ou les aides à l'achat de vélos classiques, longtails, cargos ou utilitaires, musculaires et électriques, notamment pour les ménages modestes, lèvent les obstacles financiers et rendent la pratique accessible à tous.

En combinant ces trois dynamiques — apprendre, expérimenter, s'équiper — le « système vélo » complète les aménagements et rend possible une véritable transition. Il ne s'agit pas seulement de construire des pistes, mais de créer un environnement où chacun peut, pas à pas, adopter le vélo comme mode de déplacement quotidien.

IX. Budget et gouvernance : passer des intentions aux actes

Les plans vélo de Bayonne, d'Anglet et de l'Agglomération Pays-Basque existent déjà, ils ont été votés et concertés. Ce qui manque aujourd'hui, ce n'est pas la vision, mais la mise en œuvre et la transparence. Pour que le vélo devienne une véritable alternative, il faut une gouvernance claire et des moyens pérennes.

Cela veut dire confier à l'agglomération la réalisation des axes structurants, pour garantir la continuité entre communes. Cela veut dire aussi adopter dès le début du mandat un plan vélo local, avec des objectifs chiffrés et un calendrier précis. Mais un plan sans moyens reste une promesse : il doit s'appuyer sur un budget vélo identifié, pluriannuel et à la hauteur des ambitions affichées

Trop souvent, les décisions votées à l'échelle intercommunale ne sont pas appliquées dans les communes, alors que ce sont les mêmes élus qui siègent. Respecter les engagements pris collectivement, c'est assurer la cohérence territoriale et rattraper le retard accumulé dans l'atteinte des objectifs du Plan de Mobilité 2020–2030.

Enfin, une politique crédible doit être transparente et participative : publier chaque année les réalisations, le budget utilisé, les accidents recensés et la perception des usagers. Associer systématiquement les habitants et les associations à la concertation et à l'évaluation. Organiser des réunions régulières pour corriger et améliorer les aménagements existants.

En somme, gouverner le vélo, c'est passer des intentions aux actes, avec des moyens clairs, une cohérence territoriale et une transparence qui engage les élus autant que les habitants.

Conclusion

Le prochain mandat doit être celui du passage à l'action. Les communes ont le pouvoir — et la responsabilité — de transformer concrètement les mobilités du quotidien et, par là-même, le visage de nos villes. *Faire des aménagements cyclables pour ceux qui ne se déplacent pas encore à vélo*, c'est le cœur de notre plaidoyer.

Dans un espace fini comme nos centres urbains, créer une piste cyclable séparée, c'est forcément reprendre de la place à la voiture, qui occupe entre 50 et 80 % de l'espace public. Cela commence par le stationnement — une voiture reste immobile plus de 95 % de son temps — puis par la circulation : mettre une rue en sens unique, supprimer une voie là où il y en a deux, réduire le transit. Ces choix demandent du courage politique, car ils suscitent la désapprobation de certains électeurs qui n'imaginent pas se passer de leur voiture.

Mais ils apportent des bénéfices tangibles et immédiats. Aux cyclistes qui franchiront le pas. Aux piétons, à qui l'on rend des trottoirs confortables et sûrs. Aux riverains, qui verront diminuer trafic, bruit et pollution. C'est une transformation qui améliore la qualité de vie pour tous.

Et surtout, ces choix répondent à une attente massive. L'étude réalisée par l'IFOP pour Keolis, rendue publique le **12 novembre 2025**, le montre clairement : **56 % des Français veulent continuer à réduire la place de la voiture en ville, contre seulement 12 % qui souhaitent en développer l'usage**. La société a changé. Nos habitants sont prêts.

Le seul vrai frein aujourd'hui, ce n'est plus l'opinion publique. C'est l'hésitation politique. Le prochain mandat peut être celui qui fera basculer le Pays-Basque vers une mobilité plus juste, plus apaisée, plus saine. Il suffit d'oser reprendre l'espace pour le rendre à la vie. Nous serons là pour soutenir et accompagner celles et ceux qui feront ce choix.