



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

Sur le territoire Côte Basque-Adour, la majorité des trajets quotidiens se font sur des distances courtes, parfaitement adaptées au vélo. Pourtant, la voiture reste dominante, même pour quelques kilomètres. Le Plan de Mobilité 2020–2030, adopté à l'unanimité par les maires, fixe un cap clair : réduire la part de la voiture et accélérer le report vers les mobilités actives. Ce document propose aux candidat-es de s'engager concrètement pour que ces objectifs deviennent réalité dans leur commune – en levant les freins, en aménageant l'espace public, et en donnant à tous la possibilité de choisir le vélo.

Nom de la liste candidate aux élections municipales et communautaires :

Bayonne, l'essentiel c'est vous

Ville : Bayonne

Nom de la tête de liste : Jean-René Etchegarray

Date : 11/03/2026

Signature :

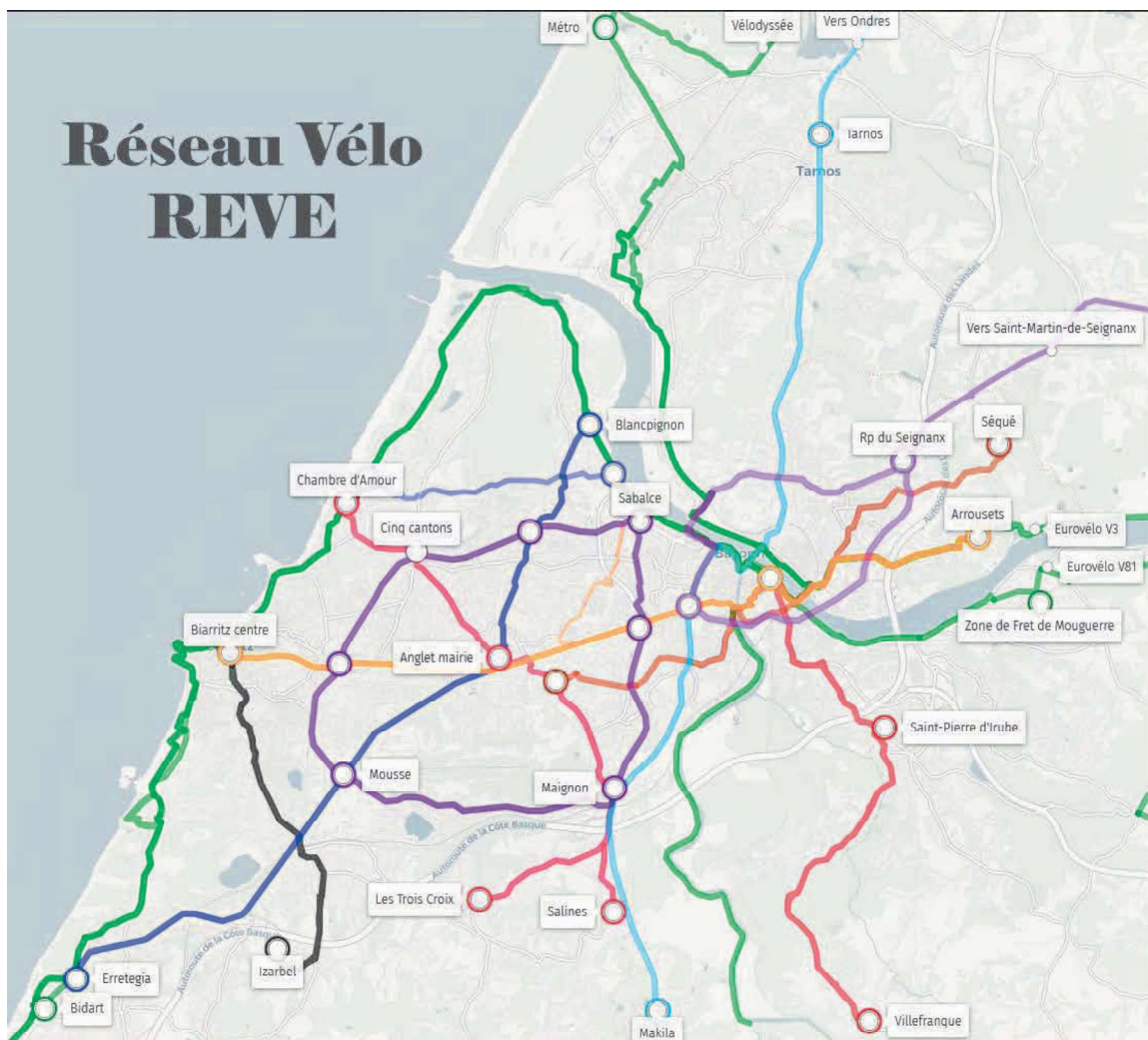
Veuillez noter que ces questions se réfèrent à une note de position détaillée, mise à la disposition des candidats par l'association et accessible sur notre site internet : <https://txirrindola.org/amenagements/>

1. Pour atteindre les objectifs du Plan de Mobilité 2020-2030 de notre agglomération, je m'engage à :

- Mettre en œuvre des aménagements qui permettent d'augmenter la part modale de la marche (+6 %/an) et du vélo (+19 %/an), et à réduire celle de la voiture (-5 %/an).
☒ OUI ☐ NON
- En contraignant la circulation automobile et en réduisant l'espace dédié à la voiture (voies de circulation, places de stationnements) pour atteindre l'objectif de passer de 77 à 52 % de part modale de la voiture conformément à la résolution votée par le maire actuel et les représentants de votre commune au sein du SMPBA.
☒ OUI ☐ NON
- Respecter les engagements pris au sein de l'agglomération pour garantir la cohérence et l'efficacité de la politique de mobilité à l'échelle du territoire.
☒ OUI ☐ NON

2. Pour construire un réseau cyclable cohérent et accessible, je m'engage à :

- Créer des itinéraires structurants, directs, continus, lisibles et confortables entre les quartiers et les pôles de vie et d'activités (emploi, études, commerce, loisirs) y compris en prenant de la place à la voiture conformément au PARM.
☒ OUI ☐ NON



- Déployer un maillage fin dans tous les quartiers pour relier les lieux de vie et d'activités aux grands axes.

☒ OUI
 ☐ NON
- Modifier le plan de circulation à l'échelle des quartiers pour y réduire concrètement la vitesse et le trafic automobile, afin de les apaiser et sécuriser pour les piétons et les cyclistes.

☐ OUI
 ☐ NON
- Adapter les aménagements au contexte local : pistes séparées sur les axes rapides, rues apaisées dans les quartiers résidentiels, vélorues, zones de rencontre.

☐ OUI
 ☐ NON
- Réserver les voies vertes exclusivement aux espaces périurbains en raison des conflits d'usage entre piétons et cyclistes qu'elles génèrent en milieu urbain.

☐ OUI
 ☐ NON
- Assurer la lisibilité du réseau par un jalonnement homogène et une signalisation claire.

☒ OUI
 ☐ NON

3. Pour garantir la sécurité et le confort des cyclistes, je m'engage à :

- Respecter strictement le Référentiel d'Aménagements Cyclables (RAC) du SMPBA sans dérogation de confort et à suivre les préconisations du CEREMA.

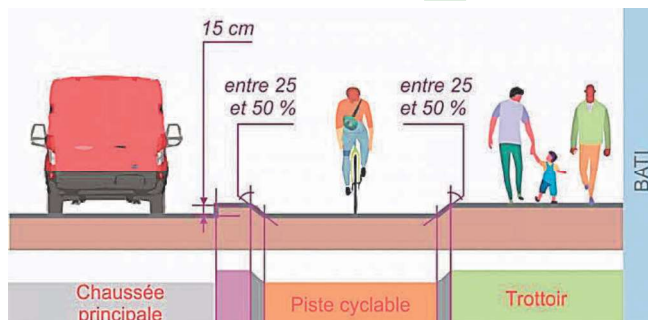
☒ OUI

☐ NON

- Concevoir des pistes larges, continues, séparées physiquement de la circulation motorisée et des trottoirs.

☒ OUI

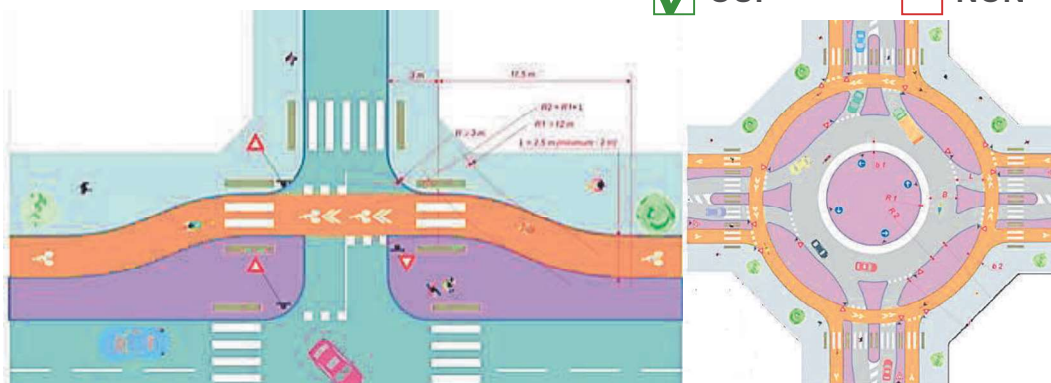
☐ NON



- Sécuriser les intersections et permettre d'assurer la continuité du réseau cyclable : orthogonalisation, régimes de priorité cohérents, traversées visibles.

☒ OUI

☐ NON



- Garantir le confort d'usage : visibilité dégagée, rayons de giration adaptés aux vélos, absence de ressaut (vue zéro), d'obstacles ou de végétation gênante, et entretien régulier des aménagements.

☒ OUI

☐ NON

- Mettre à niveau les aménagements existants non conformes, en corrigeant les défauts de sécurité et de confort.

☒ OUI

☐ NON

- Abandonner la construction de nouvelles pistes cyclables sur trottoir ou de voies vertes en milieu urbain, et transformer les aménagements existants pour rendre les trottoirs aux piétons tout en garantissant de véritables pistes sécurisées aux cyclistes.

☒ OUI

☐ NON

4. Pour appliquer les règles qui facilitent la vie des cyclistes, je m'engage à :

- Mettre en œuvre les dispositifs prévus par le Code de la route : M12 (cédez-le passage cycliste), double-sens cyclable, sas vélo colorisé, régime de priorité.



☒ OUI

☐ NON



- Coloriser systématiquement les traversées cyclables prioritaires en adoptant la couleur commune que l'agglomération définira pour renforcer leur lisibilité et leur respect tout en homogénéisant le réseau cyclable à l'échelle du territoire.

☒ OUI

☐ NON



- Matérialiser les trajectoires vélos par des pictogrammes dans les intersections où ils ne sont pas prioritaires.

☒ OUI

☐ NON

- Signaler et sécuriser les déviations en cas de travaux sur aménagement cyclable.

☒ OUI

☐ NON

- Appliquer l'article L. 228-2 du Code de l'environnement à chaque rénovation de voirie.

☒ OUI

☐ NON

- Créer une trame piétonne continue et des trottoirs traversants pour apaiser les conflits d'usages.

☒ OUI

☐ NON

5. Pour permettre à chaque enfant d'aller à l'école à pied ou à vélo, je m'engage à :

- Généraliser le programme « Savoir Rouler à Vélo » jusqu'au niveau 3 (savoir rouler en ville) dans toutes les écoles primaires, avec un objectif de 100 % des élèves formés en fin de CM2.

☒ OUI

☐ NON

- Créer des « rues aux enfants » apaisées et sans voitures aux abords des établissements scolaires.

☒ OUI

☐ NON

- Relier chaque école à son quartier par des itinéraires cyclables sûrs, continus et visibles (jalonnés et matérialisés).

☒ OUI

☐ NON

- Soutenir l'apprentissage de l'autonomie dès le plus jeune âge, en créant des circuits d'agilité ou de sécurité routière en accès libre.

☐ OUI

☐ NON

6. Pour lever le frein du stationnement vélo, je m'engage à :

- Multiplier les arceaux robustes et adaptés à tous types de vélos là où les cyclistes garent leurs vélos quelques heures, dans les lieux de vie, d'étude, de travail et de consommation.

☒ OUI

☐ NON

- Installer des abris sécurisés (fermés, couverts, éclairés) partout où les cyclistes garent leur vélo des journées entières ou la nuit.

☒ OUI

☐ NON

- Déployer des solutions de stationnement résidentiel en habitat collectif (abris publics, dispositifs en copropriété).

☒ OUI

☐ NON

- Prévoir du stationnement temporaire lors des événements et festivités, intégré systématiquement dans les plans d'organisation.

☒ OUI

☐ NON

- Intégrer systématiquement le stationnement vélo dans tous les projets d'aménagement urbain et de logement.

☒ OUI

☐ NON

- Valoriser les commerces et entreprises cyclo-engagés avec un label dédié et des aides ciblées.

☒ OUI

☐ NON

7. Pour montrer l'exemple dans l'administration, je m'engage à :

- Faciliter l'usage du vélo par les élus et agents : proposer un vélo de fonction, mettre à disposition une flotte adaptée pour les déplacements inter-sites, et aménager si nécessaire des équipements de confort (vestiaires, casiers, douches).

☒ OUI

☐ NON

- Développer une culture de la mobilité active dans l'administration : proposer des formations aux agents municipaux, et former spécifiquement les services de voirie, d'urbanisme et de police aux enjeux des mobilités actives et aux évolutions réglementaires.

☒ OUI

☐ NON

8. Pour soutenir une économie locale à vélo, je m'engage à :

- Encourager la livraison à vélo-cargo et créer des espaces logistiques mutualisés.
☒ OUI ☐ NON
- Soutenir les ateliers vélo associatifs (réparation, apprentissage, réemploi).
☒ OUI ☐ NON
- Accompagner les commerces et entreprises dans leur transition cyclo-compatible.
☒ OUI ☐ NON

9. Pour faciliter l'accès au vélo pour tous, je m'engage à :

- Proposer des aides à l'achat ou à la location longue durée de vélos (VAE et classiques).
☒ OUI ☐ NON
- Faciliter l'intermodalité avec les transports en commun (jalonnement, services, accès, stationnement et possibilité d'emporter les vélos dans les bus, cars et trains).
☒ OUI ☐ NON

10. Pour piloter une politique vélo cohérente et ambitieuse, je m'engage à :

- Déléguer la réalisation des axes structurants cyclables à la communauté d'agglomération pour garantir la cohérence et la continuité du réseau.
☐ OUI ☐ NON
- Adopter un plan vélo dès le début du mandat avec un calendrier et des objectifs chiffrés de part modale et de kilomètres aménagés.
☒ OUI ☐ NON
- Créer un budget vélo identifié, pérenne et pluriannuel, à hauteur des ambitions affichées.
☒ OUI ☐ NON
- Mettre en place un suivi annuel transparent : réalisations, utilisation du budget, accidents, perception des usagers.
☒ OUI ☐ NON
- Associer systématiquement les usagers et les associations à l'élaboration et à l'évaluation des projets.
☒ OUI ☐ NON
- Mettre en place des réunions régulières et des visites sur site pour présenter/corriger/améliorer des projets ou les aménagements existants.
☒ OUI ☐ NON

Commentaires

1a. oui. Il s'agit de parts modales à l'échelle de l'agglomération. Pour Bayonne, le bilan du précédent mandat concernant les mobilités actives y participe grandement. La poursuite des aménagements du schéma directeur vélo d'ici à 2030 dans le prochain mandat (piste cyclable reliant le quartier Marracq au polo, la piste sur le boulevard Arritxague et le chemin de Sabalce, la piste reliant le hameau St Bernard, la piste reliant Bayonne à Tarnos) associé aux grandes actions en matière d'apaisement des espaces publics en faveur des piétons (devant notamment toutes les écoles, les élargissements de trottoirs...) maintiendra un objectif ambitieux et ces tendances.

1b. oui. Parmi les actions à mener permettant de poursuivre ces orientations, le prochain mandat intégrera de nouveaux aménagements permettant la baisse de vitesses des automobiles (plan zones 30 dans les quartiers hors axes très structurants) et finalisera l'enlèvement des places de stationnement aux abords des passages piétons. Les abords des écoles (comme cela a été le cas pour la rue de Lesté pour l'école Ferry ou la place J. Porte pour l'école du Grand Bayonne au dernier Mandat) seront apaisés.

2a. oui plusieurs grands projets proposés entre plusieurs quartiers diminuant les largeurs de voirie et reliant de nombreux pôles de vie entre eux

2b. oui. un budget alloué annuellement est prévu pour améliorer les interconnexions et améliorer certaines situations fines dans tous les quartiers

2c. des études de circulation seront réalisés dans tous les quartiers et des modifications pourront être opérées si elles ont de réels résultats en matière de vitesse comme cela a pu déjà être fait lors du précédent mandat

2d. C'est l'objectif du schéma directeur vélo que l'on poursuivra

2e. la priorité sera donnée aux espaces périurbain sur les longs tronçons

3b. oui lorsqu'il s'agit de créations de pistes. Les bandes cyclables seront également larges

3c. oui. La création d'un grand giratoire à la Hollandaise sur le boulevard Arritxague sera une proposition allant dans ce sens

3e. oui quand cela est techniquement possible mais la sécurité reste une priorité

3f. oui sauf pour de très petit tronçons plutôt proche de la zone partagée

4d. oui sur tous les travaux maîtrisés par la ville de Bayonne

4f. oui c'est intégré au référentiel d'aménagement des espaces publics et des aménagements seront poursuivis

5a. oui sous réserve de concertation et accord préalable de l'Education nationale (à l'appréciation des enseignants)

5b. oui l'apaisement aux abords des écoles est une priorité

5c. oui des aménagements seront poursuivis

5d. ????

6b. oui selon le plan de développement des abris

6c. oui même si obligatoire dans nouvelles résidences. Priorisé pour les résidences ne possédant pas de caves

6f. oui cela semble très pertinent mais doit prioritairement relever du lien entre l'association et les acteurs privés

Commentaires

7a. oui poursuite du plan mobilité employeur de la ville

8c. oui en continuant à déployer des stationnements et accès adaptés au vélo à proximité de ces secteurs

9a. oui action menée par le SMPBA

9b. Oui pour la partie stationnement, le reste étant de la compétence du SMPBA

10a. une coordination existe déjà dans les projets structurants pour garantir une cohérence communautaire dans nos plans vélo

10b. oui oui, poursuite du schéma directeur

10e. oui par la poursuite d'une commission extramunicipale des mobilités et la mise en œuvre de concertations lors de la création de projets d'aménagements