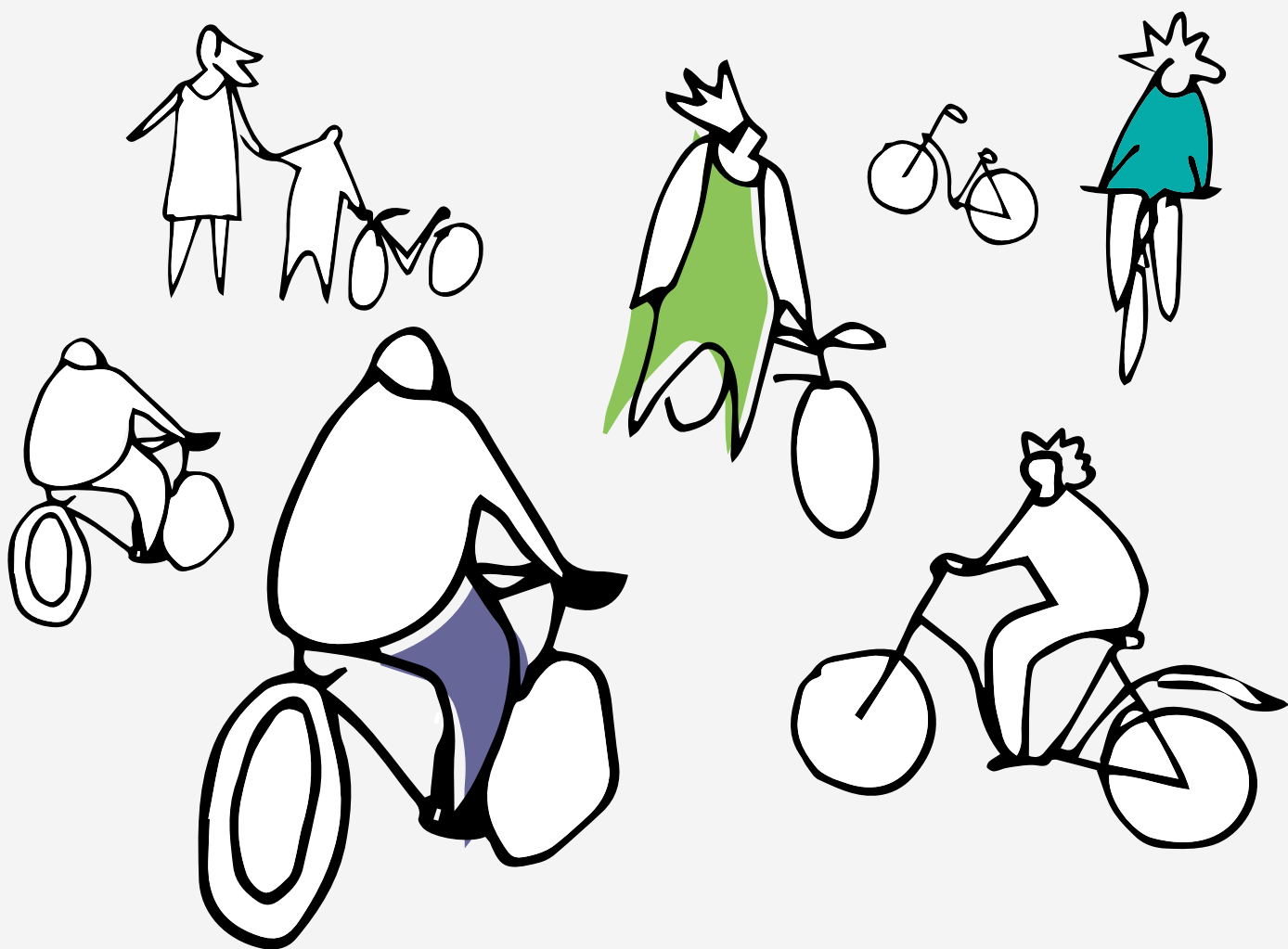


VÉLO

ET AUTORITÉS LOCALES



Guide sur les politiques de mobilité à vélo pour les communes de Gipuzkoa, Navarre et Pyrénées Atlantiques

Coordination
Edorta Bergua

Auteur
Alfonso Sanz Alduán (Grupo de Estudios y Alternativas 21, gea21 SL)

Collaborateurs :
Aratz Arregi
Improvistos (Illustrations et maquettes)
Gaëlle Le Guillan et Begoña Pernas (traduction)

Remerciements:
Manu González Baragaña, co-auteur de la « Guía Municipal de la Bicicleta. Cómo desarrollar políticas locales de movilidad ciclista » (2016), éditée par la Fondation Cristina Enea et la Députation Forale de Gipuzkoa, servant de point de départ au présent manuel.

Équipe de travail du projet Ederbidea :
Communauté d'Agglomération Pays Basque

Hân Vo
Estelle Daviaud
Aurélia Maisonneuve

Bidasoa activa
Vicky Alquézar
Jabier Bereziartua
Juan Luis Asensio

Cederna Garalur
Ibon Mimentza
Conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques

Sabine Etcheverry-Deirolles
Consortio Turístico del Plazaola
Gustavo Ortiz de Barrón

Députation Forale de Gipuzkoa
Edorta Bergua
Mariví Álvarez

Gouvernement de Navarre
Javier Forcada
Patxi Saenz



Le projet a été cofinancé à hauteur de 65 % par le Fonds Européen de Développement Régional (FEDER) dans le cadre du Programme Interreg V-A Espagne-France-Andorre (POCTEFA 2014-2020). L'objectif du POCTEFA est de renforcer l'intégration économique et sociale de l'espace frontalier Espagne-France-Andorre. Son aide est concentrée sur le développement d'activités économiques, sociales et environnementales transfrontalières par le biais de stratégies conjointes qui favorisent le développement durable du territoire.

VÉLO ET AUTORITÉS LOCALES
SS-1323-2017
978-84-7907-775-4

VÉLO

ET AUTORITÉS LOCALES

Guide sur les politiques de mobilité à vélo pour les communes de Gipuzkoa, Navarre et Pyrénées Atlantiques

Gipuzkoako
Foru Aldundia
Departamento de Movilidad
y Ordenación del Territorio



FORU
GIPUZKOA



Interreg
POCTEFA



UNIÓN EUROPEA
UNION EUROPÉENNE

PRESENTATION

La Députation Provinciale de Gipuzkoa, le Conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques et le Gouvernement de Navarre, ainsi que 9 organismes publics du territoire transfrontalier ont uni leurs efforts dans le but de mettre sur pied un projet transfrontalier dénommé « EDERBIDEA ». L'ambition du projet est d'encourager la mobilité durable.

Ce projet a pour ambition d'améliorer notre offre de transports durables et, en particulier, de nous engager dans une politique encourageant l'utilisation du vélo, aussi bien dans le cadre des déplacements quotidiens que pour les loisirs et le tourisme.

Ce projet, qui sera mis en place entre 2016 et 2019, sera cofinancé à hauteur de 65% par le Fond Européen pour le Développement Régional (FEDER), via le Programme Interreg V-A Espagne-France-Andorre (POCTEFA 2014-2020).

Parmi les actions prévues, on peut citer plusieurs opérations destinées à sensibiliser les citoyens sur la mobilité durable, et, plus particulièrement, sur les déplacements à vélo. C'est dans cet objectif qu'a vu le jour la publication « Vélo et Autorités locales. Guide sur les politiques de mobilité à vélo pour les communes du Gipuzkoa, de la Navarre et des Pyrénées Atlantiques », que nous avons l'honneur de présenter.

Il s'agit d'un document publié en trois langues (euskera-espagnol-français), et qui fixe trois objectifs:

San Sébastien, 15 septembre de 2017

Marisol Garmendia Beloqui

Députée Provinciale pour la Mobilité et l'Aménagement du Territoire
Députation Provinciale de Gipuzkoa

Maitena Ezkutari Artieda

Directrice Générale du Tourisme et du Commerce
Gouvernement de Navarre

Jean-Jacques Lasserre

Président du Conseil départemental
des Pyrénées-Atlantiques

a) Éveiller les consciences des élus et des techniciens intervenant pour le compte des administrations locales chargées de la mobilité, quant à l'urgence de réduire les déplacements motorisés et d'encourager l'usage quotidien du vélo, en soulignant les bénéfices sur la santé, de pédaler ou de marcher.

b) Améliorer la connaissance technique du personnel des administrations locales en mettant en avant :

- Les fondamentaux de la mobilité à vélo et son lien avec la mobilité durable;
- Les différents axes qui devraient structurer l'intervention publique à cet effet;
- Le large éventail d'actions à mettre en place sur les territoires, avec un focus sur les actions actuellement déployées dans les Communes.

c) Apporter des informations quant aux pratiques relatives aux déplacements à vélo, mises en place sur les territoires participant au projet EDERBIDEA, afin de valoriser les expériences dans ce domaine et d'encourager les élus et les techniciens sur ces politiques de mobilité cyclable.

Nous sommes convaincus que cette publication contribuera, à encourager la mise en place d'opérations publiques encourageant à se déplacer à vélo, et sur le long terme, à favoriser son usage au quotidien.

INDEX

1 LA CLEF DE LA RÉUSSITE POUR INSTAURER UNE POLITIQUE RELATIVE AU VÉLO 9

2 LES CONCEPTS-CLÉS DU DISCOURS SUR LA MOBILITÉ À VÉLO 13

| | |
|--|----|
| 2.1 Une mobilité durable | 13 |
| 2.2 Rôle du vélo dans la mobilité urbaine durable | 15 |
| 2.3 Les avantages du vélo et sa relation avec les enjeux locaux | 17 |
| 2.4 Contraintes, préjudices et raisons face à la mobilité à vélo | 19 |
| 2.5 Pluralité des individus, pluralité des besoins cyclistes | 24 |

3 CE QUE PEUVENT FAIRE ET NE PEUVENT PAS FAIRE LES GOUVERNEMENTS LOCAUX 29

| | |
|--|----|
| 3.1 Insertion du vélo dans l'urbanisme. | 29 |
| 3.2 Planification de la mobilité. | 38 |
| 3.3 Régulation et gestion de la mobilité. | 46 |
| 3.4 Coordination entre les différents Départements et Administrations. | 49 |
| 3.5 Leadership et engagement | 50 |
| 3.6 Suivi et évaluation. Observatoires du vélo | 52 |
| 3.7 Participation sociale. | 56 |

4 QUELLES INFRASTRUCTURES CYCLISTES ET À QUEL MOMENT LES CRÉER 61

| | |
|---|----|
| 4.1 La politique cycliste ne vit pas seulement d'infrastructures | 61 |
| 4.2 Pourquoi et pour qui : diversité des motifs, des personnes et des vélos | 62 |
| 4.3 Séparation vs. intégration: les modèles de réseaux cyclables | 63 |
| 4.4 Piéton - vélo: une relation qui peut être conflictuelle. | 66 |
| 4.5 Les voies et leurs modalités | 68 |
| 4.6 L'aménagement cyclable de la chaussée. | 73 |
| 4.7 La signalisation comme valeur ajoutée | 79 |
| 4.8 Les parkings vélos, éléments-clés de la mobilité | 83 |

5

QUELS SERVICES RELATIFS AU VÉLO PEUT-ON METTRE EN PLACE?

89

| | |
|---|----|
| 5.1 Intermodalité | 89 |
| 5.2 Vélos en libre-service | 92 |
| 5.3 Les Maisons du Vélo | 96 |
| 5.4 Enregistrement des vélos et autres mesures destinées à lutter contre le vol | 97 |
| 5.5 Informations et nouvelles technologies | 99 |

6

COMMENT ENCOURAGER L'UTILISATION DU VÉLO DANS LES DIFFÉRENTS COINS DE LA COMMUNE?

101

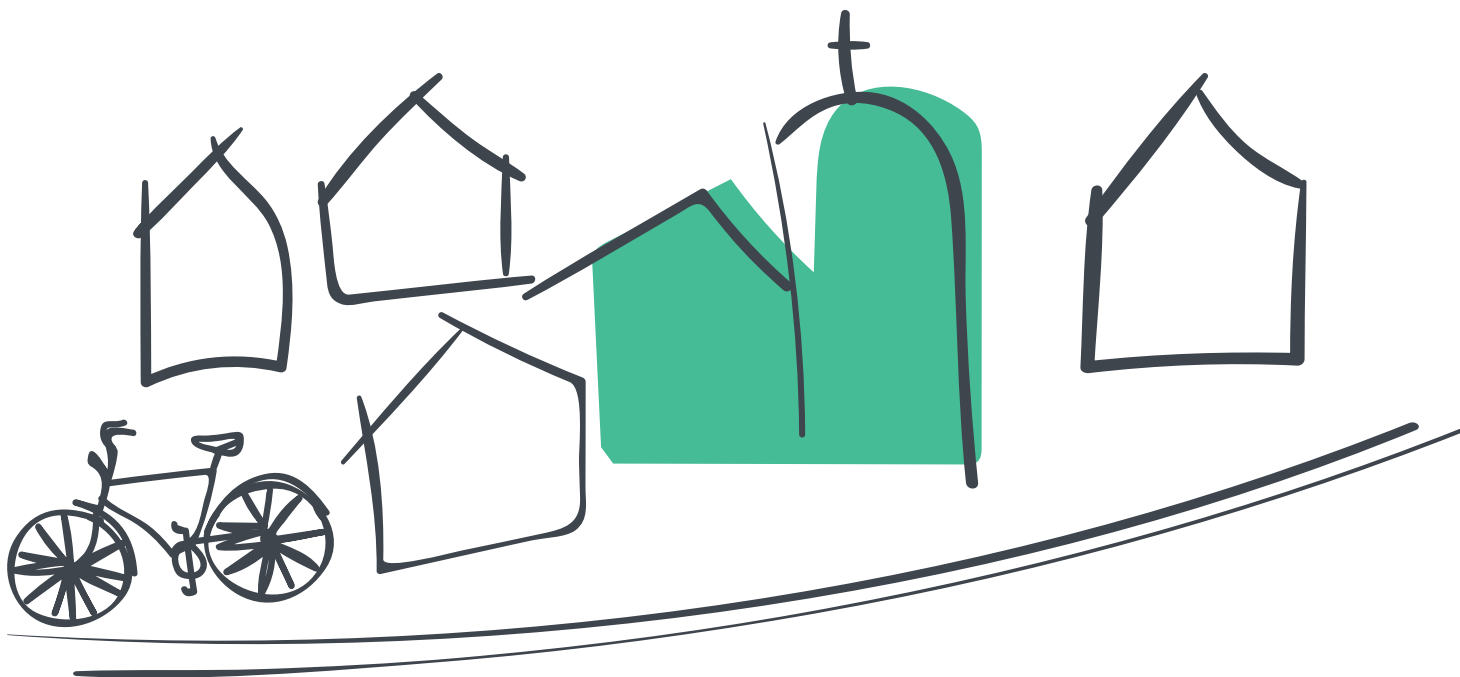
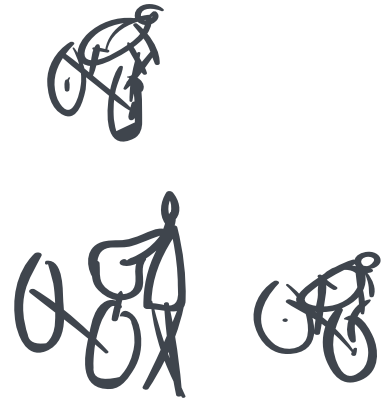
| | |
|--|-----|
| 6.1 Critères généraux pour la promotion | 101 |
| 6.2 Les lieux de travail | 107 |
| 6.3 Espaces commerciaux et transport de marchandises | 108 |
| 6.4 Centres éducatifs | 112 |
| 6.5 Maisons de santé, salles multisports, centres culturels et bibliothèques | 114 |
| 6.6 Secteur économique lié au vélo | 115 |
| 6.7 Espaces naturels et touristiques | 116 |

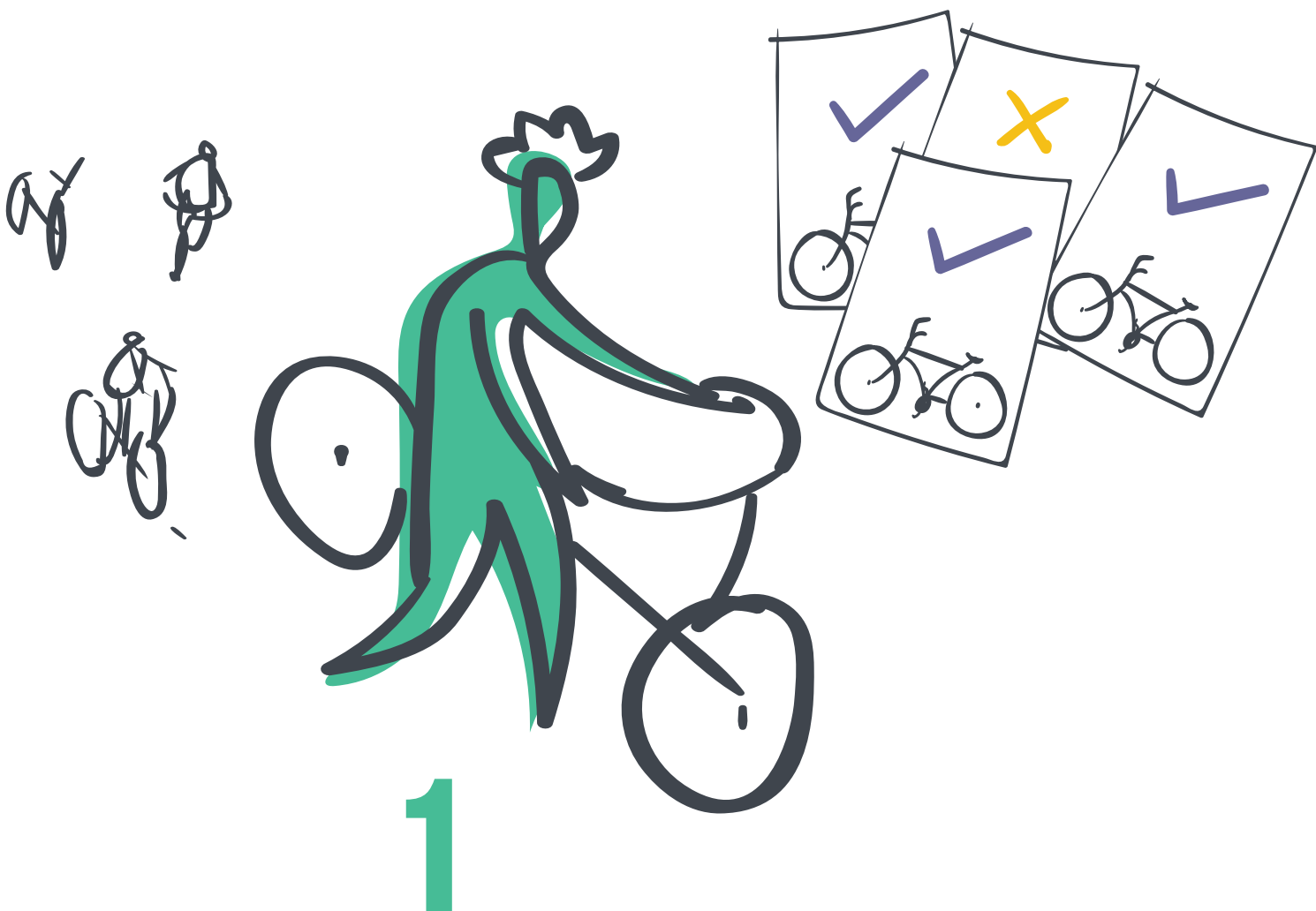
7

RÉFÉRENCES D'INTÉRÊT

120

| | |
|---|-----|
| 7.1 Publications techniques | 120 |
| 7.2 Plans et stratégies | 125 |
| 7.3 Réseaux d'itinéraires cyclistes | 130 |
| 7.4 Études et sondages | 136 |
| 7.5 Autres publications et supports | 140 |
| 7.6 Pages Internet | 143 |
| 7.7 Glossaire trilingue | 144 |
| 7.8 Associations | 146 |





LA CLEF DE LA RÉUSSITE POUR INSTAURER UNE POLITIQUE RELATIVE AU VÉLO

Pour que la mise en place d'une politique relative au vélo soit réussie (à son échelle et à la juste mesure) dans chaque commune, la clef de la réussite consiste à suivre attentivement les étapes suivantes :

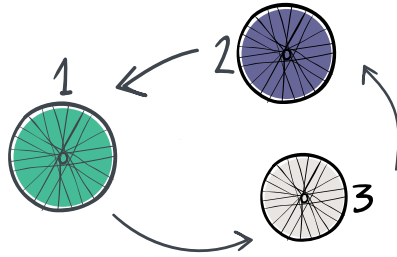
- Leadership
- Planification
- Éléments appropriés
- Coordination
- Participation
- Évaluation



LEADERSHIP

Un responsable efficace pour diriger la politique relative au vélo

La politique relative au vélo, de par sa volonté de changer les habitudes et préjugés sociaux, nécessite un soutien sans faille des responsables politiques municipaux. Comme un bon Chef cuisinier: capable de mobiliser ses troupes et de bien gérer ses stocks; voilà le point de départ d'une politique bien implantée.



PLANIFICATION

Chaque action au moment opportun

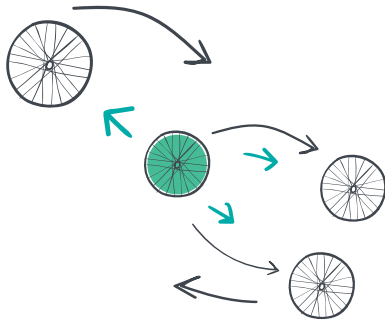
L'improvisation permanente ne peut donner lieu à une politique efficace. Les ressources, même si elles sont limitées, doivent être gérées en réduisant les efforts inutiles ou contre-productifs. Planifier, cela veut dire prévoir en amont et de manière précise les actions à mettre en place; il s'agit d'une pratique essentielle permettant de diriger les activités complexes, qu'il s'agisse d'un restaurant ou d'une politique relative au vélo.



LES BONS INGRÉDIENTS

S'approvisionner au marché local

Pour chaque taille, ainsi que pour chaque caractéristique urbanistique et géographique d'une commune, il convient d'employer différents ingrédients et d'appliquer des techniques distinctes. Chaque commune possède une Histoire et une culture propres, qu'il faut connaître pour que les plats soient en accord avec la gastronomie locale. Les références faites aux actions menées dans d'autres lieux nous inspirent et nous stimulent, mais il est essentiel de connaître le marché local et de tirer avantage de ses richesses, parfois bien cachées.



COORDINATION

Simplifier l'intervention des différentes spécialités

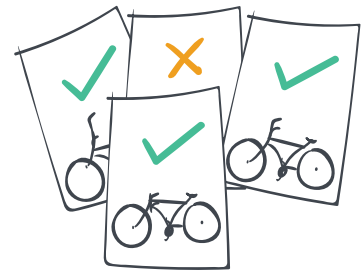
La complexité de la gestion publique actuelle, due à la multiplicité des acteurs et des disciplines concernées, implique que pour être efficaces, les politiques relatives au vélo réussissent à regrouper les efforts des différents départements administratifs locaux et des différents niveaux de compétences, du Gouvernement central aux petites autorités régionales. Parvenir à maîtriser ces relations complexes demande du temps revient à faire, comme dans un bon restaurant, en sorte que tous les agents impliqués puissent accomplir leur mission en ne perturbant pas les autres.



PARTICIPATION

Les invités ont beaucoup à dire!

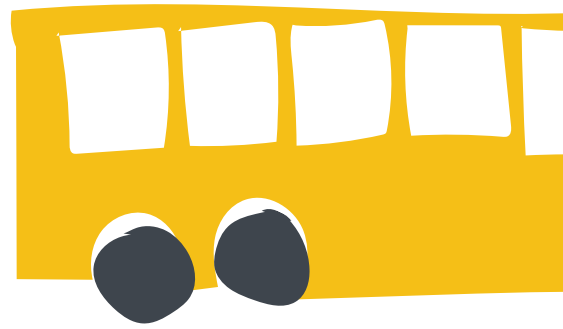
La politique locale au 21ème siècle est obligatoirement participative. La participation n'est pas simplement une exigence démocratique, mais également la garantie d'obtenir de meilleurs résultats. Non seulement parce que le processus permettra de mettre à plat les mesures, mais aussi car les interventions seront envisagées comme le résultat d'un débat public et non pas comme une obligation. Comprendre les besoins et les goûts des personnes à qui s'adresse la politique relative au vélo, afin de faciliter son acceptation.



ÉVALUATION

La valorisation de la recette simplifie le chemin

Conformément à tous les processus et concepts antérieurs, il existe une dernière étape (et non des moindres): celle qui permettra la valorisation du menu établi et du processus même d'exécution. Il est fréquent que cette étape ne fasse pas partie des recettes employées, mais elle constitue une tâche indispensable pour la continuité du projet. Connaître les résultats, sonder les opinions de ceux qui ont dégusté le menu et découvrir les zones d'ombre des actions mises en place: voici la clef pour améliorer les prochaines interventions.





LES CONCEPTS-CLÉS DU DISCOURS SUR LA MOBILITÉ À VÉLO

2.1 UNE MOBILITÉ DURABLE

La mobilité et la durabilité sont des termes fréquemment employés dans le langage social, politique et les moyens de communication, mais qui ne reflètent pas toujours les mêmes idées s'ils ne sont pas utilisés avec la même intention ; surtout lorsqu'ils sont rassemblés sous le concept de « mobilité durable ». À cet effet, il est nécessaire de clarifier le sens que nous voulons donner dans ce document au terme « mobilité durable », dans le but de rendre son emploi moins ambigu. Le mot mobilité désigne ici l'ensemble des déplacements, aussi bien

de personnes que de marchandises, quelle que soit la forme qu'ils revêtent. Il s'agit d'un terme capable de se substituer au terme trafic dans le domaine technique, politique et citoyen, et qui est généralement employé pour désigner les flux de véhicules motorisés. Contrairement au trafic, la mobilité comprend les déplacements à pied des individus, sans tenir compte de leur âge ni de leur condition physique. En mettant plus l'accent sur le « contenu » que sur le véhicule (ou le « contenant »), la mobilité renforce également la visibilité des personnes qui pédalent et de celles qui voyagent à bords de moyens de transports collectifs.

Les politiques de mobilité sont, de ce fait, durables et capables de prendre en considération les différentes exigences des personnes intéressées par un déplacement à vélo, à la différence des politiques associées au trafic qui auraient tendance à s'attaquer aux problèmes d'un point de vue d'un utilisateur motorisé, et plus particulièrement d'un conducteur de véhicule privé.

L'adjectif durable, quant à lui, désigne, dans un premier temps, une qualité qui peut être attribuée aux systèmes autonomes, en fonction des ressources du lieu, sans conséquences ni création de résidus susceptibles d'être absorbés par l'environnement. Toutefois, dans son emploi actuel, le terme s'ajoute aux éléments physiques associés à d'autres aspects économiques et sociaux, liés au bien-être et à la santé des individus, à l'équité et à la disponibilité des ressources monétaires nécessaires à leur entretien.

“ Mobilité urbaine durable

Dans ce contexte, l'utilisation d'autres adjectifs qualifiant également le mot « mobilité » est venue s'ajouter, tels que les termes salubre et sécurisé. En définitive, par les termes « mobilité durable, salubre et sécurisée », on fait ici référence à un système de déplacement d'individus ou de marchandises dont les conséquences négatives sont limitées sur le plan social, environnemental et économique.

Exemple de déplacements dans lequel les moyens actifs (piéton et cycliste) et collectifs prédominent, avec une dépendance réduite à l'automobile ”

Le facteur principal ayant permis d'accorder de l'importance au concept de mobilité durable dans l'Agenda politico-social a été la prise de conscience selon laquelle la diffusion massive de l'automobile remet en cause la qualité de l'air et la sécurité dans les rues et sur les routes, en limitant la capacité de chacun de nous (êtres humains) à nous déplacer.

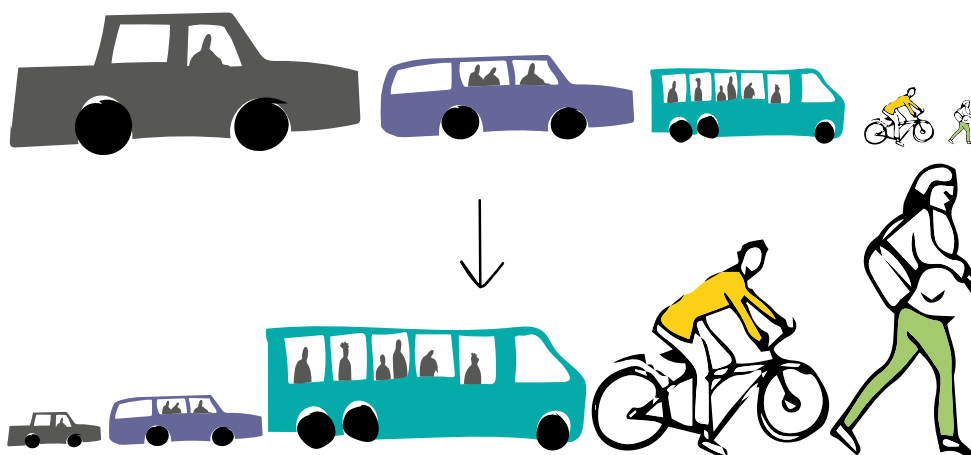


Illustration 1. La hiérarchie traditionnelle et la nouvelle hiérarchie de la mobilité durable

Afin de pouvoir prétendre à un système de mobilité durable, nous devons ouvrir des espaces plus sécurisés et de meilleure qualité, pour favoriser les déplacements à pieds et à vélo, ce qui signifie réduire la dépendance face à l'automobile et sa présence prédominante au sein de l'espace public. Pour cela, il conviendrait de modifier l'ordre d'importance des moyens de transport, comme cela est indiqué dans l'illustration suivante.

2.2 RÔLE DU VÉLO DANS LA MOBILITÉ URBAINE DURABLE

Le vélo joue un rôle minime mais de plus en plus important dans les centres-villes du territoire d'Ederbidea. Des deux côtés de la frontière franco-espagnole, le vélo représente un pourcentage situé entre 1 et 3% des déplacements quotidiens¹, bien loin des chiffres enregistrés dans les pays de grande tradition cycliste tels que la Hollande ou le Danemark, où il existe des villes où plus d'un tiers des déplacements se font à vélo.

Cependant, il existe sur ce territoire de grands centres-villes, dans lesquels le vélo atteint des pourcentages très respectables, et constitue même parfois le moyen de transport le plus utilisé. Cela est le cas de villages comme Zarautz, où 8% des déplacements ont lieu à vélo, et à Saint-Sébastien, où ce taux approche le 5%.

Au-delà des chiffres, peut-être que le rôle le plus important du vélo en terme de mobilité durable est celui de catalyseur du changement, c'est-à-dire la capacité à modifier le transport routier ainsi que le paysage urbain, là où d'autres recours avaient échoué, pour différentes raisons historiques et/ou urbanistiques.

En d'autres termes, le vélo a cette capacité d'impulser une réaction urbaine, un changement dans l'imaginaire social lié à la mobilité, bien qu'il ne représente au départ que de faibles pourcentages en termes de déplacements.

En ce sens, les différentes administrations rappellent qu'à moyen-terme, le vélo pourrait représenter près de 4-5% du nombre total de déplacements, sans pour autant que cela ne modifie le nombre pourcentage actuel de déplacements à pied ou en transports collectifs². Cette modestie apparente, en comparaison avec

¹ Selon la dernière enquête de mobilité réalisée en 2011 dans la Communauté Autonome du Pays Basque (« Estudio de la movilidad de la Comunidad Autónoma Vasca, 2011 » - Étude de la mobilité de la Communauté Autonome Basque, 2011) publiée par le Département du Logement, des Travaux Publics et des Transports. Vitoria-Gasteiz, 2012), le vélo représentait 2,4% des déplacements quotidiens à Gipuzkoa. Selon d'autres enquêtes similaires, réalisées dans l'agglomération basque-landaise, le taux d'utilisation du vélo comme moyen de déplacement quotidien avoisinaient les 1,3% (Enquêtes 2010 Ménages et déplacements (EMD) et Grand territoire (EGT), AUDAP, 2011).

² La Stratégie Vélo de Gipuzkoa prévoit qu'en 2022, les déplacements à vélo représenteront 4 à 5% des déplacements sur ce territoire.

les villes européennes de grande tradition cycliste - et dans lesquels le taux de déplacement à vélo peut atteindre 40% - doit être nuancé, au regard des facteurs liés du contexte local.

Dans un premier temps, il convient de se rappeler qu'une partie de la population réside dans des quartiers ou communes où la topographie est peu propice à l'usage du vélo, ce qui rend la comparaison avec les exemples européens moins directe. Dans un deuxième temps, il faut identifier la configuration dispersée de l'urbanisation, surtout dans les Pyrénées Atlantiques. Cette multipolarisation rallonge les distances des déplacements quotidiens. Enfin, dans un troisième temps, il est important de souligner l'importance dans les petits centre-ville d'un autre facteur de la mobilité : les déplacements piétonniers, qui jouent un rôle bien plus déterminant que dans les grandes villes de référence européennes ; et qui constituent l'essence du modèle et de l'espace public. Mais attention ! Il ne s'agit pas de mettre fin à ce rôle ; mais plutôt de réussir à remplacer les petits déplacements en voiture par des déplacements à pied ou à vélo.

C'est l'ensemble des moyens de transports actifs (piétons et cyclistes) et collectifs qui caractérisent le plus clairement le modèle de mobilité. Pour cette raison, dans le cadre de la comparaison avec les villes européennes de référence, le rôle du vélo doit également être interprété dans ce sens, en tenant compte de l'importance de l'automobile dans le partage modal. De plus, il faut prendre en considération les différences entre les villes principales et le reste du territoire, dans la mesure où les statistiques livrées par les périphéries des agglomérations urbaines sont bien moins positives pour les modes de déplacement durables.

Enfin, il faut garder à l'esprit que l'impact de la politique relative au vélo ne dépendra pas uniquement des mesures directement associées à ce véhicule, mais à son adaptabilité aux autres moyens de transport et aux caractéristiques urbanistiques (densité, compacité, diversité), à la gestion de l'espace public et au ralentissement du trafic motorisé (intensité et vitesse de circulation, facilité de stationnement, etc); le tout dans le cadre de ce que l'on a appelé politiques de stimulation et de dissuasion, en prenant soin de favoriser l'utilisation des moyens alternatifs à l'automobile et en restreignant l'attrait pour ce mode de transport.

“ Le vélo, élément essentiel de la mobilité durable ”

Il ne s'agit pas du seul élément, mais il doit être le plus important. Conjointement à la marche à pied et aux transports collectifs, il permet de réduire la dépendance prédominante à la voiture ”

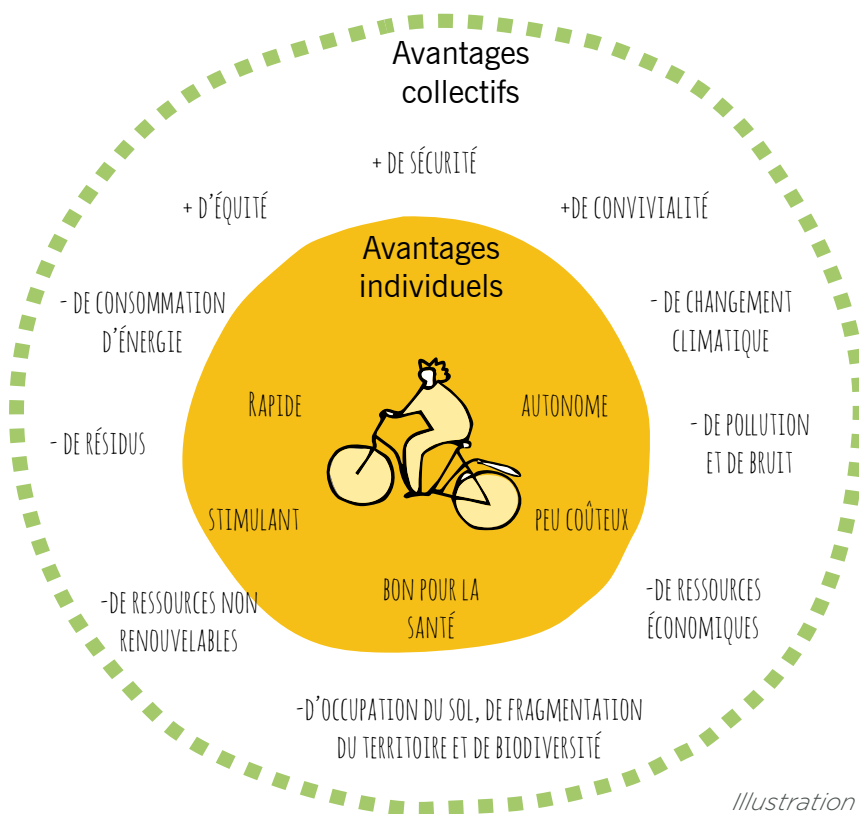


Illustration 2. Avantages collectifs permettant de défendre une politique active de la promotion du vélo

2.3 LES AVANTAGES DU VÉLO ET SA RELATION AVEC LES ENJEUX LOCAUX

“ Récapitulatif des avantages individuels et collectifs

Les avantages du vélo peuvent se défendre d'un point de vue individuel, mais ils revêtent une importance toute autre pour les politiques publiques, grâce à leurs nombreux avantages sur le plan collectif

”

Il devient de moins en moins nécessaire d'éveiller les consciences d'argumenter en faveur du vélo et de mettre en avant l'importance de lui donner un rôle important dans la mobilité urbaine. Heureusement, le vélo est symbole de bonne santé; il est aussi un symbole du développement durable de par son non-impact sur l'environnement et du fait de son caractère solidaire. Il est fréquent de voir les protagonistes d'affiches politiques ou de publicités à vélo, pour associer les bénéfices de l'objet à leur personnalité.

Dans l'illustration jointe, les avantages pouvant servir à promouvoir activement ce moyen de transport sont présentés de manière synthétique.

Ces avantages collectifs qu'offre le vélo comme moyen de transport s'adressent directement aux défis sociaux, environnementaux et économiques auxquels sont confrontés les Gouvernements locaux ainsi que les différentes autorités.

La diminution des énergies fossiles et le changement climatique marqueront l'Agenda politique au cours des prochaines années sur le plan international. Au-delà des problèmes associés aux possibilités d'intervention des collectivités locales, nous pouvons affirmer, comme le font déjà les signataires de l'Accord des Maires pour la protection du Climat et³ de l'Énergie, qu'indépendamment de la taille et de l'emplacement d'une commune, il est possible (voire obligatoire) de mettre en place des mesures concrètes pour accélérer la décarbonisation des territoires, renforcer la capacité d'adaptation aux effets inévitables du changement climatique et permettre l'accès à des sources d'énergie fiables, durables et abordables. Plus particulièrement, les signataires promettent de réduire les émissions de CO₂ d'au moins 40% d'ici 2030 et de s'attaquer pleinement à l'atténuation du changement climatique. En ce sens, l'ensemble des signataires souhaiteraient atteindre une vision commune d'ici l'année 2050.

Dans le cadre de ces différents changements de systèmes urbains, le rôle actuel auquel est cantonné le vélo peut largement changer, pour devenir l'un des moyens de transport de référence du nouvel urbanisme, réclamé et impulsé par les Nations Unies dans le Nouvel Agenda Urbain approuvé lors de la Conférence Habitat III célébrée à Quito en 2016.

Il est également évident que les politiques relatives à la qualité de l'air et au bruit pointent du doigt la nécessité d'offrir plus de choix en termes de déplacements propres et silencieux (tels que le vélo, la marche à pied et les transports collectifs).

Pour finir, il ne faut pas oublier les conflits sociaux auxquels le vélo peut apporter des solutions (grâce à sa capacité à améliorer le vivre ensemble et à réduire les risques au sein de l'espace public).

En définitive, les politiques relatives au vélo, de par leurs nombreux avantages, deviennent des politiques transversales et contribuent aux objectifs principaux que souhaitent atteindre les communes au 21^{ème} siècle. Et inversement, le reste des politiques locales peuvent aussi contribuer à la mise en place de politiques relatives au vélo, ou renforcer les mesures qui, d'un point de vue partiel et sectoriel, ne bénéficiait pas de la priorité ou de la mise en avant nécessaires.

“ Le vélo n'est pas un élément indépendant de la mobilité; et la mobilité n'est pas indépendante des autres politiques publiques

Les possibilités se jouent dans les échanges avec les autres moyens de transport, dans le cadre de différentes forces qui encouragent ou mettent à mal son utilisation,”

³ Le Pacte des Maires en faveur du Climat et de l'Énergie regroupe des milliers d'autorités locales et régionales, dont le but commun est d'appliquer sur leurs territoires respectifs les objectifs climatiques et énergétiques établis par l'Union Européenne. (http://www.pactodelosalcaldes.eu/index_es.html)

2.4 CONTRAINTES, PRÉJUDICES ET RAISONS FACE À LA MOBILITÉ À VÉLO

Toutefois, ces avantages, acceptés et en passe de devenir « politiquement corrects », entrent en conflit avec une vieille croyance, selon laquelle le cyclisme était associé à un sport, à un loisir ou à un jeu d'enfant, le rendant « sympathique mais peu cohérent avec les besoins du 21ème siècle ». Dans ces situations, les références internationales et régionales sont à prendre en considération, qui démontrent de nombreux avantages associés au déploiement massif du vélo au quotidien, en dépit des préjugés mettant à mal la perception de ce moyen de transport.

Pour mettre fin aux préjugés, un bon point de départ consiste à déterminer l'impact des étiquettes collées sur le vélo, et qui ont tendance à limiter l'engouement pour ce moyen de transport. Ce qui ne fait aucun doute est que les possibilités du vélo sont conditionnées par une poignée de facteurs qui limitent son utilité dans les différents cadres sociaux et spatiaux. Il faut tout particulièrement prendre en considération la topographie et la structure urbanistique et territoriale. La topographie - dans la mesure où le vélo perd une bonne partie de son efficacité lorsqu'il est employé dans des zones pentues - ainsi que la structure urbanistique et territoriale, empêchent les utilisateurs potentiels de percevoir le vélo comme moyen de transport lorsque les distances entre les points de départ et d'arrivée dépassent un certain nombre de kilomètres.

Il existe une troisième condition, moins structurelle : la sécurité ou la perception du risque. L'ensemble des recherches sociologiques reconnaissent son importance pour les citoyens, dans le sens où le vélo constitue un moyen risqué de se déplacer, à cause du mélange avec les véhicules lourds, motorisés, et roulant à grande vitesse. Pour résoudre ce problème, la tendance consiste à créer des pistes cyclables puis, peu à peu, de faire baisser le trafic routier, c'est-à-dire de réguler la vitesse et l'intensité des véhicules motorisés.

En ce qui concerne les infrastructures, il convient aussi de définir celles associées au stationnement et à l'alliance vélo/transports collectifs. Dans le premier cas, il s'agit de déterminer la sécurité ; non pas de la personne utilisant le vélo, mais dudit véhicule dans différentes situations. Quant à elle, l'association vélo/moyens de transports publics offre la possibilité de multiplier les destinations et d'élargir le champ d'action de la mobilité cycliste, bien que cela dépende, évidemment, de la qualité des réseaux et services existant, ainsi que d'autres facteurs ayant de l'importance tels que les possibilités de se garer sur le lieu d'arrivée ou de transporter les vélos à bord d'un véhicule.

Pour finir, il ne faut pas négliger l'un des facteurs déterminant - non seulement lié à l'utilisation du vélo, mais également, de manière plus générale, aux politiques de mobilité durables - à savoir l'organisation culturelle des déplacements. Les habitudes et les croyances influencent les décisions de la population en termes de mobilité. De fait, la politique communale devra être axée sur cette culture de la mobilité sur le terrain, souvent dominée par l'usage de la voiture. Donner de l'importance aux alternatives possibles à la voiture et redorer leur blason (dans ce cas, le vélo), sans oublier de rendre leur utilisation accessible, peut impulser un cercle vertueux du changement (individuel et collectif) jusqu'à atteindre un modèle de mobilité plus durable.

En définitive, le rôle du vélo ne peut pas être totalement écarté des autres pièces du puzzle qui composent le système de déplacement actuel ; système qui, à son tour, ne peut pas être envisagé sans l'ensemble des facteurs qui le composent : l'urbanisme, la géographie, la culture, les infrastructures, la législation, ou la fiscalité. Face à ce casse-tête, les politiques urbaines des communes se doivent de changer les choses à leur échelle, afin de rendre l'espace public et le réseau routier plus organisés, et améliorer la mobilité urbaine. Par exemple, en répartissant l'espace des rues selon les

différents usages et en contrôlant les vitesses de circulation des véhicules motorisés, dans le but de rendre plus probable et accessible l'usage du vélo.

A cet ensemble de facteurs s'ajoute nombre de préjugés, excuses, exagérations et informations biaisées sur l'utilisation du vélo - présent dans une bonne partie de la population et qu'il convient de revoir, dans la mesure où elles ont aussi des répercussions sur les limites et les ouvertures des politiques relatives au vélo.

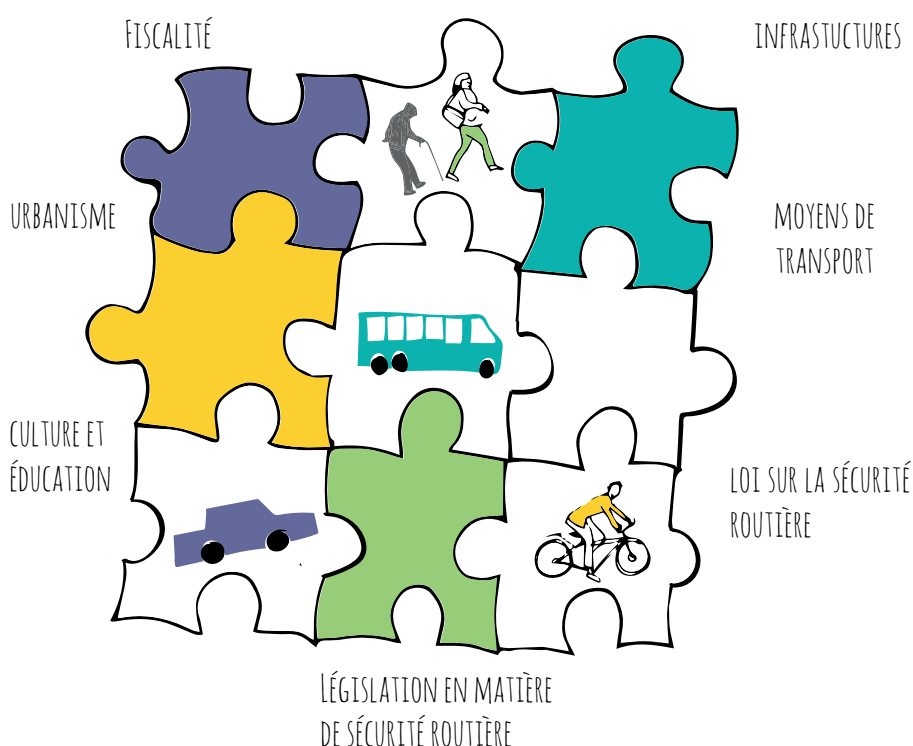


Illustration 3. Le casse-tête de la mobilité et de l'environnement

Dans le tableau qui illustre cet aparté, nous avons repris les principaux aspects qui constituent ces idées reçues, (sans oublier leurs fondements et leurs répliques respectives), afin de disposer d'un argumentaire systématique dans les débats sociaux et dans la diffusion même de la politique relative au vélo.

Une fois les préjugés dépassés, certains individus pourraient être intéressés par une utilisation du vélo mais ne se lancent pas faute d'être confrontés à différents inconvénients, qui doivent être pris en considération au moment d'établir les politiques publiques relatives au vélo.



Illustration 4. L'ensemble des préjugés associés à l'utilisation du vélo

Afin de déterminer l'importance de ces obstacles individuels, il convient de se rappeler que, selon «Les études sociologiques relatives au vélo comme moyen de transport dans la province de Gipuzkoa»⁴, 88% de la population habitant à Gipuzkoa affirme savoir faire du vélo. Sur cette population sachant pédaler, 59% n'utilise pas de vélo, pour différents motifs, associés aux contraintes et aux préjugés, mais également aux obstacles individuels déjà cités. Ainsi, par exemple, le sentiment d'insécurité associé à l'utilisation du vélo est considéré comme un motif plus ou moins important par 30% de la population.

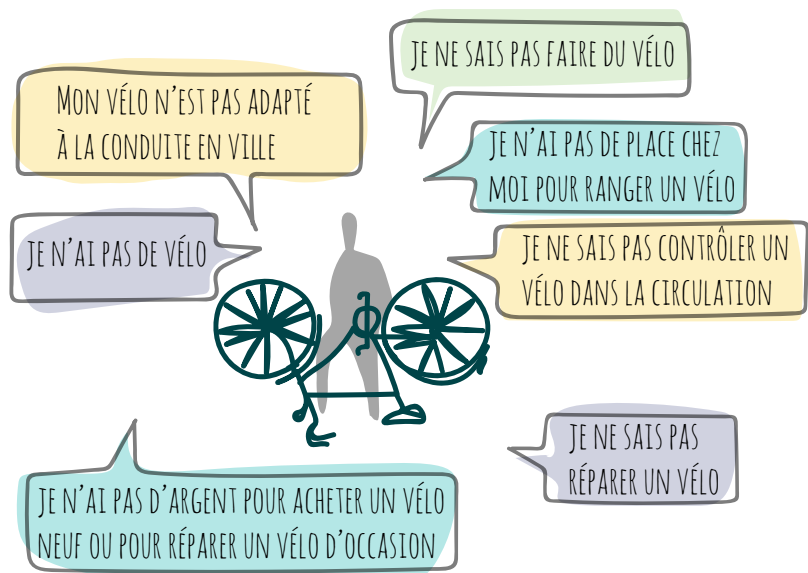


Illustration 5. Les obstacles individuels

4 Réalisée par SIADECO en 2014 pour la Députation Forale de Gipuzkoa parallèlement à la mise en place de la Stratégie vélo de Gipuzkoa.
 Castillan: <http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/83182/Documento+definitivo+marzo+2015+bururik+gabe.pdf>.
 Euskera: <http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/83182/EU+Documento+definitivo+marzo+2015+bururik+gabe.pdf>

| L'argument | La dimension, les contre-exemples et les palliatifs ⁵ |
|--|--|
| <p>Froids, pluie, vent, neige</p> <p>Les phénomènes météorologiques extrêmes pénalisent l'utilisation du vélo.</p> <p><i>Nous souffrons de mauvais temps pendant plusieurs mois de l'année</i></p> | <p>La combinaison froid/pluie et vent est bien plus défavorable dans d'autres pays que ceux dans lesquels le vélo est utilisé de manière intensive tout au long de l'année. Dans les provinces de Gipuzkoa et Navarre et dans les Pyrénées Atlantiques, avec un climat relativement doux, le vélo peut être utilisé durant les quatre saisons.</p> <p>À Oulu, ville finlandaise de 142.000 habitants, où les températures hivernales sont présentes près des deux-tiers de l'année, 21% des déplacements se font à vélo.</p> <p>L'incidence de ces facteurs dépend des caractéristiques culturelles et de la gestion des infrastructures. L'alliance de moyens individuels de protection face aux intempéries et d'une infrastructure bien conçue et entretenue, permettent de diminuer de façon significative l'importance que revêtent ces facteurs.</p> |
| <p>Pentes</p> <p>Les pentes pénalisent d'une façon significative l'utilisation quotidienne du vélo.</p> <p><i>Dans ma commune, les pentes sont nombreuses</i></p> | <p>Une bonne partie de la population du territoire d'Ederbidea s'assied au creux des vallées ou dans les zones littorales les plus planes.</p> <p>En Suisse, pays montagneux, l'utilisation du vélo est très répandue. Cela est par exemple le cas dans des villes telles que Bâle (20% des déplacements) ou Berne (11%), où une partie des rues est particulièrement pentue.</p> <p>L'évolution technologique du vélo a en quelques sortes réduit les exigences physiques imposées par les pentes et les barrières topographiques peuvent dorénavant être combattues au moyen du tracé des itinéraires cyclables et à l'association vélo/transports publics traditionnels (autobus, tramways et lignes ferroviaires) ou verticaux (ascenseurs, escalators). De plus, l'apparition des vélos électriques ouvre de nouvelles possibilités pour les zones en pente.</p> |
| <p>Distances</p> <p>Au cours des derniers siècles, un phénomène de dispersion urbanistique est apparu. Nombreux sont les déplacements vers le lieu de travail et/ou vers des infrastructures spécifiques (commerces, etc) concernant des distances supérieures au rayon d'action du vélo</p> <p><i>Notre lieu de travail est très éloigné</i></p> | <p>En dépit de ce phénomène de métropolisation, nous sommes toujours en mesure d'affirmer que dans le territoire d'Ederbidea, une bonne partie des déplacements relevés dans le rayon d'action du vélo pourrait avoisiner les 6-8 kilomètres (voyage d'une demi-heure). Par exemple, selon la dernière enquête de mobilité réalisée pour l'agglomération basque-landaise, les parcours domicile-travail en 2010 représentaient une distance moyenne de 7,6 kilomètres, ce qui signifie que la moitié de ces trajets sont réalisables à vélo.⁶</p> <p>La création de réseaux d'itinéraires pour vélos, ainsi que l'association vélos/transports collectifs, permettent d'amplifier le champ d'action du cyclisme qui, dans le cas des déplacements « porte à porte » de moins de 5 kilomètres, aurait tendance à inclure un temps de parcours inférieur à celui relevé en voiture.</p> |

5 Les statistiques du partage modal de cette table proviennent de la base de données EPOMM (The EPOMM Modal Split Tool). <http://www.epomm.eu/tems/>

6 Enquêtes 2010 Ménages et déplacements (EMD) et Grand territoire (EGT), AUDAP, 2011.

| | |
|---|---|
| <p>Lumière solaire</p> <p>Les horaires nécessitant un éclairage artificiel pénalisent l'utilisation du vélo, dans la mesure où ils augmentent la vigilance face au risque et exigent un équipement supplémentaire.</p> <p><i>Je pars de chez moi le matin et ne rentre que le soir</i></p> | <p>La lumière du jour n'est pas caractéristique des pays européens où l'utilisation du vélo est la plus répandue. Dans la ville d'Upsala, qui compte 140.000 habitants, 28% des déplacements ont lieu à vélo.</p> <p>L'association de systèmes d'éclairages et de visibilité individuelles et d'infrastructures dotées d'éclairages publics réduisent également le caractère dissuasif de ce facteur.</p> |
| <p>Possibilités de transporter des choses</p> <p>Le vélo ne permet pas de transporter des charges lourdes ou volumineuses</p> <p><i>Je dois rapporter les courses et je suis encombré</i></p> | <p>Il est très rare d'avoir à charger un vélo équipé d'un porte-bagages ou d'un panier d'objets ne tenant pas dans ces contenants. Vous pouvez transporter sans grande difficulté un sac de courses pesant 8-10 kilos ou un enfant jusqu'à 15 kilos.</p> <p>Dans les villes où le vélo est très utilisé, il constitue également le moyen de transport habituel pour les courses quotidiennes. À Groninga, ville hollandaise de 182.000 habitants, où 31% des déplacements ont lieu à vélo, ce même pourcentage représente les personnes allant faire leurs courses en pédalant.⁷</p> |
| <p>L'image associé aux personnes qui se déplacent en vélo</p> <p>Il n'est pas bien vu de se rendre au travail (ou dans d'autres endroits) à vélo</p> <p><i>On me regarderait de travers</i></p> | <p>Heureusement, cette image négative est peu à peu remplacée par une image positive du vélo, comme véhicule privilégié, porteur des nouvelles valeurs sociales. Selon la Recherche sociologique sur le vélo comme moyen de transport dans la commune de Gipuzkoa⁸, non seulement 37% des habitants de Gipuzkoa de 15 ans et plus se déplacent à vélo, au moins 1 fois par mois, 7% au quotidien, mais de plus 27% se disent intéressés par une utilisation quotidienne du vélo si les conditions d'utilisation actuelles étaient améliorées. De plus, 79% d'entre eux sont plus ou moins d'accord (ou parfaitement d'accord) avec l'idée de recourir à des ressources publiques pour promouvoir l'utilisation du vélo dans la province de Gipuzkoa.</p> |
| <p>Âge ou condition physique</p> <p>L'ensemble de la population ne possède pas les capacités physiques requises pour monter à vélo</p> <p><i>Je ne suis pas en forme</i></p> | <p>L'apprentissage de l'équilibre à vélo peut se faire dès 4 ans et s'entretenir au-delà des 80.</p> <p>Les catégories sociales n'étant pas en condition nécessaire pour pédaler sont moins nombreux que celles n'ayant pas le droit de conduire un véhicule (à cause de leur âge ou de leur condition physique). Aussi, dans la ville italienne de Ferrara, qui recense 135.000 habitants et où 27% des déplacements se font à vélo et près de 90% de la population se considère comme cycliste régulier.⁹</p> |

7 Cycling in Netherlands, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Fietsberaad, 2009).

8 Réalisée par SIADECO en 2014 pour la Députation Forale de Gipuzkoa parallèlement à la mise en place de la Stratégie vélo de Gipuzkoa.

Castillan: <http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/83182/Documento+definitivo+marzo+2015+bururik+gabe.pdf>.

Euskera: <http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/83182/EU+Documento+definitivo+marzo+2015+bururik+gabe.pdf>

9 Ferrara: a city for cyclists, Gianni Stefanati.

2.5 PLURALITÉ DES INDIVIDUS, PLURALITÉ DES BESOINS CYCLISTES

Il n'existe pas une perception unique du vélo. Chaque personne possède sa propre opinion lorsqu'il s'agit de se déplacer à vélo (conditions et contextes différents). Pour cela, afin de résumer les différents besoins et de considérer les attentes de chacun, il est nécessaire de prendre en compte, entre autres choses, les perspectives liées à l'âge et au sexe, c'est-à-dire de comprendre que les besoins en termes de confort et de sécurité associés au vélo varient selon ces deux critères.

Il est également important d'avoir conscience des différents besoins liés aux revenus et aux racines culturelles et ethniques des individus. On retrouve des catégories sociales au sein desquelles le coût d'un vélo peut être l'une des raisons de ne pas l'utiliser, mais également d'autres groupes chez lesquels les femmes peuvent avoir du mal à accepter l'indépendance qu'offre ce moyen de transport.

La politique relative au vélo doit donc prendre en considération les différents besoins, ce qui signifie établir une STRATÉGIE, un ordre établi d'actions et de priorités. Afin de mettre en place une politique relative au vélo, il est essentiel de savoir à quels groupes s'adressent les différentes mesures et quels sont leurs besoins respectifs. Une première approche démontre qu'il existe trois grandes catégories de personnes qui utilisent le vélo de manière régulière:

| | |
|----------------------------------|--|
| Cyclistes au quotidien | Ceux-ci utilisent le vélo pour se déplacer dans le cadre de leur travail, de leurs études ou d'autres activités quotidiennes |
| Cyclistes pour le plaisir | Ceux-ci utilisent le vélo pour se divertir, pour leurs loisirs ou pour se balader. |
| Cyclistes sportifs | Ceux-ci utilisent le vélo à des fins sportives (sur routes ou en montagne). |

Les recherches sociologiques menées sur les habitants de Gipuzkoa dont nous avons fait état plus haut ont permis de mettre en évidence un ensemble de groupes qui, disposant de conditions acceptables en termes de distances, de topographie ou d'infrastructures, décident d'intégrer le vélo à leur vie quotidienne pour des raisons plutôt culturelles ou idéologiques. Effectivement, ces groupes n'utilisent pas le vélo pour leurs différentes activités, mais plutôt dans un certain cadre, que nous pourrions récapituler de la sorte:

| Caractéristique principale | Caractérisation du groupe |
|----------------------------|---|
| Préjugé | Personnes n'ayant pas testé le vélo comme moyen de transport et qui se basent sur leurs croyances inspirées d'idées préconçues et/ou de préjugés («peu pratique, peu confortable, réservé aux jeunes et aux sportifs», il s'agit d'une pratique masculine, etc.) |
| Rejet | Personnes habituées à se déplacer en véhicules motorisées et ayant une idée «limitée» du vélo («pour se distraire», «pour les enfants/jeunes») ou ne s'intéressant que peu aux comportements durables («c'est un truc d'écolos»). Le rejet du vélo peut être total, ou peut se limiter à l'utilisation quotidienne, comme cela est le cas dans certains secteurs où le vélo est utilisé comme outil de sport. |

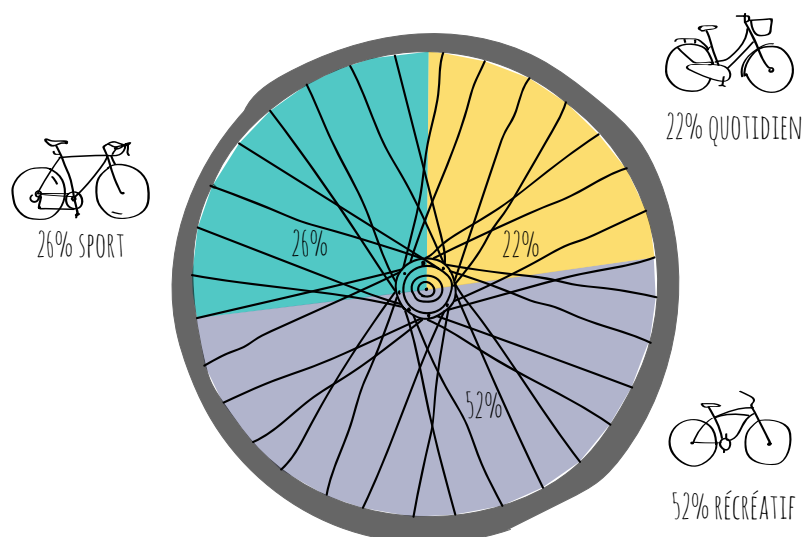


Illustration 6. Proportion de profils des personnes utilisant le vélo de manière régulière dans la province de Gipuzkoa

Une partie de ces groupes (qui rejettent au départ l'idée d'utiliser le vélo au quotidien) devrait faire l'objet d'une attention toute particulière dans le développement de la politique relative au vélo, dans la mesure où elle constitue une partie significative de la population.

Les profils de personnes utilisant le vélo au sein d'une commune apportent des informations utiles sur la qualité cycliste ou le potentiel cycliste de cette zone. Dans ce sens, nous pouvons énoncer une règle d'or: **la normalisation du vélo au sein d'une commune est proportionnelle au rapport sexe/âge associé à l'utilisation quotidienne du vélo.**¹⁰

Dès lors que la proportion de femmes s'approche de la moitié des individus utilisant ce moyen de transport, on peut affirmer que le vélo s'est

¹⁰ Comme l'indique le document Économie du vélo, numéro spécial du magazine Grand Angle publié par Atout France en juillet 2009 (version disponible au téléchargement sur : www.voirie-pour-tous.info/sites/wir-people.com/IMG/pdf/economie_du_velo-etude_compleete.pdf) la pratique du vélo est très masculinisée, tandis que l'aspect récréatif et quotidien a plutôt tendance à se répartir entre les deux sexes, au fur et à mesure que le vélo se normalise.

intégré à la normalité et que l'intérêt qu'il suscite s'est généralisé. De la même manière, lorsque la répartition par classes d'âge de la catégorie de personnes utilisant le vélo correspond à celle relevée sur l'ensemble de la population, on peut affirmer que la perception du risque associé au vélo a significativement diminué, de sorte à ce que les parents, par exemple, autorisent leurs enfants mineurs à circuler à vélo, de manière autonome.

La diversité des points de vue et des besoins personnels lorsqu'il est question du vélo peut se traduire par une grande variété de types de vélos, des modèles sportifs aux vélos de ville, sans oublier ceux destinés au cyclotourisme ou au déplacements en montagne.

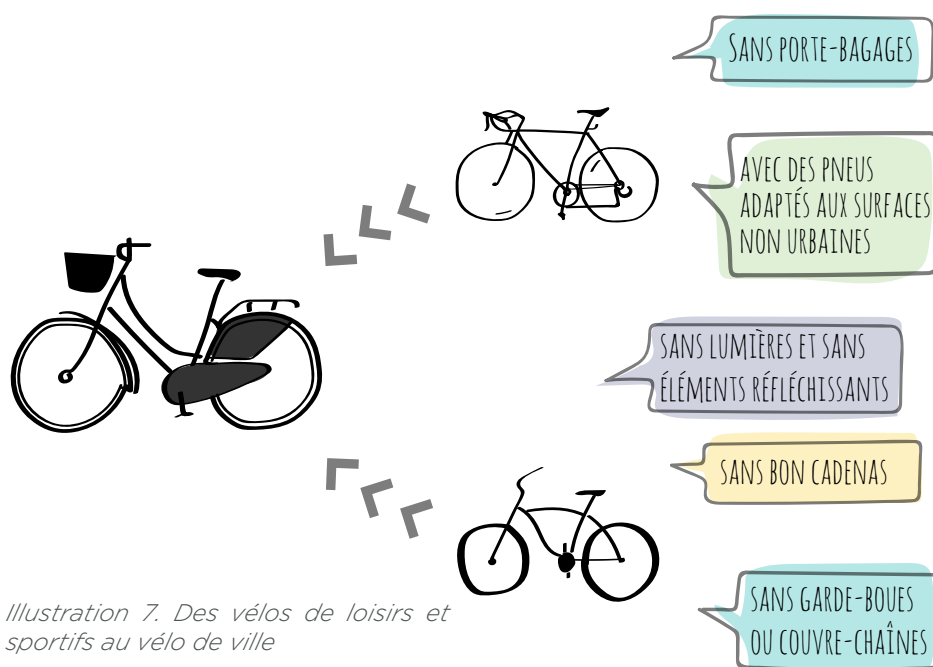
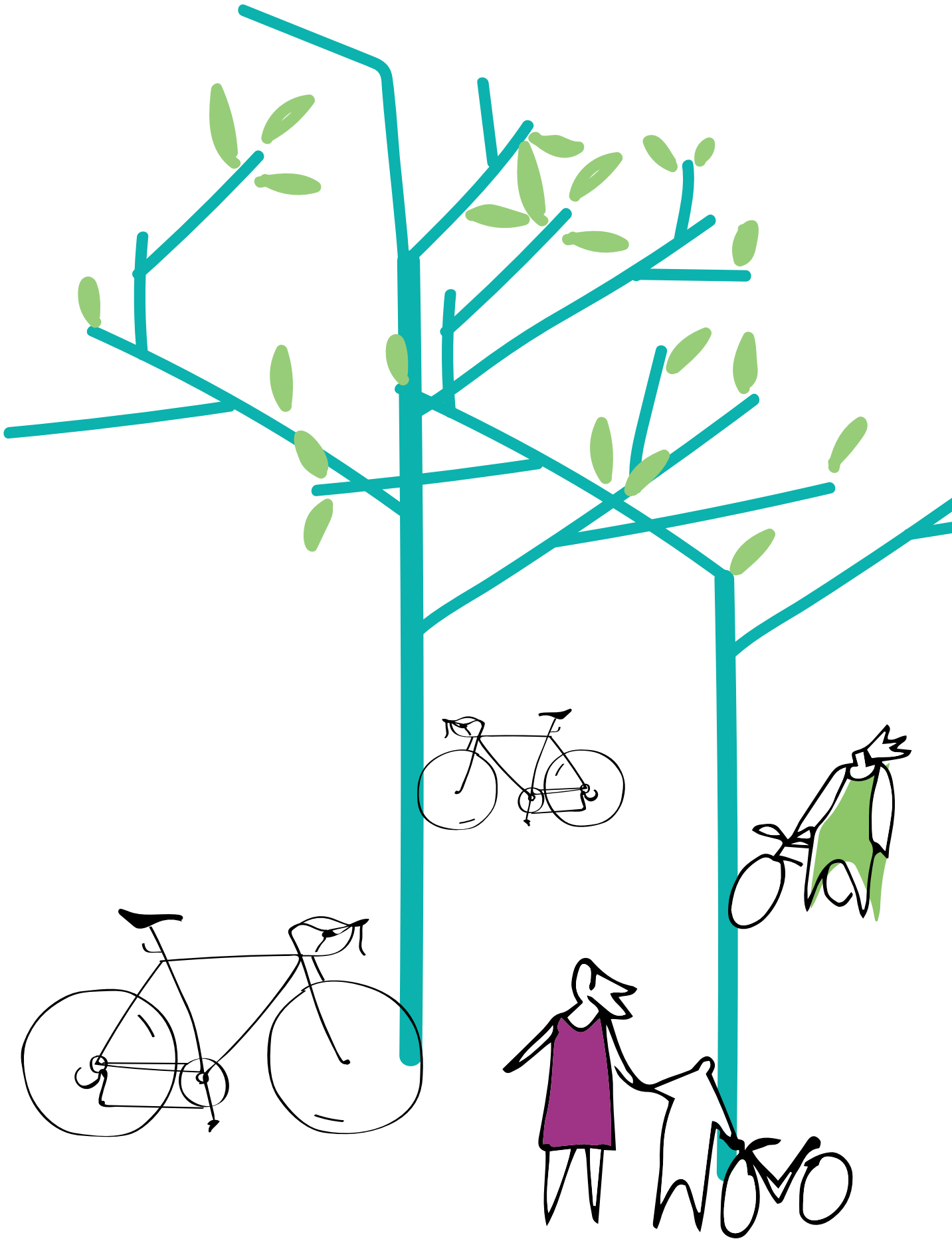


Illustration 7. Des vélos de loisirs et sportifs au vélo de ville

Ce sont les vélos de ville qui se révèlent être les plus adaptés aux déplacements quotidiens, dans la mesure où ils s'intègrent facilement au trafic motorisé, de manière agréable et sécurisée. Ainsi, lorsque l'on constate dans une commune un taux élevé de vélo préparés à affronter la pluie, l'obscurité et le transport d'objets, on peut considérer que les déplacements à vélo font partie de la norme.

Les vélos de ville regroupent plusieurs caractéristiques dont ne sont pas dotés les modèles sportifs ou de loisir. Citons par exemple la présence de garde-boues, de bacs à chaîne, de cadenas, d'éclairages et de systèmes de transport (porte-bagages et sacoches).

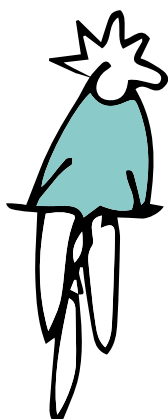
À ces vélos de ville par excellence, s'ajoutent d'autres modèles adaptés à différents profils d'utilisateurs, des vélos pliables (très pratiques pour prendre l'ascenseur ou emprunter les transports publics) aux vélos électriques, adaptés aux zones pentues ou aux personnes transportant des objets lourds, limités physiquement ou parcourant de longs trajets, en passant par les tricycles, idéaux pour les groupes d'individus d'un certain âge ou ayant une condition physique spécifique; sans oublier les cargobikes, destinés au transport de marchandises (voir à ce propos la page Internet: <http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/es/hiriko-ziklismoa>).





3

CE QUE PEUVENT FAIRE ET NE PEUVENT PAS FAIRE LES GOUVERNEMENTS LOCAUX



3.1 INSERTION DU VÉLO DANS L'URBANISME

Le premier espace politique au sein duquel doit être intégré le vélo est l'espace urbain et l'aménagement du territoire, dans la mesure où ils dépendent des Gouvernements locaux et qu'ils permettent d'établir des schémas urbains capables d'encourager les déplacements à vélo en toute sécurité et de favoriser le développement des déplacements écologiques.



Aussi bien dans les Pyrénées Atlantique qu'en Navarre ou dans la province de Gipuzkoa, il existe un processus selon lequel les idées sont mises en place à différentes échelles, en commençant par celle relatives à l'aménagement territorial (mission prise en charge par les administration supracommunales) et

s'achevant par celles ayant des répercussions directes sur la commune et/ou une zone de la commune. Cette hiérarchie des plans est déterminée par la législation urbanistique, synthétisée dans la table suivante:

LÉGISLATION URBANISTIQUE DE RÉFÉRENCE POUR LA POLITIQUE RELATIVE AU VÉLO

| France | Navarre | Gipuzkoa |
|---|--|--|
| <p>* Loi SRU. Loi 2000-1208 du 13 décembre 2000, relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains,</p> <p>* Loi d'engagement national en matière d'environnement, appelée Loi Grenelle II, du 12 juillet 2010.¹</p> | <p>Loi Forale 35/2002 d'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme.</p> | <p>* Loi 4/1990 du 31 mai, relative à l'aménagement du territoire du Pays Basque, et, dans le cadre de la planification urbaine</p> <p>* Loi 2/2006 relative au Sol et à l'Urbanisme de la Communauté Autonome du Pays Basque.</p> |

¹ Récemment, une modification a été apportée à la Législation territoriale et urbanistique française, dont les implications sont résumées dans le Numéro 9 du mois de novembre 2015 de la publication Les cahiers de l'audap de l'Agence d'Urbanisme Atlantique & Pyrénées (AUDAP) dont l'intitulé, comme son nom l'indique, constitue une nouvelle (r)évolution de la planification territoriale et urbaine. Le schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) a été établi par la Loi 2000-1208 du 13 de décembre 2000, en relation à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (connue sous l'appellation SRU), visant à remplacer les schémas directeurs (SD) des SCoT précités par les Plans locaux d'urbanisme (PLU), et pour supprimer les Plans d'aménagements de zone (PAZ). La loi en faveur de l'engagement national pour l'environnement, appelée « Loi Grenelle II » (du 12 juillet 2010) renforce les objectifs de ces SCoT et établit des objectifs en termes de développement durable des émissions de gaz à effet de serre. De plus, les lois ALUR et MAPTAM ont significativement réorienté la planification territoriale et urbaine.

CHAMPS D'ACTION ET HIÉRARCHIE D'ADMINISTRATION TERRITORIALE ET URBANISTIQUE AUX CONSÉQUENCES SUR LA POLITIQUE RELATIVE AU VÉLO

| Échelle de planification | Pyrénées Atlantiques | Navarre | Gipuzkoa |
|-------------------------------|---|---|---|
| Région ou communauté autonome | -- | Stratégie Territoriale de Navarre. Directrices pour l'Aménagement du Territoire (ETN, 2005) | Directrices d'Aménagement du Territoire (DOT) de la Communauté Autonome du Pays Basque (1997) ⁵ |
| Canton ou supracommunal | <p>Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)² L'un des documents de base de ces SCoT est le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)</p> <p>Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi)</p> <p>Programme Local de l'Habitat (PLH)</p> <p>Plan de Déplacements Urbains (PDU)³</p> | <p>Plan Directeur d'Action Territoriale (PDAT)</p> <p>Plans d'Aménagement Territorial (POT)⁴ mis en place par les ETN dans les cinq zones occupées par le territoire de Navarre.</p> <p>Plans et Projets Sectoriels d'Actions Supra-communales (PSIS)</p> | <p>Plans Territoriaux Partiels (PTP), mis en place par les DOT dans chacune des quinze Zones Fonctionnelles occupées par le territoire de la Communauté Autonome⁶.</p> <p>Plans Territoriaux Sectoriels (PTS), mis en place, dans le cadre de leurs compétences respectives, par les Départements du Gouvernement Basque ou par les Communautés forales⁷.</p> |

2 En 2014, le Schéma de Cohérence Territoriale Bayonne-Sud Landes a été approuvé.

3 Cette Plan de Déplacements Urbains (PDU) a vu le jour en France dans les années quatre-vingt, dans le cadre de l'aménagement du transport. Elle fut d'abord renforcée par la législation sur la qualité de l'air et l'économie d'énergie des années quatre-vingt-dix, puis, par la suite, elle fut à nouveau modifiée par la loi SRU (Solidarité et au Renouvellement Urbains) de 2000, qui exigeait sa conformité avec les objectifs établis par le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT). À leur tour, les mesures incluses dans les PDU doivent être prises en considération pour la rédaction des plans urbanistiques, aussi bien communaux (PLU) qu'intercommunaux.

4 Le Gouvernement de Navarre a approuvé en 2011 (BON n° 145 du 21 juillet 2011) les cinq Plans d'Aménagement Territoriaux (POT) prévus pour la Communauté Forale de Navarre, définissant ainsi l'aménagement territorial à l'échelle sous-régionale.

5 Le 27 juillet 2015, le Conseil Gouvernemental Basque a approuvé la révision des Directrices d'Aménagement Territorial (DOT). La Révision des DOT devrait durer trois ans, dont trois périodes dédiées au traitement administratif (début en 2015, progression présentée en 2016, puis première approbation prévue pour 2017 et approbation finale en 2018). Dans l'édition dudit document de 2016, une mention expresse est faite quant à la place du vélo dans le projet d'aménagement et plus particulièrement en ce qui concerne les itinéraires prévus par le Plan Directeur des Itinéraires Cyclables.

6 Chacune des communes relevant d'une Zone Fonctionnelle est conditionnée par le PTP qui lui est propre, par exemple en ce qui concerne la mobilité intra-cantonale ou intercommunale.

7 Gipuzkoa dispose depuis 2013 d'un Plan Territorial Sectoriel des Pistes Cyclables <http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/es/bidegorrien-plana>), spécialement dédié à l'aménagement cyclable du territoire et déterminant le Réseau Basique des Pistes Cyclables de Gipuzkoa. Ce réseau comprend le Réseau Foral de base ainsi que le Réseau Local de base, mais concerne les tronçons, embranchements et éléments fonctionnels du premier sous-réseau, à savoir, le Réseau Foral de base. Dans le but de garantir la connectivité des infrastructures cyclables envisagées, chaque zone concernée sera dotée de points d'entrées et de sortie, par lesquels passeront les différentes pistes cyclables et intercommunales. De plus, les itinéraires urbains faisant partie des réseaux locaux et connectés aux points d'entrée/de sortie mentionnés seront eux aussi mis en avant. De même, l'aparté réglementaire du Plan propose une réglementation des usages et mentionne l'obligation des communes à adapter leur planification urbanistique, y compris en ce qui concerne les voies cyclables, destinées à être intégrées au Système Général de Communication.

| Échelle de planification | Pyrénées Atlantiques | Navarre | Gipuzkoa |
|------------------------------------|---|---|---|
| Communal ou zone en faisant partie | <p>Plan local d'urbanisme (PLU)</p> <p>Carte Communale (CC)</p> | <p>Plan Général Communal (PGM)</p> <p>Normes Subsidiaires d'Aménagement (NNS)</p> <p>Plans de Sectorisation, Plans Partiels, Plans Spécifiques, et Études Détaillées</p> | <p>Plans Généraux d'Aménagement Urbain (PGOU)⁸</p> <p>Normes Subsidiaires d'Aménagement (NNS)</p> <p>Plans Partiels, Plans Spécifiques et Études Détaillées</p> |

Tel que cela peut être observé dans cette hiérarchie de la planification, l'action municipale par excellence dans ce domaine sont les plans d'urbanisme locaux, avec leurs différentes dénominations et caractéristiques (propres aux trois territoires). Ces plans donnent une dimension concrète au modèle urbanistique à suivre par commune, et, par la même, déterminent le type d'environnement le plus adapté à l'utilisation du vélo.

Du point de vue de la mobilité à vélo, on relève deux aspects, qui doivent être déterminés par ces plans urbanistiques locaux :

- **La stratégie de l'évolution urbaine et de l'occupation du sol** sur l'ensemble de la commune.
- **La détermination du réseau de systèmes généraux** permettant de garantir le côté rationnel et cohérent du développement urbanistique, garant à son tour du caractère fonctionnel et qualitatif des espaces destinés à une utilisation collective.

En se référant au premier concept, il est possible de mettre au point une planification urbanistique orientée vers la durabilité (à différents degrés) et, plus particulièrement, d'encourager les déplacements à pieds, à vélo ou en transports publics.

Les décisions quant à la répartition des activités sur la commune s'avèrent déterminantes au moment d'augmenter ou de diminuer le besoin de se déplacer en véhicule motorisé ou de manière autonome

(à pied ou à vélo). C'est le phénomène que l'on a appelé « urbanisme de proximité » et dont les éléments clés sont la localisation des emplois, des équipements et des résidences, ainsi que la densité et la diversité des moyens utilisés.

La détermination du réseau de systèmes généraux, quant à elle, ouvre la possibilité d'inclure non seulement le réseau piéton et routier dans sa globalité, mais également de mettre en place d'autres solutions, tels que le système de stationnement (y compris pour les vélos au sein d'immeubles), le réseau cyclable, le réseau de transports publics ou le réseau de transports vertical (ascenseurs, escalators), qui peuvent aussi contribuer à encourager l'utilisation du vélo comme moyen de transport privilégié dans la commune.

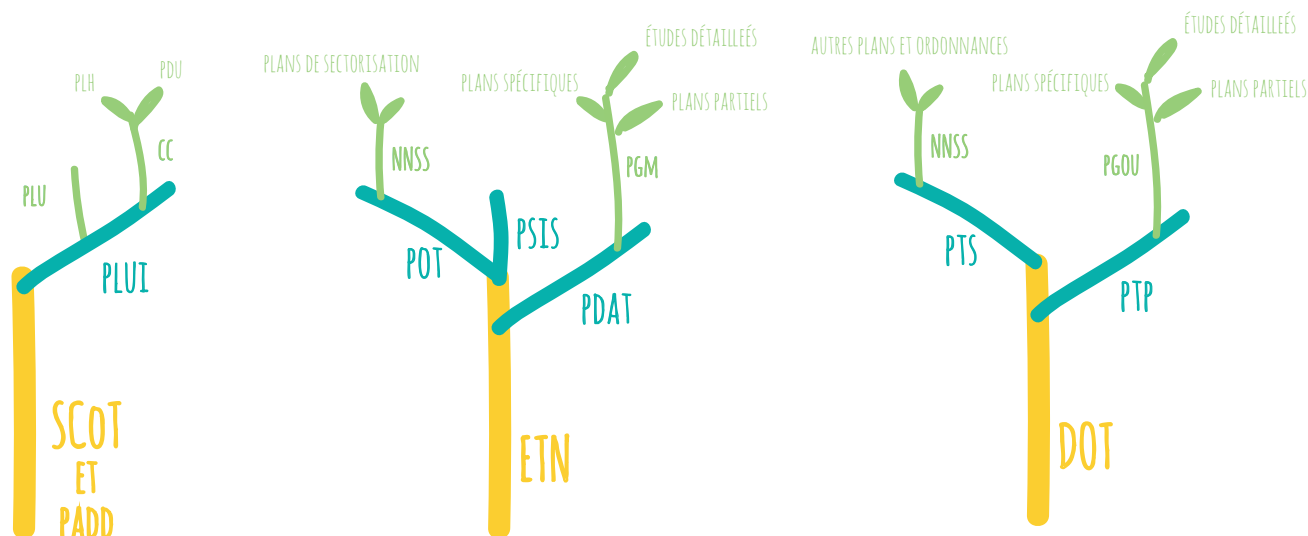
L'un des domaines dans lesquels la progression a été nette au cours des derniers siècles, et ce des deux côtés de la frontière franco-espagnole, est la construction de zones de stationnement réservées au vélo au sein des immeubles. Non seulement les communes ont adopté de bonnes pratiques (voir les encadrés relatifs à l'aménagement de Bidart et d'Hernani), mais de plus, une réglementation supracommunale a été instaurée⁹.

En définitive, il est possible d'affirmer que l'aménagement est un outil capable de favoriser la mobilité à vélo sur le long et le moyen-terme, comme cela a été le cas pour plusieurs communes représentées dans les encadrés ci-joints.

Il ne faut pas oublier que, dans tous les cas, les communes jouent un rôle déterminant dans l'établissement des critères et des calculs des plans à plus grande échelle, ce qui relève des administrations et institutions supracommunales.

8 La loi 2/2006 du sol et de l'urbanisme du Pays Basque a établi en relation avec ces Plans l'obligation de la part de l'agent urbanisateur d'"assurer les infrastructures de transport public nécessaires pour une mobilité durable", "avec le but de réduire l'utilisation forcée de la voiture, en donnant toujours préférence aux moyens de transport respectueux avec l'environnement et en planifiant leur utilisation combinée" (Art.3)

9 Les ordonnances d'urbanisation et de construction types, rédigées par le Gouvernement basque en réponse à la Deuxième Disposition Finale de la Loi 2-2006, du 30 juin, relative au Sol et à l'Urbanisme, et qui sert de référence aux communes du Pays Basque, établissent une dotation minimum de stationnements pour vélos sur les zones de stationnement collectives, égale à 25% de l'occupation de l'immeuble où elles se situent, soit une place pour cinq véhicules dans le cas des immeubles servant principalement au stationnement; ainsi qu'une dotation minimum, annexe aux routes ou aux espaces publics, d'une place de stationnement pour vélo par tranche de cinq places de stationnement pour véhicules, par groupes d'au moins 10 places. En France, le Règlement des plans urbanistiques communaux (PLU) permet, dans son article 12, la construction de zones de stationnement pour vélos dans les nouveaux immeubles. De plus, le Décret n° 2011-873 du 25 juillet 2011 établit les critères à prendre en considération dans le Code de la Construction et de l'habitation (CCH), relatif au stationnement des vélos. Dans ce Code, les articles de référence associés à cette question sont les suivants : R.111-14-4, R.111-14-5 y R.136-4.



PYRÉNÉES ATLANTIQUES

NAVARRRE

GIPUZKOA

Illustration 8. Arborescence de la planification territoriale et urbanistique.

LA PLACE DU VÉLO DANS LES NORMES SUBSIDIAIRES DE LA PLANIFICATION URBANISTIQUES D'HERNANI (2011)

Le Système Général de Communications utilisé par cette planification intègre un réseau cycliste et un système d'ascenseurs urbains. La planification du développement règlemente le stationnement des vélos de la façon suivante:

Sur les zones résidentielles (Art. 58), est établi que:

- Pour les nouveaux développements, travaux de rénovation urbaine, remplacements ou réhabilitation intégrale, il convient de prévoir à l'intérieur des installations (ou des zones résidentielles), des espaces destinés au stationnement des vélos, avec au minimum 1 place / 100 m²(t), au rez-de-chaussé, ou, dans le cas d'une configuration en extérieur, prévoir un terrain libre rattaché au lieu de destination.

Dans les zones d'activité économique et dotées d'équipements communautaire (Art. 63), est établi que:

- Pour les nouveaux développements, travaux de rénovation urbaine, remplacements ou

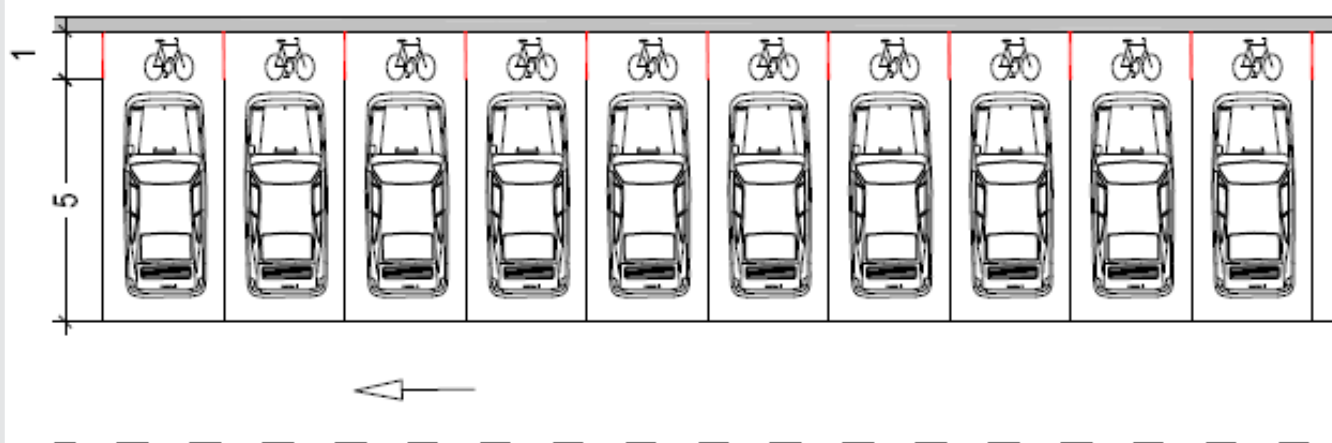
réhabilitation intégrale, il convient de prévoir à l'intérieur des édifices (ou des parcelles), des espaces destinés au stationnement des vélos, avec au minimum 2 places / 100 m²(t), pouvant être construites au rez-de-chaussé ou au premier étage, ou, dans le cas d'une configuration en extérieur, prévoir un terrain libre rattaché au lieu de destination.

Dans le cadre du développement des Normes Subsidiaries, le Règlement sur la Construction fût approuvé en (BOG n° 116), dans lequel sont déterminées les conditions relatives au stationnement des vélos (Arts. 1.2 - 2.8).

Les zones réservées au STATIONNEMENT DES VÉLOS sont déterminées comme des ESPACES ET DES ÉLÉMENTS COMMUNS de service pour constructions résidentielles, au même titre que les zones d'installation ou de dépôt des déchets urbains, tels que définis par le Code Technique de la Construction..

CONDITIONS ASSOCIÉES AUX LOCAUX DESTINÉS AU STATIONNEMENT LES NORMES SUBSIDIAIRES DE LA PLANIFICATION URBANISTIQUES D'HERNANI (ART. 1.2-7.2)

Les locaux et espaces réservés au stationnement des vélos devront être accessibles, de dimensions adaptées et pratiques, tout en répondant aux exigences fonctionnelles spécifiques au moyen de transport concerné.



PLAN LOCAL D'URBANISME (PLU) BIDART

Ce Plan fût approuvé en 2011 et sera remplacé par le PLUI de l'agglomération Côte Basque - Adour, lorsque celui-ci sera approuvé en 2018-2019. Parmi les objectifs de ce Plan, on retrouve l'idée d'encourager les déplacements par moyens actifs, par la création de nouvelles pistes cyclables indépendantes et de nouveaux chemins piétons. De plus, ce Plan établit des exigences en termes de création de stationnements destinés aux vélos (pour les nouvelles constructions), en respectant les dimensions suivantes pour chaque type d'immeuble:

- Immeubles collectifs servant de résidences: 1 place de vélo pour 50 m², avec un minimum de 1,5 place par foyer

- Services: 1 place de vélo pour 30 m² de superficie
- Commerces: 1 place de vélo pour 20 m² de superficie de vente
- Industrie, ateliers, artisanat : 1 place de vélo pour 100 m² de superficie
- Hôtels: 1 place de vélo par chambre
- Restaurants: 1 place de vélo pour 10 m² de salle
- Spectacles: 1 places de vélo par tranche de 10 spectateurs.

Le nombre de vélo est arrondi à l'unité supérieure.

LA BICYCLETTE DANS LE PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL (PLUi) DE LA EX-AGGLOMÉRATION CÔTE BASQUE - ADOUR

Ce plan d'urbanisme intercommunal remplacera les plans locaux d'urbanisme de cinq communes: Anglet, Bayonne, Biarritz, Bidart et Boucau. En 2016, suite à la rédaction d'un diagnostic territorial, le document politique prévu dans le Code de l'Urbanisme (article L151-5) et appelé « Projet d'aménagement et de développement durables » (PADD) fût adopté, avant l'officialisation prévue pour 2017, puis l'approbation finale d'ici 2018-2019.

Le PLUi est compatible avec le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de l'agglomération de Bayonne et du sud des Landes. Il permet de décliner des normes et d'autres documents de planification sectoriel, comme le Plan de Déplacements Urbains (PDU) du Syndicat des Transports de l'agglomération Côte Basque - Adour, le Plan Vélo de l'Agglomération Côte Basque - Adour et le Plan Climat Énergie Territorial (PCET).

L'un des principal cheval de bataille de ce PLUi est le développement des modes de déplacement actifs; avec pour objectifs les actions suivantes:

- Création de pistes cyclables continues et sécurisés, permettant de parcourir l'agglomération et de rejoindre les différents lieux d'intérêt.
- Création d'un réseau de voies et sentiers cyclistes et piétons de loisir, permettant de relier les centre-villes aux espaces ruraux et naturels.
- Création de zone de trafic calme et amélioration de l'espace public.

LA PLACE DU VÉLO DANS LE PLAN GÉNÉRAL D'AMÉNAGEMENT URBAIN D'ARRASATE (2014)

Parmi les objectifs stratégiques du Plan, on prévoit l'agrandissement du réseau cyclable. Le plan prévoit également un modèle d'aménagement du réseau cyclable regroupant les trois axes principaux, ainsi que de nouveaux axes intérieurs. Cet aménagement porte le nom de « Voie de circulation non motorisée » et s'inscrit dans le cadre du Système Général de Communications.

De plus, le PGOU a réparti l'ensemble du sol considéré comme urbain et urbanisable en plusieurs zones territoriales, dont l'aménagement détaillé est confié au Plan Spécifique d'aménagement urbain. Toutefois, le PGOU signale, par le biais de fiches urbanistiques correspondantes - à caractère obligatoire - les usages et exploitations possibles, tels que la mise en place d'une voie ou d'une piste cyclable, à intégrer au Système Général de Communications.

Castillan: <http://www.arrasate.eus/es/ayuntamiento/plan-general-urbanistico/texto-refundido-del-plan->

Euskara: <http://www.arrasate.eus/eu/udala/udal-egitamu-orokorra/testubatera-tuageneral>

LE PLAN SPÉCIAL D'INFRASTRUCTURES CYCLABLES DE ZARAUTZ (2015)

L'intégration du vélo au réseau routier de la ville s'est faite progressivement au cours du dernier siècle, à partir de différents documents de planification urbanistiques et de mobilité. Le dernier maillon de ce processus est l'approbation du Plan Spécial de Voies et d'Infrastructures Cyclables de Zarautz, qui, tel que son nom l'indique, fait partie de la législation foncière et est donc obligatoire à ce titre.

Le lien entre les parcours et destinations établis pour chaque itinéraire requiert un amendement du Plan Spécial.

Enfin, le Plan Spécial livre une estimation de la valeur financière de l'ensemble des actions prévues, ainsi qu'une proposition d'exécution.

Castillan: http://www.zarautz.org/FTP/PLANES_URB/bizikleta.zip

Euskara: <http://zuzarautz.info/wp-content/uploads/2014/12/Zarauzko-Bizikleta-bide-eta-Azpiegituren-Plan-Berezia.pdf>

3.2 PLANIFICATION DE LA MOBILITÉ

Envisager la mobilité au-delà du trafic des véhicules motorisés implique de se baser sur les documents spécifiques relatifs aux diverses administrations compétentes en la matière. Partant de cette idée, il ne devrait pas être étonnant de constater qu'en marge de la planification communale (dont nous parlerons par la suite), il soit nécessaire de mettre en place différents exercices de planification pour la mobilité cycliste, à l'échelle supracommunale. Plus particulièrement, sur le territoire d'Ederbidea, différents schémas cyclables ont été mis en place, conformément à la législation de planification territoriale.

SCHÉMAS CYCLABLES SUPRACOMMUNAUX

| | DÉNOMINATION | OBSERVATIONS |
|----------------------|--|---|
| PYRÉNÉES ATLANTIQUES | Schéma départemental cyclable du Conseil général des Pyrénées-Atlantiques (2008) | En plus du développement de deux grands itinéraires cyclistes, quelques politiques réglementaires et de promotion sont mises en place, dans le cadre légal de la planification territoriale, raison pour laquelle il possède une valeur normative. Malgré cela, on a intégré à ce plan, un outil de programmation financier pluriannuel, facilitant son exécution progressive et cohérente. |
| | Schéma directeur cyclable du Littoral Aquitaine (2009) | Cherche à rendre les itinéraires cohérents des différentes entités locales et d'assurer leur continuité, mais hors champ juridique spécifique. |
| | Schéma Régional 2014-2024 des Véloroutes et Voies Vertes d'Aquitaine (2014) | Il présente un réseau hiérarchisé incluant des itinéraires européens, nationaux et départementaux. Il s'agit d'un outil d'intervention mais n'est pas un document normatif. |
| NAVARRRE | Plan Directeur de vélo en Navarre (2006) | N'était pas inclus dans le schéma normatif de la planification territoriale et n'a pas été officiellement approuvé. |
| GIPUZKOA | Plan Territorial Sectoriel des Voies Cyclables de Gipuzkoa | Depuis son approbation, fait partie des normes établies par la Loi d'Aménagement du Territoire. |

Changeons d'échelle. Au cours des derniers siècles, les politiques communales ont eu à gérer de nouvelles demandes et accomplir de nouveaux objectifs sociaux pour que les outils traditionnels, tels que la planification urbanistique, puissent donner lieu à des résultats rapides et précis. Ainsi, plusieurs plans, stratégies et programmes ont été élaborés, dans le but d'orienter les interventions communales sur certains points tels que le développement durable (L'Agenda Local 21 et ses Plans d'Action respectifs), l'accessibilité et la suppression des obstacles (Plans d'Accessibilité), l'égalité des sexes (Plans d'Égalité), la transition énergétique (Plans d'Action relatifs à l'Énergie Durable), la lutte contre le changement climatique et la modification du modèle de mobilité (Plans de Déplacements Urbains, Plans Vélo et Plans de Mobilité Douce).

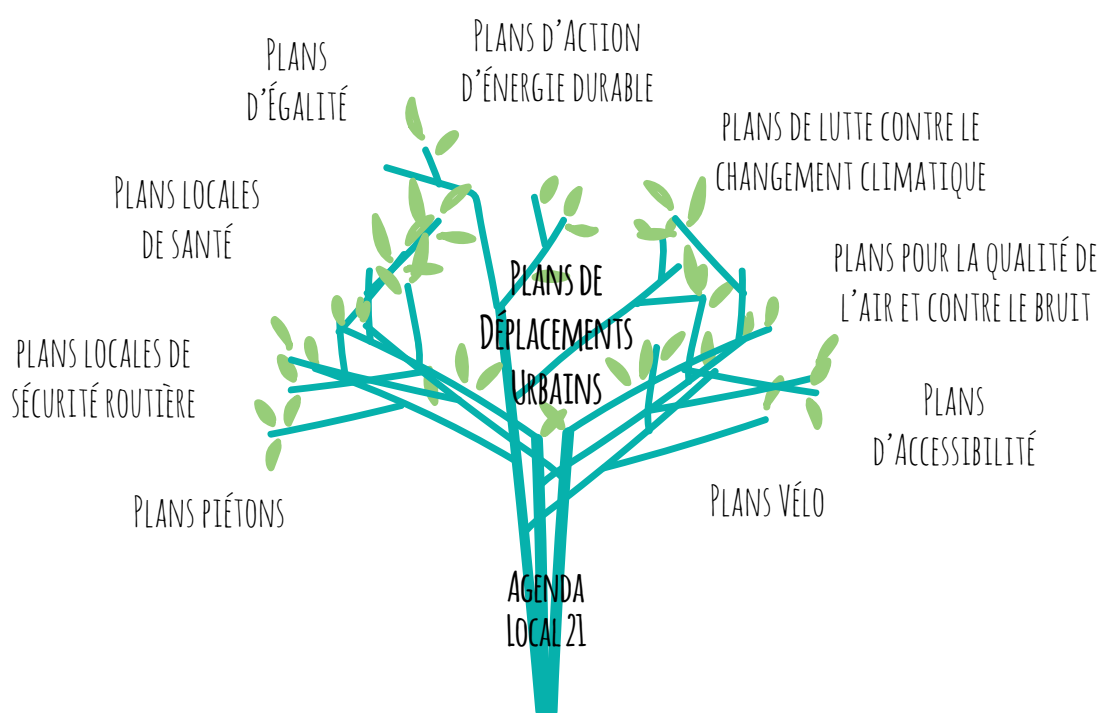


Illustration 9. Ensemble de schémas communaux qui, en marge de la planification urbanistique, peuvent contribuer à la politique relative au vélo

Il n'est pas rare que la planification sectorielle et environnementale soulève la nécessité de mettre en place une stratégie spécifique en matière de mobilité durable. Aussi, les Plans d'Action des Agenda Locaux 21 ou les Plans d'Action relatifs à l'Énergie Durable ont comme dénominateurs communs plusieurs mesures de mobilité durables, telles que la création d'une planification spécifique générale (adressée à tous les modes de transports) ou particulière (adressée aux piétons et aux cyclistes). Dans ce contexte, les initiatives locales favorables à

l'utilisation du vélo ne manquent pas et peuvent être aussi bien considérées comme des engagements spécifiques à part entière ou des éléments des plans de mobilité.

OÑATI (GIPUZKOA). TOUS LES OUTILS ENCOURAGENT L'UTILISATION DU VÉLO

- Normes de planification subsidiaires
- Agenda Local 21
- Plan de Mobilité Urbaine Durable
- Plan Vélo
- Plan d'accessibilité
- Plan de Mobilité Professionnelle
- Plan d'Action relatif à l'Énergie Durable

AU cours des dix dernières années, la commune a mis au point différents outils de planification et de gestion, reliés entre eux et ayant un objectif commun: la durabilité. Le vélo - ainsi que les différents besoins associés à sa mise en place - est l'un des éléments communs à l'ensemble de ces docu-

ments. Aussi, le Plan Vélo n'est pas un document purement décoratif dans la politique communale; mais il constitue un élément parfaitement intégré à la stratégie de gestion locale.

Castillan: <http://www.xn--oati-gqa.eus/es/servicios-municipales/urbanismo-y-ordenacion-del-territorio/plan-de-movilidad-sostenible-de-onati>

Euskara: http://www.xn--oati-gqa.eus/eu/udal-zerbitzuak/hirigintza-eta-lurralde-antolamendua/onatiko-hiri-mugikortasun-iraunkor-rako-plana?set_language=eu

L'AGENDA LOCAL 21 DE LEGAZPI ET SES CONSÉQUENCES SUR LA MOBILITÉ

La Mairie de Legazpi est l'une des premières de la province de Gipuzkoa à avoir lancé une réflexion stratégique sur l'avenir de la commune en termes de durabilité, après son adhésion en 1998 à la Charte d'Aalborg. Les processus de réflexion ayant permis d'évaluer la situation de la commune ont impliqué dès le départ les différents Départements municipaux, entités supracommunales et acteurs socio-économiques, ce qui a permis de favoriser le dialogue citoyen et d'avoir une incidence di-

recte sur les initiatives mises en place dans la commune en faveur du vélo.

Avec le 3ème Plan d'Action actuellement en cours, dix Départements municipaux et cinq organismes supracommunaux sont engagés.. Le Plan regroupe les actions et programmes des autres plans communaux, tels que le Plan de Mobilité, d'Égalité ou de normalisation de la langue basque (Euskara).

En France, les maillons de la planification allient les Plans Locaux d'Urbanismes (PLU) et les Plans de Déplacements Urbains (PDU), tandis qu'en Espagne, bien que chaque plan urbanistique nécessite une étude de la mobilité, sa mise en place n'a pas forcément besoin de porter sur un Plan de Mobilité Urbaine Durable.

Les Plans de Mobilité Urbaine Durable (PMUS, appellation espagnole) ou Plans de Déplacements Urbains (PDU) en ce qui concerne la France¹⁰ sont des outils nous permettant d'intervenir au niveau local, afin d'analyser le degré de mobilité au sein de la commune, d'identifier les conflits en cours, d'établir de nouveaux objectifs de transformation et de déterminer les actions à mener pour atteindre ces objectifs. Les Plans prévoient généralement les investissements à projeter et le calendrier de mise en œuvre. L'un des principaux objectifs étant l'amélioration de la part modale cycliste et piétonnière¹¹.

¹⁰ En France, en plus des Plans de Déplacements Urbains (PDU) obligatoires pour les agglomérations urbaines de plus de 100 000 habitants, il est possible de rédiger de manière volontaire des Plans Locaux de Déplacement (PLD), tels que le Plan Local de Déplacement de la Communauté des Communes du Sud Pays-Basque, établi en 2007. Dans le cas des PDU, les PLD ont pour objectif d'établir des politiques de mobilité cohérentes, dans le cadre d'une réflexion multimodale, incluant, il va sans dire, le vélo.

¹¹ Voir à ce propos la publication Promouvoir les modes actifs dans les plans de déplacements urbains (PDU). CEREMA - Direction Territoires et Ville. 2016.

L' Agenda Local 21 a servi d'outil pour diagnostiquer les différents problèmes associés à la mobilité au sein de la commune et à intervenir sur les éléments clés, tels que le modèle urbain ou l'utilisation culturelle prédominante des véhicules motorisés privés.

Le Plan d'Action s'inscrit dans une ligne stratégique précise, relative au changement climatique. Il passe par la mise en place de programmes et d'actions ayant des répercussions directes sur la mobilité durable et promeut l'utilisation rationnelle de l'énergie. En ce sens, plusieurs actions et efforts concrets ont été

réalisés en faveur du vélo, tels que l'exécution programmée d'un réseau cyclable connecté au réseau floral; la création d'espaces de stationnement pour vélos, le lancement de campagnes de sensibilisation spécifiques ou encore des mesures directement intégrées à la planification routière, telles que l'habilitation de zones à 30 kilomètres/heures ou l'installation d'ascenseurs.

Castillan: <http://www.legazpi.eus/es/bizi-2/desarrollo-sostenible/que-es-la-agenda-21>

Euskara: <http://www.legazpi.eus/bizi/garapen-iraunkorra-agenda-21/zer-da-agenda-21>

PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS (PDU) DE LA CÔTE BASQUE-ADOUR

Le Plan de Déplacement Urbain (PDU) de l'agglomération Côte Basque-Adour, est un document issu de la Règlementation française et prévoyant la mise en place d'une politique de mobilité dans le cadre territorial du Périmètre des Transports Urbains (PTU), dont font partie les communes suivantes : Bayonne, Anglet, Biarritz, Bidart, Boucau, Saint-Pierre d'Irube et Tarnos.

Il fut approuvé par le Syndicat des Transports de l'agglomération en 2015 et il contient un Plan Vélo complet (Plan de la Bicicleta), dont le but consiste à rendre les politiques relatives au vélo de sept communes cohérentes entre elles. Après une analyse de la situation et des possibilités dans la zone étudiée, une série de mesures est mise en place afin de faciliter, d'encourager et de sécuriser les déplacements à vélo.

La majeure partie des Plans de Mobilité Urbaine Durable et des Plans de Déplacements Urbains (PDU) a été rédigé dans des communes ou agglomérations urbaines de grande taille ou de taille moyenne. De fait, ils sont obligatoires en France pour les villes ou agglomérations urbaines comptant plus de 100.000 habitants, et obligatoires en Espagne pour les communes de plus de 50.000 habitants souhaitant bénéficier de subventions pour le transport urbain collectif.¹²

Parfois, les Gouvernements locaux ont considéré que la démarche, les dates d'exécution des travaux ou le niveau de détail des propositions de l'aménagement - voire, dans certains cas, les Plans de Mobilité Urbains Durables - ne permettaient pas de rejoindre aux problèmes de la mobilité à vélo ou à la mobilité non motorisée, et ce dans leurs communes respectives. Pour cette raison, des plans spécifiques ont été mis sur pieds pour les cyclistes et/ou les piétons, sous différentes conditions : Plan Directeur du vélo, Plan d'Intensification du Vélo, Plan Cyclable, Plan de Modes non Motorisés, etc.

Il s'agit de raccourcis dans la logique de planification, qui peuvent être utiles s'il existe une véritable volonté politique de mettre à exécution les mesures proposées et qui, d'une façon ou d'une autre, influencent la politique de mobilité générale au sein de la commune. Il s'agit par exemple d'établir d'une manière plus ou moins explicite une politique de mobilité incluant les différentes propositions d'ordre piétonnier ou cyclable.

On pourrait penser que planifier la mobilité est une question ne s'adressant qu'aux villes relativement peuplées et que dans les petites communes (qui constituent la majeure partie du territoire d'Ederbidea), il n'est ni important ni même possible de planifier la mobi-

¹² Selon l'article 102 de La Loi 2/2011 du 4 mars, relatif à l'Économie Durable.

PLAN DE MOBILITÉ URBAINE DURABLE D'IRUN

Ce plan prend ses origines dans les propositions de l'Agenda 21, ainsi que dans d'autres plans et documents antérieurs. Il a constitué la colonne vertébrale du Plan Général d'Aménagement Urbain, et a facilité son exécution.

Les mesures prévues par le PMUS ont pour objectif d'inciter la population irunaise à se déplacer à vélo, en cherchant à atteindre un nouvel équilibre entre les différents modes de transports écologiques, en mettant en place un centre-ville plus centralisé et un système de transports publics capable de desservir de nouvelles zones résidentielles ou de travail, vers le centre ville ou certaines zones où des transferts sont possibles.

Le Plan établit trois grands axes de travail :

- Les infrastructures piétonnes et cyclables, les réseaux routiers et les mesures relatives au stationnement.
- La planification et la gestion des systèmes de transport incluant des mesures visant à améliorer et à renforcer le transport public ou adressées à des groupes spécifiques d'utilisateurs desdits transports (collégiens, professionnels, personnes à mobilité réduite, etc.).
- Les nouveaux développements de la ville.

Ce Plan s'intéresse de près à l'importance d'intensification des modes de transports motorisés (piétons et cyclistes). En ce qui concerne la mobilité à vélo, sept programmes spécifiques ont été établis; tous axés sur des mesures concrètes à mettre en place sur les itinéraires urbains existants, afin de mettre en place un réseau d'itinéraires cyclables en ville (par le biais d'actions nécessaires, tels que l'intégration de pistes cyclables au Réseau Floral). Ces prévisions seront complétées par un ensemble de stationnements réservés aux vélos et à l'amélioration de l'inter-modalité. De plus, le Plan regroupe des programmes de formation et d'enseignement spécifiques relatifs à l'apprentissage de l'utilisation du vélo, au renforcement de la sécurité des routes en zone scolaire, ainsi que les mesures destinées à accroître la mobilité pour se rendre sur le lieu de travail ou dans les commerces.

Castillan:

<http://movilidad.irun.org/index.php?lang=es>

Euskara:

<http://movilidad.irun.org/index.php?lang=sk>

PLAN DE CYCLABILITÉ DE LA VILLE DE PAMPELUNE (2006)

Préalablement à la rédaction de ce Plan, la ville disposait de deux documents dont le vélo était l'un des points-clés : le Pacte pour la Mobilité et le Plan Général d'Aménagement Urbain (PGOU). Le Pacte pour la Mobilité fut approuvé en 2005 et fut intégré au développement de l'Agenda Local 21 de Pampelune. Il constitue le champ d'action politico-social relatif à la mobilité dans la ville, et son principal objectif consiste à favoriser l'utilisation du vélo comme moyen de transport alternatif.

Le Plan Général d'Aménagement Urbain de 2002, en ce qui le concerne, établit un réseau cyclable à l'échelle communal, et a servi de point de départ au Plan de Cyclabilité. Ainsi, le réseau suggéré par le Plan de Cyclabilité s'étend sur 116 kilomètres, en comparaison des 87 kilomètres du réseau du Plan Général d'Aménagement Urbain.

lité, dans la mesure où les problématiques posées ne sont pas suffisamment graves pour justifier cet effort, ou que les ressources techniques dont disposent les Gouvernements Locaux sont trop rares.

Il est certain que l'envergure d'une commune est un facteur déterminant, qui rend l'évaluation des problèmes et des propositions difficiles. Sans oublier que les guides méthodologiques destinés à l'élaboration de ces plans de mobilité sont presque toujours destinés aux communes de moyenne ou de grande taille¹³, mais qu'il ne fait également aucun doute que le mal-être relatif à la mobilité et à l'espace public est étroitement lié à un groupe très restreint d'individus.

C'est pour cette raison qu'il est possible d'adapter et de simplifier les outils de planification à la réalité locale de certaines communes. Face aux Plans de Mobilité relativement complexes, les petites administrations locales décident d'opter pour la mise en place de Programmes **d'Action en faveur de la Mobilité Durable ou de Programmes d'intervention en termes d'Espace Public, d'Amélioration des zones piétonnes, d'Accessibilité et de mobilité à vélo**, à savoir des mesures permettant d'organiser de manière temporaire certaines actions afin de pouvoir les mettre efficacement en pratique dans différentes communes.

¹³ En 2004, le IHOBÉ a publié le «Guide pratique pour l'élaboration de plans communaux de mobilité durable » :<http://www.ihobe.eus/Publicaciones/ficha.aspx?IdMenu=750e07f4-11a4-40da-840c-0590b91bc032&Cod=-01d13f76-800f-4f4c-ba70-3bec8d392ead&Idioma=es-ES&Tipo=>), qui peut s'avérer utile en termes de réflexion locale sur la portée desdits plans et leur adaptation aux caractéristiques de chaque commune.

PLAN DE MOBILITÉ PIÉTONNIER ET CYCLISTE D'ERRETERÍA (2015)

Objectifs:

- Identifier les besoins des piétons et de cyclistes.
- Créer des alliances entre ces deux modes de transport.
- Rendre les déplacements à pied plus sécurisés et plus qualitatifs.
- Garantir un réseau cyclable sûr, efficace et attractif, peu coûteux.
- Parvenir à atteindre 5% de déplacements à vélo, sans perdre le taux actuel de déplacements à pied ou en transports publics.
- Améliorer l'espace public, l'environnement et la qualité de vie.
- Augmenter le taux de sensibilisation et de participation relatif à la gestion de la mobilité.

Propositions :

- Réseau piétonnier préférentiel et mesures destinées à résoudre les problématiques constatées sur le précédent réseau.
- Environnement urbain du réseau cyclable proposé, ainsi que les différentes typologies de voies proposées, au cas par cas. Les itinéraires structurants du réseau déterminent le Réseau Principal et ses réseaux périphériques (à la différence de ceux associés aux loisirs, qui constituent le Réseau Secondaire).
- Large éventail d'action complémentaires pour encourager l'utilisation du vélo (mise en place de zones de stationnement réservées aux vélos, cagibis, suppression des véhicules motorisés, révision des normes relatives au trafic routier, formation et enseignement au public.

Castillan: <http://ingurumena.errenteria.eus/index.php/es/tematica-ambiental/movilidad/160-plan-de-movilidad-ciclista-y-peatonal-de-errenteria>

Euskara: <http://ingurumena.errenteria.eus/index.php/eu/ingurumen-gaiak/mugikortasuna/162-errenteriako-oinezko-eta-bizikleta-bidezko-mugikortasun-plana>

3.3 RÉGULATION ET GESTION DE LA MOBILITÉ

Les normes qui concernent directement le vélo sont issues non seulement des questions relatives à l'urbanisme et à la mobilité, mais également de différents facteurs, repris dans le tableau suivant:

PRINCIPALES NORMES ASSOCIÉES À LA MOBILITÉ À VÉLO

| CADRE NORMATIF | NORME DE RÉFÉRENCE | RELATION AVEC LA MOBILITÉ À VÉLO |
|---|--|---|
| URBANISME ET CONSTRUCTION | Législation du sol, urbanisme et aménagement du territoire Code de la construction et de l'habitation | Définition du modèle de mobilité et du réseau cycliste (si applicable) Norme de stationnement dans les bâtiments récemment construits. |
| ACCESSIBILITÉ | Législation relative à l'accessibilité et suppression des obstacles | Définit la relation entre l'espace personnel accessible et les pistes cyclables |
| SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET GESTION DE LA CIRCULATION | Règlement Général de la Circulation Code de la Rue Ordonnances de Mobilité | Les lois publiques et les règlements relatifs au comportement des cyclistes, piétons et conducteurs de véhicules motorisés dans l'espace routier public. Application locale des ordonnances de mobilité (précédemment relatives au trafic routier et à la circulation). |
| INFRASTRUCTURES | Législation des routes Code de la voirie routière Norme de la voirie routière | Coordonnent les compétences et établissent le cadre directif et la gestion des différentes routes, y compris les routes cyclables. |
| INTERMODALITÉ | Réglementation destinée aux différents opérateurs du réseau de transports publics | Normes établissant les possibilités de transport des vélos à bord des véhicules collectifs |

Dans le chapitre correspondant à la planification urbanistique, nous avons décrit la hiérarchie des plans dérivés de la législation en vigueur, qui se traduisent à la finalité par des normes de construction et d'urbanisation (zones de stationnement pour vélo, critères de conformité des pistes cyclables...)

LA LÉGISLATION RELATIVE À L'ACCESSIBILITÉ (DE RÉFÉRENCE POUR LE VÉLO)

| PYRÉNÉES ATLANTIQUES | NAVARRRE | GIPUZKOA |
|---|---|--|
| <p>La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.</p> <p>Décrets n° 2006-1657 et 2006-1658, arrêté du 15 janvier 2007 relatifs à l'accessibilité de la voirie aux personnes handicapées.</p> | <p>La norme d'accessibilité VIV/561/2010 du 1er février, ayant donné lieu à la création du document technique des conditions d'accessibilité et de lutte contre la discrimination des espaces publics urbanisés (BOE 11/03/10).</p> <p>Décret Royal Législatif 1/2013 du 29 novembre, approuvant le Texte Refondu de la Loi Générale pour la défense des individus en situation de handicap et leur intégration sociale (BOE 3/12/2013)</p> | |
| | <p>Loi Forale 22/2003, du 25 mars, concernant la modification de la Loi Forale 4/88 du 11 juillet, relative aux obstacles physique et sensoriels.</p> | <p>Décret 68/2000 du 11 avril, établi par le Département chargé de l'Aménagement Territorial, du Logement et de l'Environnement, approuvant les normes techniques relatives aux conditions d'accessibilité des zones urbaines, espaces publics, constructions et systèmes d'information et de communication.</p> |

L'initiative communale est étroitement liée aux normes établies en matière de modes de transports, suivant les constructions à effectuer. Ainsi, dans le cas de la France, ce fut la législation sur l'environnement qui déboucha sur l'application des normes relatives aux superficies minimum et aux dispositifs nécessaires pour le stationnement des vélos dans les nouveaux bâtiments (résidentiels ou à usage tiers), conformément au Code de la Construction et de l'Habitation.¹⁴

En ce qui la concerne, la **législation sur l'accessibilité et la suppression des obstacles** est la clé de la configuration de l'espace public, de par son concept même d'itinéraire piétonnier ou de sa variante française Cheminements, que nous devons prendre en considération au moment de créer les infrastructures cyclables, par exemple en ce qui concerne la largeur minimum à respecter pour le tronçon piétonnier (1,80 en Espagne et 1,40 m en France).¹⁵

¹⁴ Article 57 de la loi intitulée « Grenelle 2 - Engagement National pour l'Environnement » n° 2010-788 du 12 juillet 2010. Ainsi que l'Ordonnance du 20 février 2012 relative à l'exécution des articles R 111-14-2 et R 11-14-5 du Code de la construction et de l'habitation.

¹⁵ Bien que la largeur recommandée en France soit également égale à 1,80 m et qu'elle puisse être ramenée à 1,20 m en cas d'absence de murs et d'obstacles sur les côtés.

En Espagne, la législation sur l'accessibilité revêt un caractère étatique, mais elle s'exerce par le biais de normes autonomes et peut être modulée en fonction des ordonnances locales. En France, la législation étatique s'accompagne d'une réglementation technique et concrète, par exemple, dans le cadre de l'implantation locale des Plans d'Accessibilité pour le trafic routier (Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Aménagements des Espaces Publics -PAVE-).¹⁶

En ce qui concerne **la législation relative à la sécurité routière**, cette dernière respecte également une norme hiérarchique, selon laquelle la législation étatique définit le cadre général, ainsi que les spécifications propres aux deux côtés de la frontière franco-espagnole. La législation gala, qui fait partie intégrante du dénommé Code de la Route, a changé considérablement au cours de la dernière décennie, au sein de laquelle une nouvelle approche a été mise en œuvre qui pourrait se résumer au slogan "la route pour tous", c'est-à-dire, penser la route non seulement depuis le champ de vision des véhicules motorisés mais aussi de la multiplicité des regards existants sur les voies, parmi lesquels figure celui du cycliste.

Ainsi, en 2008, le principe de prudence des conducteurs par rapport aux plus vulnérables¹⁷ a été intégré à la Réglementation française, ainsi que la circulation dans les deux sens pour les zones cyclables limitées à 30 et les zones de rencontre. Cette dernière mesure a été étendue en 2015 à l'ensemble des rues où la vitesse est limitée à 30 km/h, sauf consigne contraire de la part de l'autorité compétente¹⁸, ce qui indique une volonté claire d'améliorer la condition des cyclistes.

En Espagne, l'évolution de la législation sur la sécurité routière (relative au vélo) a été plus lente et plus contradictoire. Effectivement, il a fallu attendre le Règlement Général de Circulation de 2003 (toujours en pourparlers actuellement), pour que de nouvelles possibilités émergent quant à l'amélioration du confort et la sécurité des cyclistes, ardemment réclamées par les communes et les organismes de défense du vélo.

De fait, plusieurs communes espagnoles ont commencé à mettre en place des panneaux signalétiques et des systèmes de gestion du trafic routier, qui, d'une certaine manière, réinterprètent ou ouvrent de nouveaux horizons par rapport à la norme en vigueur, en s'adaptant aux changements envisagés par le nouveau Règlement Général de Circulation, et qui répondent à une tendance internationale d'adaptation aux besoins de mobilité (pour les piétons et les cyclistes).

¹⁶ Selon la Loi pour l'accès au logement et à un urbanisme renoué (ALUR) de mars 2014, les PAVE font partie intégrante des Plans LOcaux d'Urbanisme.

¹⁷ Article R412-6 modifié par le Décret n°2008-754 du 30 juillet 2008 - art. 15.

¹⁸ Article R412-28-1 créé par le Décret n°2015-808 du 2 juillet 2015 - art. 5

En ce sens, certaines communes ont commencé à mettre en place des Ordonnances de Mobilité dans le but de remplacer les anciennes Ordonnances relatives à la Circulation, qui remplacent, à l'échelle locale, la législation concernant la sécurité routière. Ces nouvelles Ordonnances de Mobilité dépassent le champ de vision du pare-brise pour prendre en compte d'une manière plus globale les besoins des personnes lors de leurs déplacements ou de leur fréquentation de l'espace public.

Afin d'être cohérent avec le nouveau concept de mobilité, ces ordonnances peuvent être également envisagées comme de nouveaux éléments d'une stratégie promotionnelle, dans la mesure où, en ayant des répercussions sur les comportements au sein de l'espace public, elles établissent les hiérarchies et les relations de priorité entre les différents acteurs des rues.

Enfin, il faut mentionner que les normes liées aux **infrastructures routières ou aux services de transport publics (intermodalité)**, qui n'entrent pas toujours en concurrence avec l'administration communale, peuvent aussi conditionner la politique locale.

3.4. COORDINATION ENTRE LES DIFFÉRENTS DÉPARTEMENTS ET ADMINISTRATIONS

Comme cela a été indiqué plus haut, le vélo offre de multiples avantages, aussi bien individuels que collectifs, qui dépassent le domaine de la mobilité et s'étendent à de nombreuses politiques publiques. Pour cette raison, la politique relative au vélo ne doit pas - et ne peut pas - être appliquée de manière exclusive depuis un seul Département administratif, mais doit plutôt s'appliquer à divers domaines, afin de pouvoir avoir des répercussions réelles sur ce moyen de transport. C'est ce qui s'est passé au sein de l'administration centrale française avec la création en 2006 d'une structure, la Coordination Interministérielle pour le développement de l'usage du vélo (CIDUV) dont les objectifs sont entre autres de renforcer les activités des communes.

Dans le cas des mairies, cette coordination entre les collectivités a pour objectif de dépasser la culture ancestrale de nombreuses administrations, basée sur une répartition stricte et hiérarchique des compétences. Dans le domaine de la mobilité, ce sont souvent les administrations et collectivités ayant le plus de subventions (comme cela est le cas des ceux chargés de l'urbanisme ou des travaux), dotés d'une capacité de gestion plus directe (Police Municipale), qui prennent les décisions les plus importantes.

Toutefois, tel que nous l'avons déjà dit, la mobilité doit être considérée de plusieurs points de vue, en tentant de prendre en compte les contributions des différents administrations et collectivités. Cela suppose de créer de nouvelles dynamiques de fonctionnement interne et de travail collectif, ce qui n'est pas quelque chose d'habituel au sein des administrations : réunions de coordination, documents partagés, décisions collégiales.

Il est essentiel que l'effort communal dans ce sens parte d'un diagnostic préalable de la situation de la mobilité cyclable dans la communauté, de ses contraintes, des opportunités existantes ; etc; afin de pouvoir par la suite déterminer les objectifs à atteindre, afin d'orienter les actes et d'établir un plan d'action spécifique.

Même en déployant un axe de travail transversal, le succès d'une politique cycliste locale exige l'existence d'une coordination politique et technique au sein de la collectivité, et chargée de diffuser la question du vélo dans toutes les politiques.

D'un autre côté, cette coordination risque d'essuyer des échecs et devra lever des freins. Pour éviter que cela ne se produise, il est indispensable de pouvoir compter sur un soutien politique fort, de créer une base interne et une base externe d'alliés, ainsi que de sensibiliser l'ensemble de l'équipe gouvernementale et les techniciens impliqués dans le projet aux avantages offerts par le schéma de mobilité préconisé.

3.5. LEADERSHIP ET ENGAGEMENT

Afin que les administrations locales puissent acquérir une plus grande légitimité et encourager/coordonner la mise en place d'une politique relative au vélo, il est important que ces dernières s'engagent à modifier leurs propres directives en termes de mobilité.

Les besoins en mobilité des propres services (colis, courrier interne, fournitures, etc.) Des représentants politiques, des effectifs et des personnes qui se rendent dans les locaux, constituent une première opportunité de montrer le changement de cap vers des modèles durables de mobilité cyclable.

Pour cela, l'idéal serait d'élaborer et d'exécuter un Plan ou programme interne de Mobilité Alternative qui intégrerait l'ensemble des facteurs liés à l'articulation d'une série complète d'actions à mettre en œuvre.

Dans le cas où cela ne serait pas possible, il conviendrait de mettre en place une démarche plus souple, en déployant certaines mesures de type suivant:

- Encourager la population à utiliser les systèmes actifs et durables de déplacement et la dissuader d'avoir recours aux moyens motorisés privés, pour accéder aux centres d'activité de la commune.
- Réaliser des campagnes encourageant l'utilisation du vélo entre le personnel et les représentants politiques.
- Installer des stationnements pour vélo protégés et pratiques dans les structures communales, aussi bien pour le public en général que pour le personnel.
- Créer un parc à vélos, adapté aux besoins de chaque centre de travail et de chaque type d'activité.
- Offrir, périodiquement, des primes au personnel communal qui se rend au travail à vélo, tel que des équipements cyclistes (tenues adaptées au vélo et utilisables au quotidien, accessoires.), outils, pompes, entretien annuel du vélo dans un atelier local, etc.
- Mettre en place un système de livraison et de remise du courrier à vélo.
- Créer des patrouilles à vélo au sein de la Police Municipale.

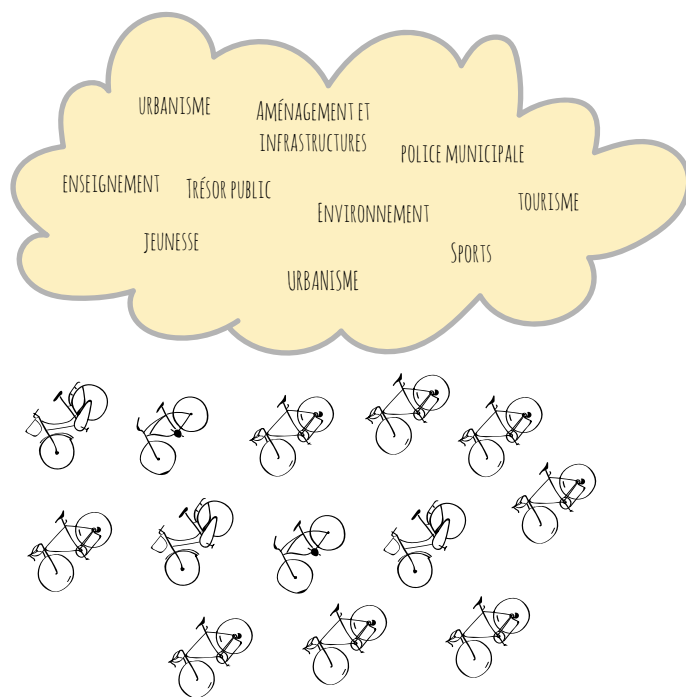


Illustration 10. Le combinaison d'idées des différents services favorise la pluie ou bruine de vélos

Cette tâche exemplaire a forcément une répercussion économique ; comme on a pu le constater dans certaines municipalités, l'ordre de grandeur nécessaire pour développer une politique relative au vélo correspond à une dépense d'environ 10-12 euros par habitant.

Toutefois, les compétences en termes de mobilité ne s'arrêtent pas aux mairies. D'autres administrations et institutions publiques ont elles aussi des responsabilités réglementées dans ce domaine et, par conséquent, peuvent prendre part aux efforts collectifs, ou intervenir de manière indépendante.

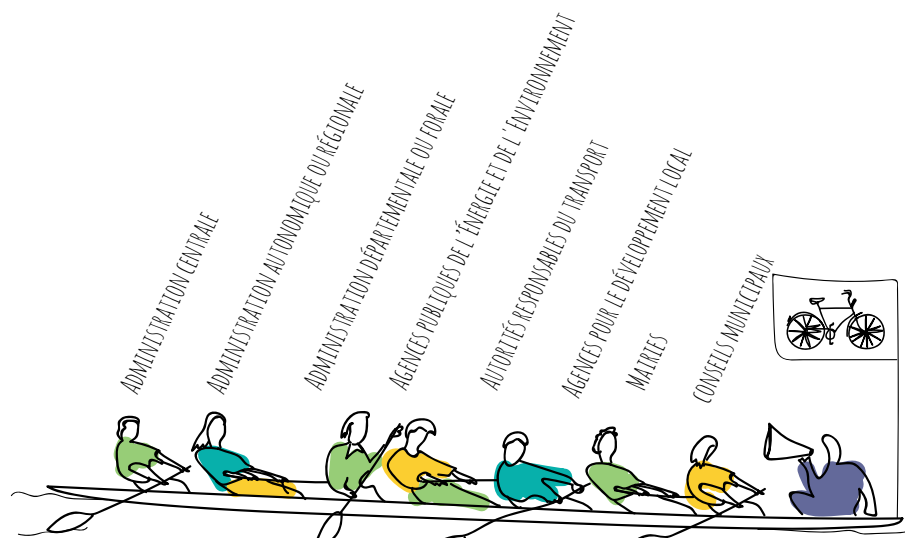


Illustration 11. Toutes les administrations dans le même bateau

Pour cette raison, dans ce cas aussi, un renouveau de la culture inter-administrative est nécessaire qui puisse établir des protocoles et des outils de communication communs, susceptibles de vaincre les éventuelles barrières comme le manque de confiance qui existent parfois entre elles.

Tous ces efforts partagés entre les services d'une même administration et entre administrations différentes, nécessitent évidemment des ressources et des équipes de collaborateurs qui investissent de leur temps à la tâche. C'est en effet un travail de longue haleine.

3.6. SUIVI ET ÉVALUATION. OBSERVATOIRES DU VÉLO

L'un des objectifs les plus méconnus (mais efficace) des politiques publiques est le suivi et l'évaluation des actes mis en place, à la lumière des objectifs et des programmes prévus. Surtout par manque de moyens, les administrations budgétisent au plus juste les interventions mais prévoient rarement leur suivi et leur évaluation. De cette manière, aucun apprentissage collectif n'est retenu, alors qu'ils permettraient aux administrations de progresser ou de servir d'exemples.

Que l'évaluation et le suivi puissent aussi être des processus communiqués et participatifs est d'une grande valeur et permet de voir si le point de vue des citoyens accompagne ou contredit les points de vue techniques et politiques.

L'évaluation et le suivi sont importants au sein de tous types d'interventions municipales, depuis les projets d'ouvrages (infrastructures, stationnement pour vélos) jusqu'aux campagnes de sensibilisation, en passant par les plans même de mobilité ou de vélo. Tenir un registre des actions effectuées avant et après sur la voie publique n'est pas fréquent, alors que cela ne nécessite pas d'effort excessif, mais, par-dessus tout, une volonté d'anticiper et de valoriser l'action publique.

Afin de rendre systématique le suivi de la mobilité cycliste, la meilleure manière est de créer un Observatoire du Vélo, du Piéton et le Vélo, ou de la Mobilité Durable, c'est-à-dire un noyau d'échanges, de réflexions et de propositions relatifs à ce moyen de déplacement.

Ce type d'Observatoires, par l'exigence de moyens qu'ils requièrent, ne constituent pas une option réaliste pour un grand nombre de petites communes, mais peuvent être remplacés par une attention particulière portée au vélo, au piéton et à la mobilité durable au sein des indicateurs des Agendas 21 locaux.

En plus, bien qu'ils ne soient pas sophistiqués, certains dispositifs peuvent accomplir certaines tâches de suivi au regard de la mobilité cycliste effective et de ses commodités et infrastructures, comme par exemple: les comptages cyclistes; les examens périodiques des conditions cyclables existantes; l'évolution et l'état du réseau des pistes cyclables; l'évolution, l'état de conservation et les taux d'occupation du parc de stationnement pour vélos; taux d'accidents, vols, etc. Pour effectuer de telles statistiques, il est possible de compter sur la collaboration des usagers, des établissements spécialisés et des organisations cyclistes, qui disposent souvent de connaissances privilégiées de la réalité locale.

OBSERVATOIRE DU VÉLO DE SAINT-SÉBASTIEN

Il s'agit d'un instrument coordonné entre le Département de la Mobilité de la Ville de Saint-Sébastien, la Fondation Cristina Enea et l'Association de Cyclistes Urbains, Kalapie.

Il est géré par la Fondation Cristina Enea, et son objectif est de faciliter, promouvoir et améliorer les conditions d'utilisation du vélo dans la ville. Dans le même temps, cet organisme assure un travail de suivi et d'analyse de la mobilité cycliste. Il donne de surcroît la parole aux citoyens et oriente leurs questions, réclamations et suggestions. Il abrite en plus au sein de ses locaux un fond documentaire qu'il maintient à dispo-

sition des citoyens, relatif à l'usage et au plaisir du vélo.

L'Observatoire publie tous les ans un rapport au sein duquel figure le détail des avancées en matière de mobilité cycliste et une étude des opinions, des réclamations et des suggestions reçues au cours de l'année de la part des citoyens.

<http://www.observatoriodelabicicleta.org>

<http://www.donostiamovilidad.com>

<http://www.cristinaenea.org>

<http://www.kalapie.org>

OBSERVATOIRE DU VÉLO DE GIPUZKOA

La Députation Forale dispose depuis 2007 de l'Observatoire du Vélo de Gipuzkoa, son propre service technique qui assure le suivi et l'évaluation de l'usage du réseau foral des voies cyclables et de la mobilité cyclables.

Ces travaux alimentent et orientent les interventions en matière de construction, de conservation, et de promotion des voies cyclables entreprises par la Députation.

Castillan: <http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/es/behatokia>

Euskara: <http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/eu/behatokia>

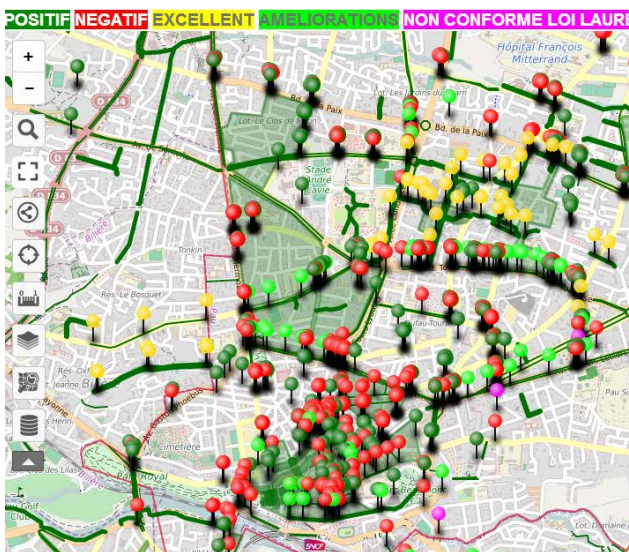
Ses principales tâches sont:

- Évaluation annuelle de l'utilisation cyclable et pédestre.
- Analyse de types d'utilisateurs.
- Entretiens de satisfaction annuels avec les utilisateurs.
- Entretien et calibrage du dispositif de comptage automatique. Comptage manuel comparatif.

OBSERVATOIRE DE LA QUALITÉ DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

Un exercice intéressant d'observation critique émanant de la société civile. Utilise un outil attractif de cartographie collective sur Internet sur laquelle s'affichent selon leur degré de gravité les points litigieux de la mobilité cycliste de la commune.

<http://www.pauavelo.fr/>



La Députation Forale de Gipuzkoa possède un Observatoire du Vélo quelque peu différent pour évaluer et suivre le développement du Réseau Foral des Voies Cyclables. Son utilité pour les communes est double. D'un côté, il permet de mieux comprendre l'évolution générale de l'usage du vélo et ses infrastructures du point de vue général.

OBSERVATOIRES DU VÉLO EN FRANCE

Les villes peuvent aussi compter sur l'information offerte par d'autres institutions, comme c'est le cas en France des Observatoires de la mobilité cyclable:

- Observatoire de l'indemnité kilométrique vélo est une initiative du Club des villes et territoires cyclables et de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) pour le suivi de cette tentative de rémunération contre le fait de se rendre au travail à vélo.
- L'Observatoire national des véloroutes et voies vertes (ON3V), créé par le Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer (Meeddm) et l'Association Départements & Régions cyclables (DRC).
- L'Observatoire des mobilités actives, géré par le Club des villes et territoires cyclables, publie les résultats des enquêtes envoyées aux Gouvernements locaux, concernant les politiques en faveur des piétons et des cyclistes.
- L'Observatoire du Cycle est une initiative de l'Union Nationale de l'industrie du vélo (UNIVÉLO). Il élabore un annuaire relatif au marché du vélo.
- Observatoire National des Aménagements. Créé au sein de l'organisme technique CEREMA, intègre à son tour les observatoires suivants qui ont à voir directement ou indirectement avec la pratique du vélo : Observatoire National des Zones de Rencontre (l'ONZoR), Observatoire National des Cédez le Passage Cycliste au Feu (ONCPC), Observatoire National de l'Apaisement des Vitesses en ville (ONAV), Observatoire national de l'usage des priorités à droite (ONPAD), Observatoire national des chaussées à voie centrale banalisée (ON#CVCB).

Mais il peut être utile aussi pour analyser des situations et contextes particuliers, des tronçons précis de voies piétonnières et cyclables, favorisant ainsi une réflexion sur leurs propres initiatives et sur les moyens de régler les conflits et les difficultés locales.

3.7 PARTICIPATION SOCIALE

Il existe déjà un large consensus international sur l'opportunité de considérer le changement du modèle des déplacements urbains comme un processus au sein duquel doit naître une nouvelle culture de la mobilité. Il ne s'agit pas uniquement de modifier les infrastructures existantes pour les rendre, dans ce cas précis, plus accueillantes pour le vélo, mais aussi de développer de nouveaux comportements et habitudes au sein de nos modes de transport.

C'est ainsi que la Commission Européenne elle-même l'a abordé en 2007, quand elle a adopté un Livre Vert avec le titre éloquent "Vers une nouvelle culture de la mobilité urbaine".¹⁹

Quand il s'agit d'opérer des changements culturels enracinés, il semble évident que ceux-ci doivent épouser le rythme des citoyens ; ils ne peuvent être imposés d'en haut mais plutôt être intégrés par la discussion et la participation sociale. Cela explique aussi les raisons pour lesquelles les expériences les plus réussies en matière de transformation de la mobilité résultent d'efforts réalisés depuis trois piliers : les représentants politiques, les responsables techniques et les citoyens.

C'est ce que l'on pourrait désigner comme le tabouret de la réussite au sein des politiques de mobilité durable, dont celle du vélo. On a besoin de responsables politiques, qui ont une vision à long terme, réceptifs aux demandes des citoyens et qui ont le courage d'entreprendre des changements ; des corps de métier techniques sensibilisés à la nécessité d'appliquer de nouveaux critères de traitement de l'espace public ou de gestion des ressources municipales ; et des citoyens organisés et capables d'exprimer et de revendiquer de nouvelles idées.

Sans le concours de l'un ou l'autre des trois "pieds" du tabouret, il est probable que les mesures tombent à l'eau, bien qu'il soit possible d'obtenir d'autres soutiens, comme ceux des acteurs économiques ou des médias. Par conséquent, une des composantes essentielles des politiques municipales relatives au vélo, est d'établir des dynamiques participatives, les plus larges et stables possibles.

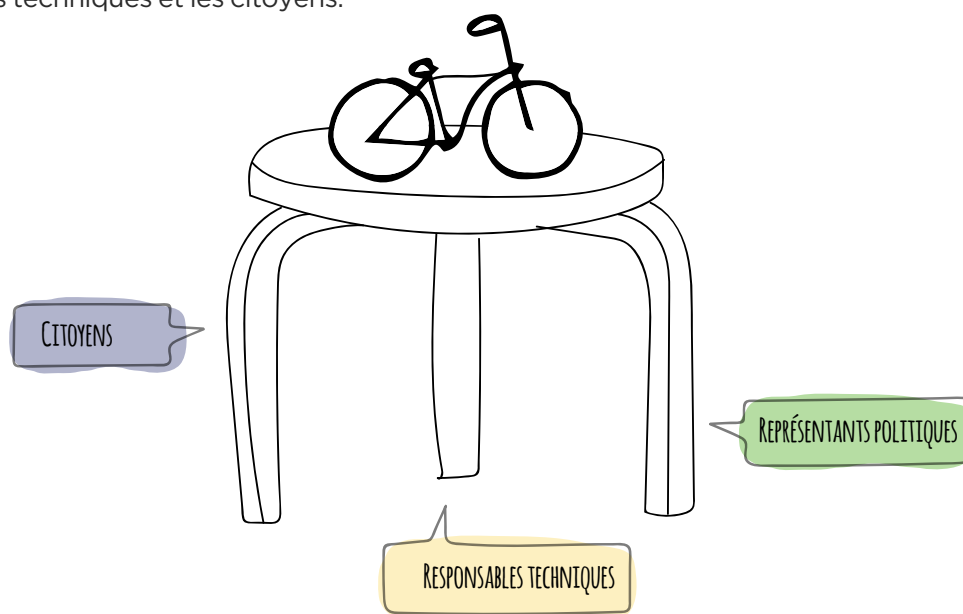


Illustration 12. Le tabouret de la réussite au sein des politiques relatives au vélo

¹⁹ Commission des Communautés Européennes. COM(2007) 551 final.

Parmi les outils ou étapes de ces dynamiques participatives peuvent figurer les dénommés PACTES DE MOBILITE DURABLE, documents qui permettent de convenir entre différents acteurs sociaux d'une même feuille de route dans ce domaine. Le premier pacte de ce genre a été signé à Barcelone en 1998 et par la suite, a été repris dans bon nombre de villes à travers le monde. Malgré le caractère conflictuel que peut prendre la politique de mobilité dans certaines circonstances et dans certains lieux, l'expérience démontre que les Pactes de Mobilité Durable sont non seulement possibles mais s'avèrent être aussi d'une grande utilité pour permettre au débat social de se réaliser dans des conditions appropriées.

Dans tous les cas, pour qu'ils aient une transcendance au-delà du processus de rédaction et de

signature, il est fondamental, qu'en plus des principes et des objectifs qu'ils inspirent, les pactes de mobilité établissent aussi des mécanismes de suivi et d'évaluation postérieure, afin que les politiques municipales liées à la mobilité soient compatibles avec les objectifs fixés par consensus.

La complexité apparente des processus participatifs ne doit pas faire peur mais au contraire inciter à un accomplissement des devoirs et à une garantie de résultats.

C'est de cette façon qu'ont réagi de nombreuses communes qui organisent des forums, des conseils consultatifs et des tables rondes pour traiter des questions relatives à la mobilité ; dans certains cas, au sein de schémas plus larges comme les forums de participation des Agendas 21 locaux, mais dans

PACTE DE MOBILITÉ DE LA VILLE DE PAMPELUNE/IRUÑA ET OBSERVATOIRE DE LA MOBILITÉ DURABLE DE LA RÉGION DE PAMPELUNE

Dans certaines villes, le Pacte de Mobilité Durable est uniquement signé par des agents sociaux comme les associations et les organisations de quartier, de personnes handicapées, de commerçants, de personnel des transports, de cyclistes, de chauffeurs de taxi, de femmes, etc., mais dans d'autres lieux, ce sont aussi les groupes politiques municipaux qui interviennent, ce qui facilite la survie de l'initiative au-delà d'un seul mandat.

En 2005, un Pacte pour la Mobilité Durable a été signé à Pampelune (<http://www.mcp.es/content/la-movilidad-sostenible>) guidé par les principes suivants : développement durable, accessibilité, sécurité et efficacité, garantie de la qualité de vie, du dynamisme économique et de l'intégration de tous les groupes et individus.

Pour faire suite à ce processus, un Bureau de la Mobilité et des Transports a été mis en place dans la région de Pampelune, en 2006, qui, conjointement à la mise en place du Plan de Mobilité Durable pour la région de Pampelune, a permis de créer un Observatoire pour la Mobilité et les Transports, capable d'évaluer les politiques correspondantes. Le Bureau a été constitué à partir d'organismes et d'agents sociaux issus des communes de la région.

Ce besoin en matière de débat comme de consensus persiste aujourd'hui à travers, par exemple, l'Observatoire du Vélo de Pampelune soutenu par la Mairie de Pampelune/Iruña avec l'objectif de progresser dans les politiques liées au vélo.

d'autres spécifiquement liés à la prise de décisions dans ce domaine. Tel est le cas du Conseil consultatif de Mobilité de la Ville de Saint-Sébastien, et, dans le secteur foral, du Conseil du Vélo de Gipuzkoa.

Il convient d'encourager d'autres approches en matière de participation citoyenne, plus en adéquation avec des réalités municipales spécifiques, comme peuvent l'être les suivantes:

- Identifier les acteurs locaux et les citoyens intéressés par la mobilité cycliste.
- Organiser une réunion publique annuelle pour présenter les projets municipaux dans ce domaine et recueillir les suggestions et les opinions des citoyens.
- S'il existe des groupes locaux liés à la mobilité cycliste, tenir régulièrement des réunions avec eux afin de dialoguer et connaître leurs revendications et leurs points de vue.
- Subventionner les activités de développement du cyclisme quotidien, promues par des entités locales à but non lucratif.

Pour conclure ce qui a été dit jusqu'ici, il convient de rappeler que les organisations de citoyens qui œuvrent en faveur du vélo, sont un allié indispensable du changement et méritent le respect et le soutien de la commune.

CONSEIL CONSULTATIF DE MOBILITÉ DE LA VILLE DE SAINT-SÉBASTIEN

Cet organe de participation permanent renforce les relations entre les institutions municipales et les entités citoyennes, en donnant la possibilité d'intervenir dans la planification, le suivi et les propositions sur la mobilité. Il a été créé en 2000 et dans la même année connaît la participation d'organisations diverses liées directement ou indirectement à la mobilité, par-

mi lesquelles figure l'Association des Cyclistes Urbains, Kalapie.

Il a été un espace de rencontre essentiel en matière de discussion et de mise en œuvre des politiques relatives à la mobilité qui ont transformé la ville et qui jouissent aujourd'hui d'une reconnaissance nationale et internationale

CONSEIL DU VÉLO DE GIPUZKOA

Créé en 2008, il est actuellement rattaché au Département de Mobilité et Planification du Territoire de la Députation Forale. C'est l'organe de consultation et de conseil en matière de politique relative au vélo à Gipuzkoa, ouvert à l'intégration de toutes les sensibilités existantes au sein de la société guipuzcoane.

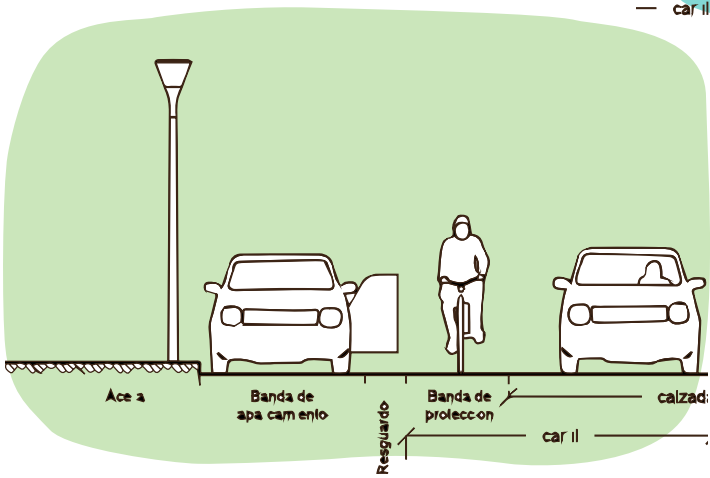
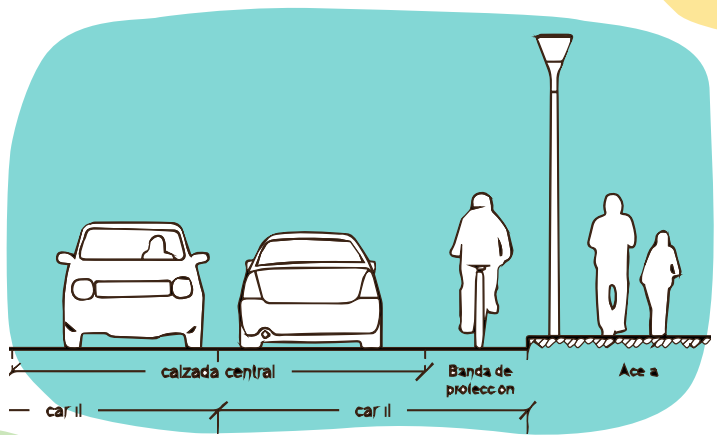
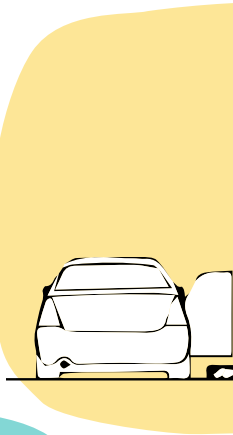
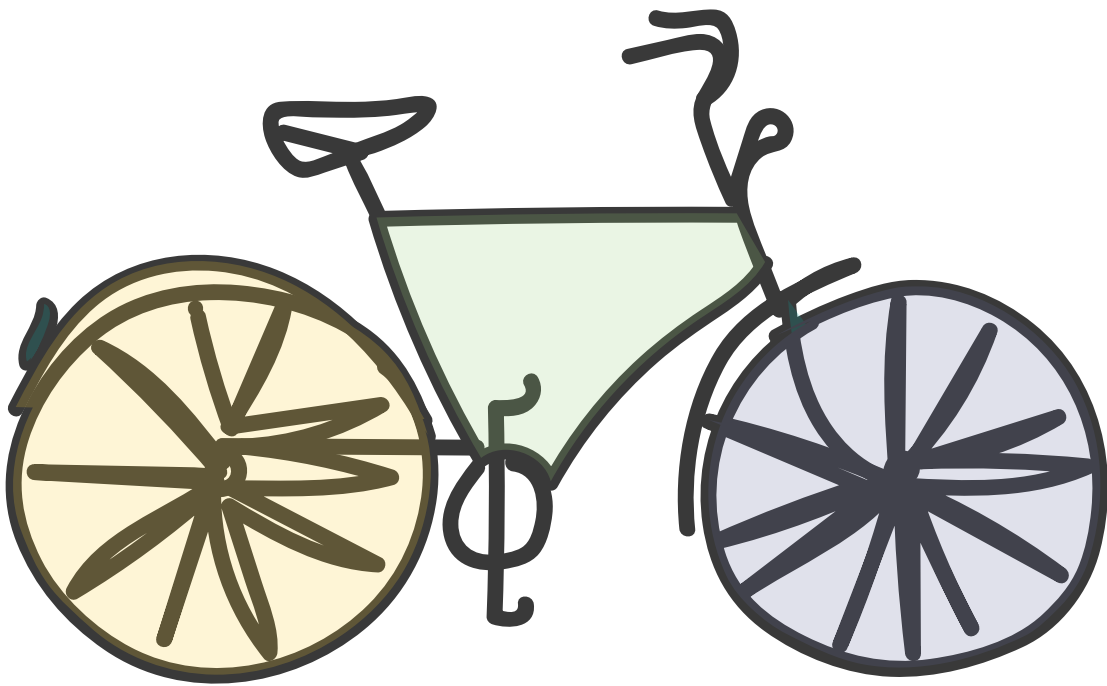
Parmi ses fonctions figurent:

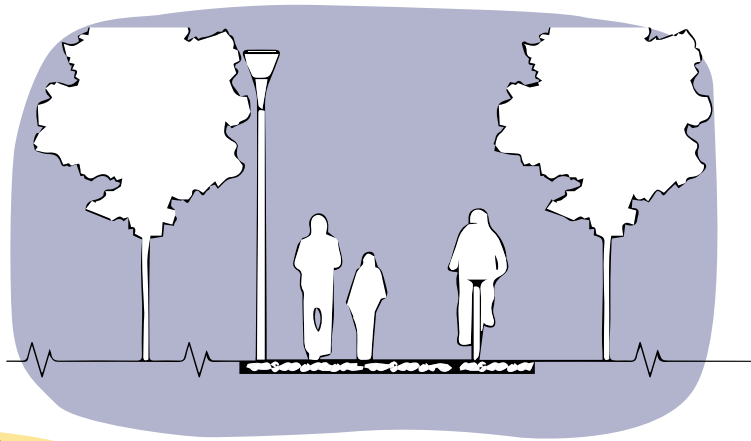
- Conseiller l'élaboration et le développement de la Stratégie en matière de vélo en Gipuzkoa.

- Effectuer et élaborer des propositions sur des avant-projets réglementaires, des plans et des projets liés à la mobilité cycliste.
- Conseiller et proposer des mesures en matière d'éducation dans le but d'orienter et de sensibiliser la société guipuzcoane à l'usage du vélo.
- Promouvoir la participation citoyenne en matière de mobilité cycliste.

Castillan : <http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/es/bizikletaren-kontseilua>

Euskara : <http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/eu/bizikletaren-kontseilua>





4

QUELLES INFRASTRUCTURES CYCLISTES ET À QUEL MOMENT LES CRÉER

4.1 LA POLITIQUE CYCLISTE NE VIT PAS SEULEMENT D'INFRASTRUCTURES

La politique relative au vélo n'est pas une politique d'infrastructures, bien qu'elle semble l'être parfois, mais une politique qui comprend également des actions sur les infrastructures. Une politique cycliste doit être **COM-
PLETE**, et inclure tout l'éventail de mesures qui permettent d'atténuer les contraintes et les obstacles, que rencontre actuellement la mobilité cycliste (et piétonnière le cas échéant).

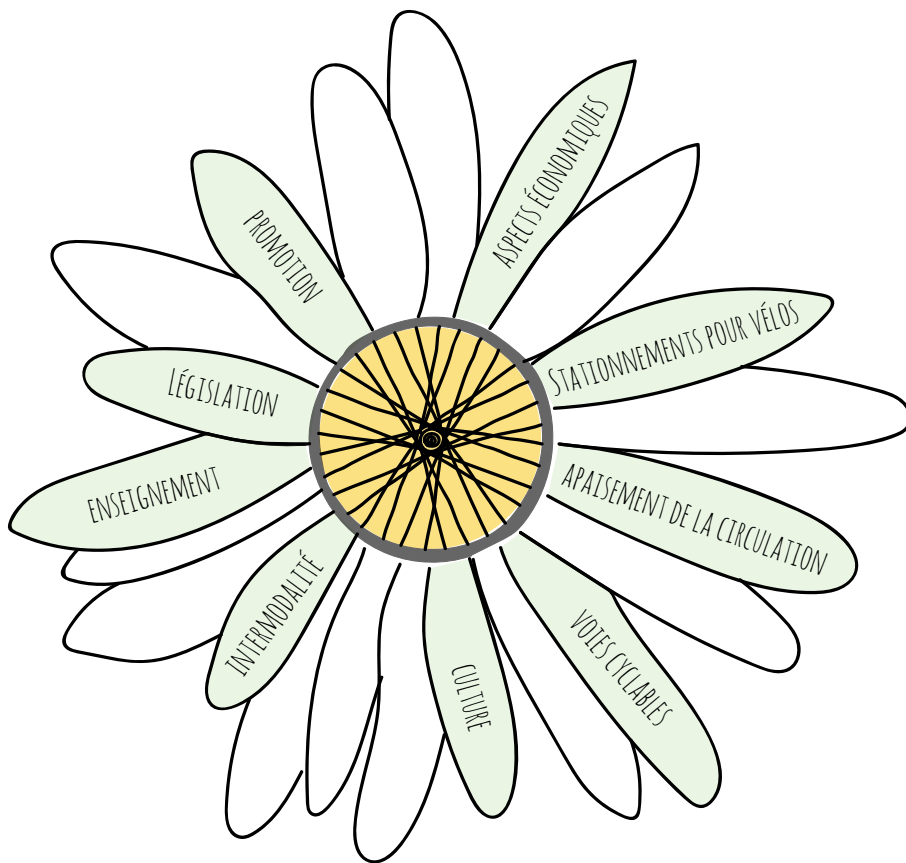


Illustration 13. La marguerite de la politique relative au vélo

AU DELÀ DES PISTES CYCLABLES

Intensifier l'utilisation du vélo requiert non seulement des infrastructures, pistes cyclables et parcs à vélos, mais aussi un large éventail de mesures visant à promouvoir et à encourager, dans le cadre d'autres mesures liées à la mobilité durable.

4.2 POURQUOI ET POUR QUI : DIVERSITÉ DES MOTIFS, DES PERSONNES ET DES VÉLOS

Comme abordé plus haut, la politique relative à la bicyclette doit répondre à des besoins très nombreux, ce qui suppose de connaître les raisons pour lesquelles diverses personnes songent à un déplacement à vélo. Dans ce sens, les infrastructures cyclistes doivent être pensées et conçues en fonction des besoins des personnes et des vélos qui vont les emprunter. Orienter une piste cyclable pour que l'usage du vélo devienne attractif à quelqu'un qui n'est pas habitué à pédaler au milieu du trafic motorisé n'est pas la même chose que l'aménagement de la chaussée pour que les cyclistes et les véhicules motorisés cohabitent en toute sécurité. Le tableau suivant apporte une estimation des principales exigences émises par les différents types de cyclistes au regard des voies.

Cette divergence des exigences s'étend aussi à d'autres aspects de l'infrastructure cycliste, tels les modèles de stationnement pour vélos, au sein desquels il faut tenir compte du motif de déplacement (court ou long séjour) et du type de vélos auxquels ils sont destinés.

EXIGENCES LIÉES À LA STRUCTURE, SUIVANT LE TYPE D'USAGER

| | Urbain quotidien | | Récréatif | Cyclo-touriste | Sportif | Sportif de montagne |
|-------------------------------|---------------------------|--------|-----------|----------------|---------|---------------------|
| | Enfants / personnes âgées | Adulte | | | | |
| Séparation du trafic motorisé | ••• | • | •• | • | ○ | ••• |
| Questions non résolues | ••• | •• | •• | • | ○ | ○ |
| Superficie/ Roulement | •• | •• | • | •• | ••• | ○ |
| Signalisation informative | ○ | ○ | • | •• | ○ | • |
| Qualité ambiante | • | • | ••• | ••• | ○ | •• |

○ peu important | • occasionnel | •• souhaitable | ••• important

4.3 SÉPARATION VS INTÉGRATION LES MODÈLES DE RÉSEAUX CYCLABLES

Un ensemble de pistes cyclables ou chaussées aménagées pour une utilisation cycliste, avec ses intersections correspondantes, constitue un **itinéraire pour vélos** entre un point de départ et un point de destination. Et la somme des différents itinéraires forme un réseau cyclable ou **réseau de pistes cyclables**. Le choix des modalités des pistes cyclables détermine différents modèles de réseaux, avec dans chaque cas, leurs avantages comme leurs inconvénients.

Les modèles de réseaux cyclables se caractérisent par un large éventail d'options qui vont de la séparation complète des pistes cyclables, intersections incluses (résolues grâce à des viaducs), comme c'est le cas de certaines actions menées au milieu du siècle dernier au sein de nombreuses villes européennes, comme Stevenage au Royaume Uni; jusqu'à l'intégration complète de la circulation cycliste sur la voie classique, en appliquant seulement des mesures de ralentissement de la circulation, comme il est de mise dans les centres de nombreuses villes italiennes, comme Ferrara.

La plupart des villes, cependant, ont opté pour une tradition d'options mixtes, c'est-à-dire, des choix qui occasionnent une séparation des vélos au sein de certaines voies et une intégration dans les voies restantes, au sein desquelles la cohabitation avec les véhicules motorisés est possible grâce à la modération de leur nombre et de leur vitesse.

Bien qu'il existe une large gamme d'options de séparation, d'intégration et de mise en œuvre de mesures pour ralentir la circulation, il est possible de réaliser une première évaluation des avantages et des inconvénients des deux alternatives, afin d'établir une stratégie adaptée à chaque commune.

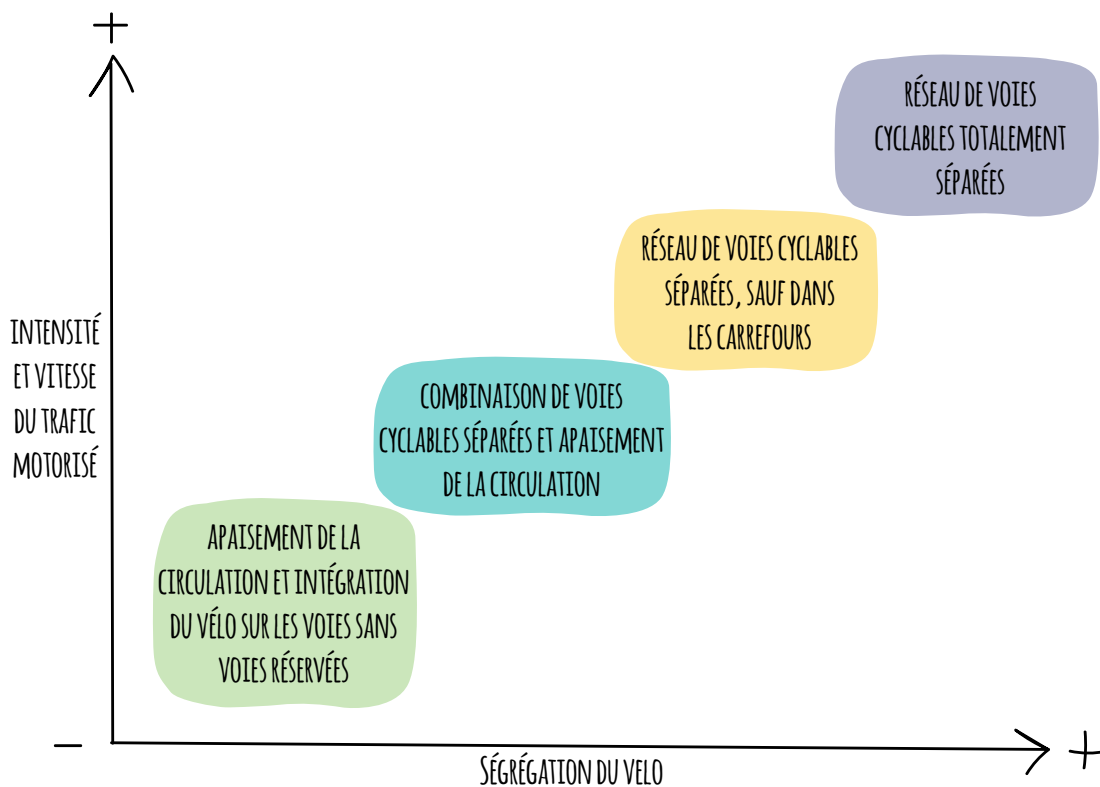


Illustration 14. Relation entre trafic motorisé et ségrégation du vélo

Le succès du réseau cyclable de Saint-Sébastien a influé de manière considérable sur la mise en œuvre de son modèle au sein des autres communes du territoire d'Ederbidea, bien qu'il n'ait pas toujours obtenu les résultats escomptés pour atteindre les objectifs visés. Partant à l'origine d'un niveau très bas d'utilisation du vélo, ledit modèle s'est imposé jusqu'à une date relativement récente, dans l'aménagement

| | Avantages | Inconvénients |
|---|--|--|
| Pistes cyclables séparées à l'exception des intersections | <ul style="list-style-type: none"> • Perception d'une plus grande sécurité • Grande facilité de circulation pour les vélos. | <ul style="list-style-type: none"> • Conception complexe des intersections, surtout en ce qui concerne les passages piétons. • Intégration difficile des arrêts de transports publics. • Coût élevé. • Difficulté à prendre en charge l'ensemble des rues d'une ville. |
| Intégration du vélo au réseau routier, par le biais de mesures visant à ralentir la circulation. | <ul style="list-style-type: none"> • Une utilisation des voies toute en souplesse. • Haute facilité de conception et de mise en œuvre, surtout dans les intersections. • Coût réduit. | <ul style="list-style-type: none"> • Véhiculent une image moins sécurisante, surtout pour les personnes qui ont moins d'assurance et qui ne sont pas habituées à circuler parmi les véhicules motorisés. |

de pistes cyclables séparées du trafic motorisé, excepté aux intersections, et à proximité de l'accès piétonnier. En plus, il a été décidé de développer l'infrastructure cycliste séparée, en combinant les deux sens de la circulation au sein d'une seule voie bidirectionnelle.

A Zarautz, le rétablissement du vélo a suivi un modèle différent, en premier lieu parce qu'elle est une des rares municipalités basques à avoir toujours conservé un niveau non négligeable en matière d'utilisation du vélo. On peut dire sans se tromper que l'expansion de l'usage du vélo a été au-delà du premier bidegorri, dans un processus au sein duquel se sont incorporés tous les groupes d'âge et, en particulier, les mineurs, qui ont commencé à se rendre auprès de leurs établissements d'enseignement, en utilisant non seulement l'infrastructure séparée mais aussi le reste des rues de la ville. Le développement postérieur du réseau cyclable renforce actuellement le caractère pro-vélo de la municipalité guipuzcoane,

au sein de laquelle le vélo joue un rôle essentiel en matière de mobilité. Il convient également de noter que le modèle initial de séparation du réseau cyclable cède actuellement la place à des opérations de plus grand intégration du vélo dans la circulation, à travers des aménagements spécifiques de la voirie et du ralentissement de la circulation.

Quel que soit le modèle de réseau cycliste choisi, sa conception doit intégrer des tracés directs, confortables, sûrs, cohérents et intuitifs, pour intensifier son utilisation et éviter des accidents.

4.4 PIÉTON-VÉLO: UNE RELATION QUI PEUT ÊTRE CONFLICTUELLE



Díptico de la municipalité d'Oñati pour améliorer la coexistence piéton-cycliste

Les conflits qui ont surgi ces dernières années entre les vélos et les piétons, dans tous les lieux au sein desquels a été rétabli l'usage du vélo, s'expliquent naturellement par l'apparition d'un nouvel acteur au sein de l'espace public, mais aussi par une suite de déséquilibres et approches qui doivent être revues afin d'établir la hiérarchie de la mobilité, définie au premier chapitre de cet ouvrage.

Ces déséquilibres et approches se sont manifestés dans l'utilisation des espaces piétonniers par les cyclistes, portant atteinte au confort et à la sécurité de l'usage piétonnier et mettant en péril un aspect encore plus important, mais moins apprécié de ces espaces : le caractère non accessible à la circulation, la fonction sociale complexe et diversifiée des trottoirs et autres espaces publics. Il convient de noter que, par exemple, les trottoirs ne doivent pas être conçus comme l'espace de la circulation, pas même de la "circulation" piétonnière, mais l'espace des relations citoyennes et de cohabitation, au sein duquel doivent figurer la marche, l'être, la parole ou le jeu. L'introduction de véhicules dans ces dits espaces se solde par leur transformation en des espaces de circulation, au détriment des autres fonctions urbaines qui les caractérisent.

Parmi les facteurs qui ont alimenté l'émergence du conflit figurent les suivants:

- Le manque de respect des règles de la sécurité routière, qui stipule clairement que les véhicules ne sont pas autorisés à circuler sur le trottoir.
- La confusion créée par certaines ordonnances municipales qui ont autorisé les vélos à circuler sur des trottoirs dotés d'une certaine largeur.
- Le déséquilibre dans l'autonomisation, créé au travers des discours politiques et sociaux, entre les personnes à vélo et celles qui marchent.
- La force d'organisation supérieure des associations cyclistes face aux piétonnières.
- Les erreurs de conception et de fabrication des infrastructures cyclistes et piétonnières, presque toujours associées au manque de considération des besoins piétonniers qui, loin de s'améliorer dans le même temps, empirent le plus souvent ; et au manque de volonté institutionnelle pour réduire l'espace dédié aux véhicules motorisés, préférant opter pour construire la piste cyclable sur l'espace piétonnier.

LES ERREURS FRÉQUENTES AU SEIN DE L'INFRASTRUCTURE CYCLISTE QUI GÉNÈRENT DES CONFLITS ENTRE PIÉTONS ET CYCLISTES

1. Occupation de l'espace piétonnier par les nouvelles pistes cyclables.
2. Déséquilibre dans le partage de l'espace entre les véhicules et les trottoirs.
3. Manque de considération du piéton dans les intersections communes avec les cyclistes.
4. Une mauvaise position de la piste cyclable au regard de l'espace piétonnier et le trottoir.
5. La propension excessive à implanter des schémas circulatoires au sein de rues à sens uniques, qui augmentent les trajets des vélos et les encouragent à emprunter les trottoirs.

Pour résumer, le vélo peut périr de son succès s'il ne parvient pas à gagner à son propre projet, son plus fiable allié potentiel: le piéton.

4.5 LES VOIES ET LEURS MODALITÉS

Il existe une gamme large d'options pour concevoir des voies cyclables, en accord avec la diversité des situations au sein desquelles il est nécessaire de façonner un espace pour les vélos sur la voirie. Ce n'est pas une mince affaire. Chaque modalité présente des avantages et des inconvénients pour les personnes qui les utilisent ou pour les autres véhicules et piétons ; en plus, son coût et sa relation avec l'espace public au sein duquel elle est inscrite, se trouvent être aussi très divers. L'expérience obtenue à partir de la construction de nombreuses voies cyclables a élargi les options pour leur pla-

nification et en conséquence a enrichi et précisé le vocabulaire employé, jusqu'à l'intégrer dans les lois et règlements. En Espagne, jusqu'au début de ce siècle et, surtout, avec l'adoption en 2001 d'un amendement à la Loi sur la Circulation et la Sécurité routière (voir le tableau), on ne disposait pas d'un éventail de définitions réglementaires. Depuis lors, le vocabulaire a évolué légèrement dans le domaine foral et au sein de certains règlements municipaux. En France, l'évolution a aussi été significative ces dernières années, au vu de l'intérêt croissant pour le vélo comme moyen de transport.

TYPES DE PISTES CYCLABLES SELON LA LÉGISLATION ÉTATIQUE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

| Espagne ¹ | France ² |
|--|--|
| <p>Carril-bici: piste cyclable située le long de la route à sens unique ou à double sens</p> <p>Carril-bici protegido: piste cyclable dotée d'éléments latéraux qui la séparent physiquement du reste de la route comme du trottoir.</p> | <p>Bande cyclable: voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies.</p> |
| <p>Pista-bici: piste cyclable séparée de la circulation motorisée, avec un tracé indépendant des routes.</p> <p>Acera-bici : piste cyclable sur le trottoir avec signalisation.</p> | <p>Piste cyclable : chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues.</p> |
| <p>Senda ciclable (Voie verte): route réservée aux piétons et aux cycles, séparée de la circulation motorisée, car elle emprunte des aires ouvertes, des parcs, jardins ou bois.</p> | <p>Voie verte: route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers.</p> |

1 Loi 19/2001, du 19 décembre, de réforme du texte articulé de la Loi sur le Trafic, la Circulation des Véhicules à Moteur et la Sécurité Routière, approuvée par le Décret réel législatif 339/1990, du 2 mars. Il définit Piste Cyclable comme la voie aménagée spécialement pour la circulation des cycles, avec la signalisation horizontale et verticale correspondante et dont la largeur permet le passage de ces véhicules en toute sécurité.

2 Code de la route, art R110-2.

“Le concept de voie verte a cristallisé en Espagne d’une manière singulière, en désignant ces itinéraires qui parcourent d’anciens tracés ferroviaires”

Comme on peut le voir, l’évolution de chaque côté de la frontière a conduit à des typologies avec certaines différences notables, qui en plus, comme on l’indiquera tout à l’heure, s’intensifient dans la pratique de la construction des routes, au travers d’éléments comme la séparation des voies ou la signalisation.

Tout d’abord, il convient de noter que la piste cyclable française est délimitée en fonction de la route principale par un élément de séparation physique infranchissable et, de ce fait, elle est l’équivalent, de par sa conception, du *carril-bici protegido* de la réglementation espagnole. Dans le groupe de pistes contiguës à la chaussée, on remarque également plusieurs options, en fonction de la hauteur du trottoir et des méthodes de stationnement.³

De fait, bien qu’aucune réglementation française n’existe pour les vélos, on admet que les *pistes cyclables* situées à côté du trottoir délimitent l’espace piéton et cycliste, et que ces deux espaces soient facilement repérable pour les personnes ayant des problèmes de vue, en ayant recours à des différenciations (textures, couleurs), et bandes tactiles.

D’autre part, le concept de voie verte s’est concrétisé en Espagne d’une manière singulière, en désignant ces itinéraires qui parcourent d’anciens tracés ferroviaires⁴, ce qui ne permet pas de dire qu’il s’agit de l’équivalent exact du français Voie verte, qui s’assimile plutôt à “senda ciclable”.

La Norme Forale des Pistes Cyclables de Gipuzkoa (2007) a adapté le vocabulaire de la législation étatique espagnole aux nécessités de son réseau et certaines réglementations municipales ont procédé aussi de la même manière, comme c’est le cas de Zarautz, qui a approuvé en 2015 un Plan Spécial des Routes et Infrastructures Cyclables, au sein duquel s’affine le vocabulaire relatif aux pistes cyclables afin de l’adapter aux nécessités techniques de la mise en œuvre de son réseau.

³ Voir à ce sujet la Fiche Vëélo n° 7 « Pistes cyclables » publiée par le CERTU en 2013.

⁴ “VÍA VERDE” est une marque enregistrée par la Fondation des Chemins de Fer Espagnols (FFE) auprès de l’Office espagnol des brevets et des marques en 1994, dont l’utilisation est légalement limitée aux itinéraires qui circulent sur les anciennes infrastructures ferroviaires.

Comme on peut le voir dans les définitions, la caractéristique qui permet par-dessus tout de différencier une modalité d'une autre, est la façon dont l'espace cycliste s'intègre par rapport au piéton et à l'ensemble des véhicules. Les caractéristiques principales d'une voie cyclable sont illustrées dans les représentations suivantes.

TYPES DE VOIES CYCLABLES CONFORMÉMENT À LA NORME FORALE DE GIPUZKOA

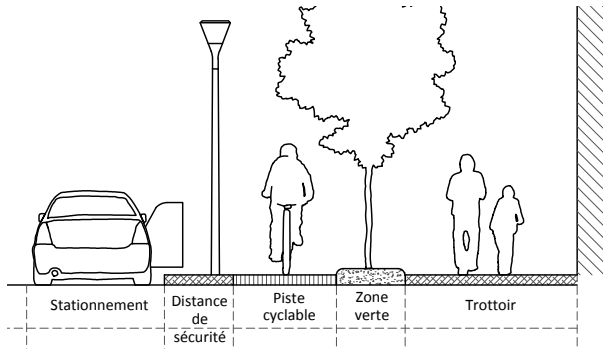
NORME FORAL 1/2007 du 24 janvier, relative aux Voies Cyclables du Territoire Historique de Gipuzkoa.

Article 3. Compte tenu de la conformation de la plateforme relative aux modes motorisé et piéton, comme au degré de différenciation ou de séparation conformément à ceux-ci, les pistes cyclables se classent selon les types d'infrastructures suivantes :

- a. Voie verte : Voie pour piétons et vélos, indépendante des rues et des routes, construite sur des plateformes ferroviaires abandonnées, des itinéraires existants ou des zones nouvellement créés.
- b. Pistes cyclables à hauteur du trottoir : Voie cyclable installée sur l'espace occupé par le trottoir piéton. Le trafic cycliste peut évoluer en coexistence avec les piétons, avec une signalisation indiquant les deux modes, ou être clairement différencié de trafic piétonnier par une signalisation spécifique : marques au sol ou n'importe quel autre élément de différenciation ou de séparation physique. Peut être unidirectionnel ou bidirectionnel.
- c. Piste cyclable : Voie cyclable parallèle à la chaussée ou à la route, mais avec un tracé et une plateforme indépendants et séparés du trafic motorisé. Peut être unidirectionnel ou bidirectionnel.
- d. Piste cyclable protégée: Voie cyclable qui occupe une partie de la chaussée et qui est séparée physiquement de celle-ci et du trafic motorisé par des marques routières, des bornes ou autres éléments de séparation ou protection. Peut être unidirectionnel ou bidirectionnel.
- e. Bande cyclable : Voie cyclable occupant une partie de la chaussée et différenciée (mais pas séparée physiquement) de la cette dernière et du trafic motorisé, et qui suit le sens de la circulation.
- f. Accotement cyclable: Voie cyclable occupant le bas-côté de la route, allant dans le même sens que la circulation mais non séparée physiquement, mais qui se distingue grâce à des marquages, des changements de couleurs et de textures, de légers changements d'inclinaison et autres caractéristiques.

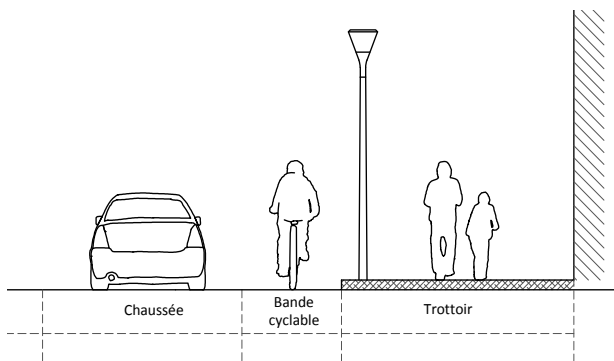
Pista-bici

Piste cyclable



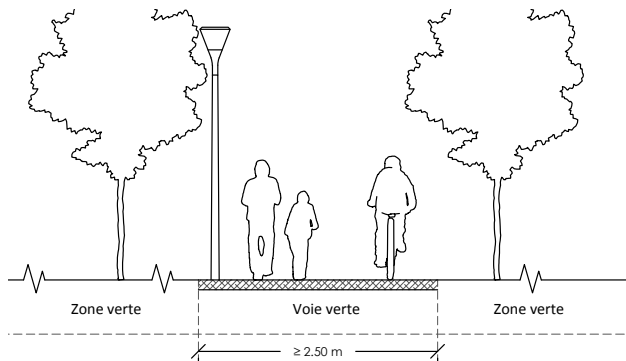
Carril-bici

Bande cyclable



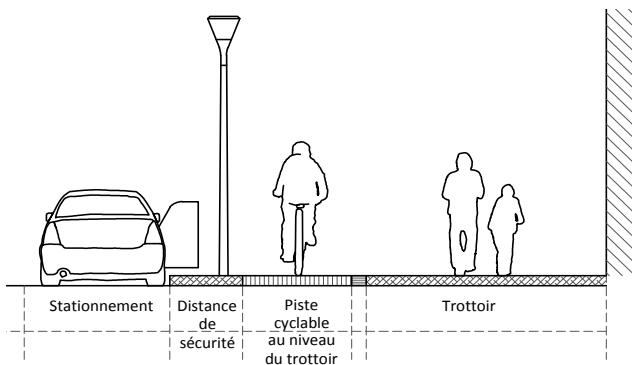
Senda-bici

Voie verte



Acera-bici

Pistes cyclables au niveau du trottoir



Trois configurations de pistes cyclables à Pampelune

Illustration 15. Voies cyclables

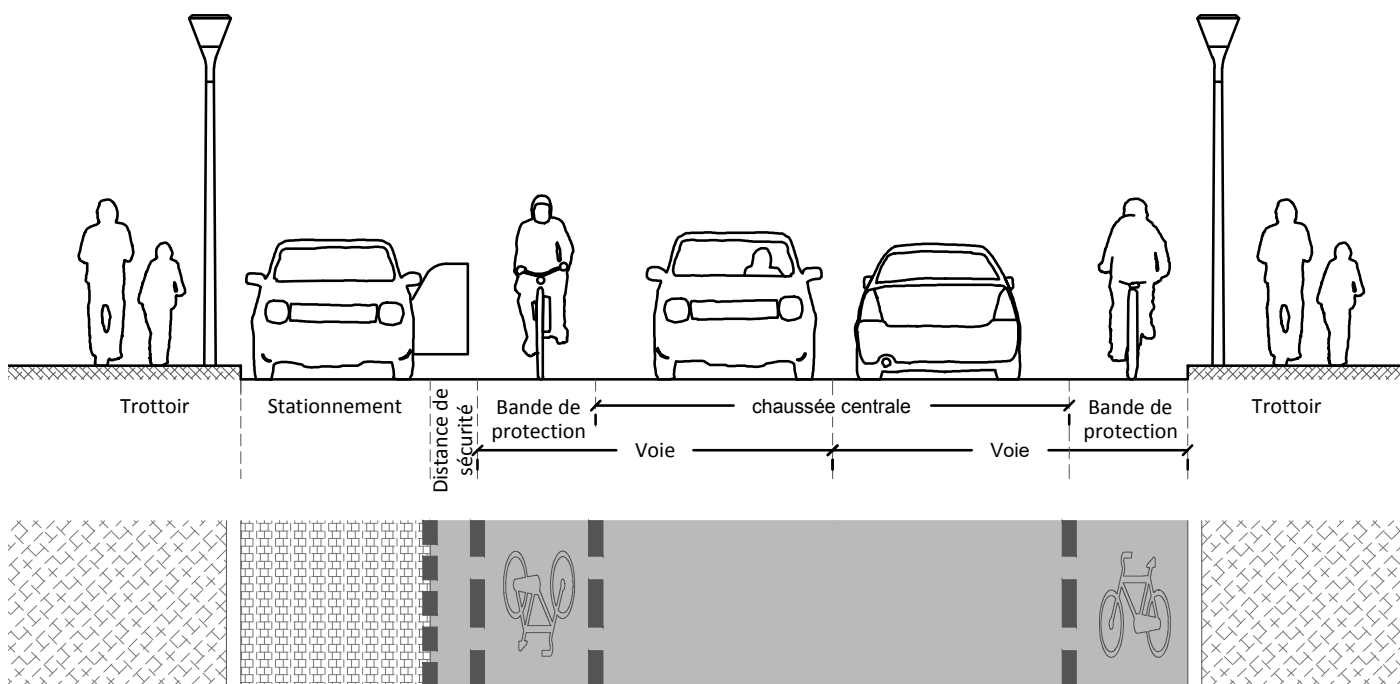


Illustration 16. Bande de protection

Dans d'autres publications, mentionnées dans l'annexe correspondant, on peut trouver les détails techniques, les dimensions et les exigences de chacune des modalités de pistes cyclables.

Pour compléter cette gamme de modalités de pistes cyclables, certaines villes connaissent le développement des dispositifs nommés **bandes de protection** (advisory cycle lane en anglais), c'est-à-dire, des bandes sur la chaussée, délimitées en Espagne et dans d'autres pays européens par une ligne discontinue, qui même si elles ne sont pas destinées exclusivement à la circulation cycliste, sont souvent utilisées à cette fin. Elles diffèrent des pistes cyclables dans le sens où les véhicules motorisés comme les vélos peuvent franchir la ligne discontinue, si la situation du trafic le requiert. C'est le cas, par exemple, lorsqu'il doit s'opérer un croisement de gros véhicules, afin de ne pas provoquer une gêne ou une insécurité routière.

Le problème de cette option en France est que sa délimitation coïncide avec celle de la piste cy-

clable, ce qui explique pourquoi ce système n'a pas trouvé sa place dans le pays. Par contre, ils ont mis au point là-bas une option très similaire: les dénommées **Chaucidou** (Chaussée à circulation douce), dont le terme technique exact est "chaussée à voie centrale banalisée".⁵ Il s'agit d'une chaussée sans marquage routier avec les lignes de délimitation latérales en retrait vers l'intérieur. Les véhicules motorisés circulent sur la voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes et piétons sur les bords de la route. En cas de besoin, comme cela se produit sur les bandes de protection, les véhicules peuvent utiliser la bande piéton-cycliste, ce qui arrive par exemple lors du croisement de deux gros véhicules, puisque la largeur de la route centrale est insuffisante pour permettre leur croisement. Ils doivent alors gérer la manœuvre en évitant aux autres modes actifs, tous types de risques.

5 Cette modalité de piste peut être mise en œuvre aussi bien sur des routes urbaines qu'interurbaines, depuis l'adoption du décret n°2015-808 de 2 juillet 2015. Voir à ce propos les informations fournies par l'Observatoire français spécialisé dans cette mesure : Observatoire National des Chaussées à Voie Centrale Banalisée (<http://voiriepourtout.cerema.fr/on-cvcb-r216.html>).



Certaines municipalités comme Irún (sur l'image) ont fixé 30 km/h comme vitesse de référence

4.6 L'AMÉNAGEMENT CYCLABLE DE LA CHAUSSÉE

Mais les opportunités pour améliorer les conditions de circulation des vélos ne s'arrêtent pas à la réalisation de pistes exclusives ou préférentielles. Il existe un large éventail de possibilités d'amélioration de la sécurité comme du confort cycliste, à travers des techniques de ralentissement du trafic et de signalisations spécifiques.

Quant aux techniques d'apaisement de la circulation⁶, le premier point à considérer est les options de régulation de vitesse admises ou réglementées par la législation en matière de sécurité routière, tant espagnole que française:

- **Limitation de vitesse spécifique**, par exemple, 10, 20 ou 30 km/h sur certaines routes.
- **Limitation de vitesse générale** sur l'ensemble d'une zone ou d'une commune
- Délimitation d'une **zone à 30**
- Mise en place d'une zone rencontre (en France) ou «**rues résidentielles**» (selon la norme espagnole)

Il est important de souligner les différences de part et d'autre des Pyrénées, quant au concept de zone à 30 et de zone ou rue de rencontre. En Espagne, la Zone 30 est définie par le Règlement Général de Circulation comme un espace de PRIORITE PIETONNIERE, alors qu'en France, il n'y pas de priorité piétonnière généralisée et l'on admet la circulation cycliste dans les deux sens.

Cette priorité piétonnière implique que le piéton peut traverser en n'importe quel endroit de la rue, sans être obligé d'emprunter la zone de passage piéton spécifique ce qui suppose une transformation importante des conditions d'utilisation de l'espace public. Pour cette raison, certaines municipalités ont commencé à appliquer le terme "**Zone 30**" à l'ensemble des rues auxquelles s'applique cette limitation de vitesse mais sans priorité piétonnière généralisée.

Une autre alternative en train de se développer au sein de multiples municipalités est la réduction de la vitesse de référence urbaine. Face aux 50 km/h qu'a imposés la législation de la sécurité routière pour les centres urbains, la limitation de vitesse à 30 km/h fait son entrée, tel qu'elle est préconisée par exemple par certaines entités municipales ainsi que par les mouvements sociaux de défense du vélo et du piéton.

Les "rues résidentielles" ne sont pas non plus équivalentes en Espagne avec la signalisation S-28 et les "zones de rencontre" françaises (avec la signalisation B52). Bien que dans les deux cas, s'il existe une priorité piétonnière sur toute une section de route, en France, les cyclistes peuvent circuler dans les deux sens de la marche. En plus, la signalisation française inclut la référence à la vitesse de circulation maximale autorisée, ce qui clarifie les comportements des véhicules.

⁶ Voir à ce propos le chapitre correspondant au vélo dans le manuel "Calmer le trafic. Etapes à suivre pour une nouvelle culture de la mobilité urbaine". A. Sanz. Ministère de l'Équipement Madrid, 2008.

SIGNALISATION POUR LA MODULATION DE LA VITESSE EN ESPAGNE ET EN FRANCE

| | | | |
|---|---|--|---|
| <p>S-30. Zone à 30. Indique une zone de circulation aménagée et destinée dans un premier temps aux piétons. La vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Les piétons ont la priorité.</p> |  |  | <p>« Section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double-sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable » (Art. R. 110-2).</p> |
| <p>S-28. Rue résidentielle. Indique les zones de circulation particulièrement aménagées, destinées dans un premier temps aux piétons et auxquelles s'appliquent les règles de circulation suivantes: la vitesse maximum des véhicules est limitée à 20 kilomètre/heure et les conducteurs doivent laisser la priorité aux piétons; les véhicules ne peuvent pas stationner ailleurs que sur les zones signalées ou marquées; les piétons peuvent emprunter toute la zone de circulation; les jeux et activités sportives sont autorisées dans cette zone; les piétons ne doivent pas bloquer inutilement les conducteurs des véhicules.</p> |  |  | <p>« Section ou ensemble de sections de voies en agglomération Constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double-sens pour les cyclistes, sauf dispositions contraires prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable » (Art. R. 110-2).</p> |



Cyclo-voie à Saint-Sébastien

En dehors de ces options d'apaisement de la circulation, qui permettent de sécuriser la conduite à vélo, il existe d'autres modalités d'aménagement de routes pour vélo, regroupées dans les catégories suivantes:

- Cyclo-voies
- Circulation à double-sens
- Circulation combinée vélo + transports en commun
- Avantages pour le vélo aux intersections
- Autorisations de passage des vélos dans les zones piétonnières

Les **cyclo-voies** disposent d'une signalisation de la chaussée grâce à des marquages routiers avec le pictogramme du vélo, pour indiquer la présence de cyclistes. Ils sont associés souvent à une limitation de vitesse de 30 km/h avec le marquage routier correspondant. Leur fonction principale est de rendre le vélo plus visible et d'autonomiser sa circulation, avec les avantages comme les inconvénients que cela peut comporter, tant dans l'espace disposant d'une signalisation que dans les endroits qui ne bénéficient d'aucun marquage. C'est une alternative utile surtout pour les personnes avec une certaine ex-




périence et de l'aisance pour conduire un vélo dans la circulation et dans ce sens, ils peuvent devenir une pièce maitresse au sein d'une stratégie plus ample, afin de pouvoir compléter les infrastructures pensées pour les usagers plus vulnérables.

La **circulation cycliste à double-sens**, qui offre des avantages significatifs en termes de réduction des distances et des temps de courses cyclistes, a été introduite avec force en France à partir de 2008, grâce à des modifications juridiques⁷. Bien qu'à la première impression cette option peut sembler peu sûre en matière de circulation, c'est tout le contraire, puisque ce type de circulation permet une meilleure visibilité entre le cycliste et l'automobiliste. Il est d'ailleurs question d'intégrer cette option de manière généralisée aux zones 30 comme aux zones de "rencontre" ou de coexistence. Plus encore, à partir de 2016, ce type de circulation s'appliquera par défaut à n'importe quelle rue avec des vitesses égales ou inférieures à 30 km/h, à moins que les autorités compétentes ne décident le contraire⁸. La signalisation relative à cet aménagement est proposée dans l'illustration ci-jointe. A Bayonne, les premières rues à double-sens cycliste ont été aménagées dans les quartiers de Saint-Esprit et Saint-Léon en 2011.

7 Le décret 2008-754 du 30 juillet 2008 ordonna la mise en oeuvre pendant deux années de la permission du double sens pour les vélos dans les rues à sens unique en zones limités a 30 km/h.

8 Décret 2015-808, du 2 juillet de 2015 (concernant le Plan d'action de la mobilité active et le stationnement. Art. R. 412-28-1). 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.

SIGNALISATION DE DOUBLE-SENS CYCLISTE ET CIRCULATION AUTORISÉE DE VÉLOS SUR DES VOIES RÉSERVÉES AU TRANSPORT COLLECTIF EN FRANCE

| | |
|---|---|
|  | Conditions particulières de circulation sur la route suivie : cycles en sens inverse. |
|  | Sens interdit à tout véhicule sauf cycle. |
|  | Voie réservée aux véhicules de services réguliers de TC + cycles |

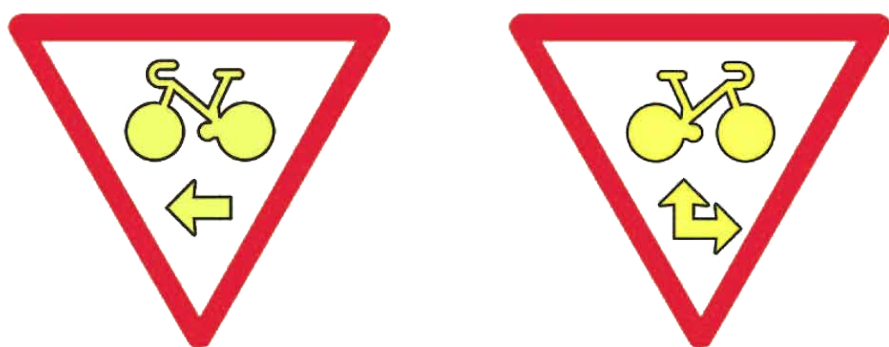
C'est aussi en France qu'ont été appliquées très fréquemment les **sections combinées vélo + transport collectif** qui se déclinent en une large gamme d'options. Depuis les voies combinées bus-vélo, sans aucun type de séparation, jusqu'aux voies parallèles de vélos et bus. A chaque endroit, une réflexion spécifique est requise pour évaluer la meilleure option en fonction du contexte et des paramètres, tels la largeurs disponible, le nombre de bus par heure, l'intensité du flux de cyclistes à prévoir, l'intensité et la vitesse du trafic, nombre et types d'arrêts de bus, problèmes, etc.⁹.

Au sein des aménagements de voiries, un des éléments les plus importants pour le confort et la sécurité d'une circulation à vélo sont les intersections. En cas de croisements signalisés par des feux tricolores, il y a deux dispositifs qui donnent l'avantage aux personnes qui pédalent dans le respect des autres véhicules.

⁹ Le document du Certu intitulé Vélos et transports publics. Partage de la voirie (Fiche n°09, 2011), offre un bref aperçu des différentes options pour partager l'espace routier entre le vélo et les transports en commun.



Sas vélo à Saint-Sébastien



Signalisation Cédez-le-passage au feu en rouge

Le premier consiste à marquer sur le sol, devant la ligne d'arrêt des véhicules, un espace réservé aux vélos, afin qu'ils puissent avancer lorsque c'est vert avant les véhicules motorisés. Ce dispositif, qui en France s'appelle **sas-vélo**¹⁰, peut être lié à une piste cyclable ou à une bande de protection cycliste, mais peut aussi faire partie intégrante d'une voie sans infrastructure cycliste.

Un second type d'aménagement d'un croisement doté de feux tricolores consiste à permettre, avec la règle du cédez-le-passage, à la fois le virage à droite comme une avancée tout droit, avec le feu au rouge pour les voitures. Cette option est autorisée en France

depuis 2012 à certaines intersections et requiert le panneau spécial de signalisation.

La mesure est sujette à controverse, non pas tant pour la capacité d'améliorer le confort ou sécurité de la personne qui pédale, mais en raison du manque de garantie et de sécurité pour les piétons qui traversent de façon transversale au niveau des feux tricolores, lorsque le cycliste passe au même moment.

¹⁰ Après avoir été expérimenté durant des années dans certaines villes, ce dispositif a été officiellement intégré dans le Code de la route en 1998 (articles R415-2 y R415-15) et précisé dans l'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière (IISR).



Panneau du centre historique de Zarautz

Elle peut aussi être sujette à controverse en raison de **l'autorisation de passage des vélos dans les zones piétonnes**, d'autant plus que cela peut générer un grief aux passants et une perte de contrôle des personnes qui marchent dans l'espace public. Cette option ne devrait donc être valide que dans des conditions déterminées, à des horaires et moments précis, liés à l'affluence tant des cyclistes, que des piétons, comme cela est de mise avec l'autorisation de passage des véhicules dans les zones piétonnes pour l'accès aux garages ou le chargement/déchargement, bien que la réglementation française est ouverte à toutes les zones piétonnes, sauf indication contraire par les autorités compétentes¹¹.

¹¹ D'après l'article R.431-9 du code de la route français, les vélos peuvent circuler dans les zones piétonnes sauf dans le cas où l'administration l'interdit expressément, toujours avec la condition de maintenir une vitesse appropriée et de ne pas déranger les piétons.

TYPES D'AMÉNAGEMENTS CYCLISTES SELON LE PLAN SPÉCIAL DES VOIES ET INFRASTRUCTURES CYCLISTES DE ZARAUTZ

Rue pacifiée: rue qui bénéficie d'un apaisement du trafic au sein de laquelle l'intensité et la vitesse du trafic motorisé sont suffisamment bas pour que l'usage partagé de la route par les cyclistes soit sûr, confortable et attractif.

Route signalisée: route partagée avec indication de la circulation cycliste au milieu de la voie.

Bande de protection: bande sur la voie réservée de préférence à la circulation des vélos, délimitée au moyen d'une ligne discontinue. Les véhicules motorisés et les vélos peuvent franchir la ligne si la situation du trafic le requiert, du moment que cela ne peut générer ni inconfort ni insécurité routière.

Unidirectionnelle et principalement utilisée.

Voie avec circulation cycliste à contresens: rue à sens unique pour la circulation normale au sein de laquelle la circulation cycliste à double-sens est autorisée.

Trottoir avec circulation cycliste autorisée: trottoir où la circulation cycliste est autorisée avec maintien de la priorité pour le piéton. La personne qui utilise le vélo doit adapter sa vitesse. Les espaces ne sont pas différenciés et il n'y a aucun marquage indiquant un lieu de circulation préférentiel pour les vélos. La texture et/ou la couleur du trottoir peut être différente pour un usage exclusif piétonnier. La circulation cycliste autorisée sur le trottoir sera identifiée grâce à une signalisation verticale au départ et à l'arrivée.

Rue ou zone piétonnière avec circulation cycliste autorisée: Rue ou zone piétonnière au sein de laquelle la circulation des vélos est autorisée, avec le maintien de la priorité pour le piéton, sans aucun type de différenciation des espaces.

4.7 LA SIGNALISATION COMME VALEUR AJOUTÉE



La signalisation fait partie intégrante des infrastructures conçues pour les vélos. Elle peut être divisée en deux catégories bien distinctes : la **signalisation relative à la sécurité routière**, qui régit et oriente les comportements dans la circulation, et la **signalisation informative**, dont le but est de guider les cyclistes qui empruntent les routes et de les informer sur leur destination et leurs déplacements.

Dans le premier de ces cas, la signalisation est intégrée aux réglementations nationales de sécurité routière et en respecte les principes, ce qui entraîne l'existence d'un certain nombre de différences de part et d'autre de la frontière franco-espagnole. Par exemple, bon nombre de municipalités espagnoles ont choisi de créer leur propre catalogue de signaux destinés aux vélos, complétant ainsi la signalisation réglementaire existante par l'ajout d'options spécifiques. Cela s'est fait en évitant les conflits

de compétence administrative et en respectant la hiérarchie des normes, mais en s'efforçant de répondre, de façon plus ou moins pertinente, à la nécessité d'expliquer les infrastructures aux différents usagers de la route.

En France, certains besoins relatifs à l'aménagement des infrastructures cyclistes ont été satisfaits durant ces dernières années. En témoigne la création d'un panneau quadrangulaire pour piste ou bande cyclable, qui indique la présence de cette dernière sans que son utilisation par les cyclistes soit pour autant obligatoire, contrairement à ce qu'implique la présence du panneau rond classique.

SIGNALISATION INDIQUANT LA PRÉSENCE D'UNE VOIE CYCLABLE

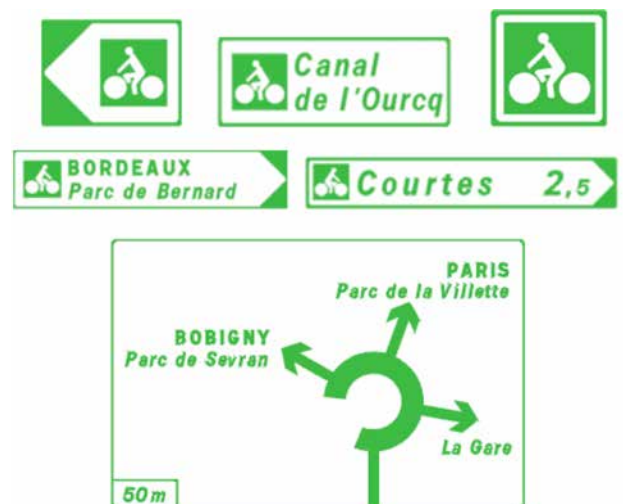
| | |
|---|---|
|  | <p>Piste ou bande cyclable Recommandée pour les cyclistes</p> |
|  | <p>Piste ou bande cyclable Obligatoire pour les cyclistes</p> <p>Panneau B22a en France et R-407 en Espagne</p> |
|  | <p>Panneau S-33 de senda ciclable (voie verte), en Espagne</p> |
|  | <p>Voie verte en France</p> <p>Il n'existe aucun équivalent en Espagne pour la voie cyclable</p> |

Autre différence entre les signalisations espagnole et française : celle des marques au sol qui matérialisent les bandes cyclables. Les bandes cyclables françaises sont délimitées sur la chaussée par une ligne blanche discontinue (T3 5u) ou, exceptionnellement, par une ligne continue 3u, tandis que les bandes cyclables équivalentes côté espagnol (*carriles bici*) sont indiquées par une ligne continue.



Bande cyclable. Source: CEREMA

En ce qui concerne la seconde catégorie de panneaux, c'est-à-dire la signalisation informative relative aux itinéraires, on note également un certain nombre de différences entre les deux pays. En effet, tandis qu'il n'existe en Espagne aucune référence au plan national, en France, l'*Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière (IISR)* a élaboré en 2002 un catalogue exhaustif de signaux et de formats de panneaux informatifs verts sur fond blanc et arborant un logo représentant un vélo, ainsi qu'on peut le voir sur la figure ci-dessous.



Certains panneaux informatifs réglementaires utilisés sur les itinéraires cyclistes en France

Depuis 2011, en France, le Schéma National des VVV a établi une numérotation des différents itinéraires, attribuant les numéros de 1 à 30 aux itinéraires européens et réservant les numéros compris entre 31 et 99 aux itinéraires du réseau national. Sur le plan régional et local, les critères nationaux doivent être respectés (même s'il est possible de choisir un élément servant à l'identification de l'itinéraire), mais ils ne le sont pas toujours parfaitement¹².

En Espagne, l'absence de normes nationales s'est traduite par l'apparition d'un catalogue hétérogène de signaux conçus par les différentes administrations ou leurs services, auquel il convient d'ajouter les signaux spécifiques des différents organismes qui interviennent sur les voies vertes, les pistes cyclables de montagne ou les itinéraires locaux de loisirs ou touristiques.



Signalisation informative régionale à Bayonne

¹² La signalisation pour les modes actifs. Fiche N° 08. France : Cyclistes. Certu. 2013

SIGNALISATION DES VOIES CYCLABLES FORALES DE GIPUZKOA

La signalisation de la Députation Forale de Gipuzkoa, élaborée pour répondre au développement de son réseau de voies cyclables, est remarquable et dispose d'un manuel technique de référence.



ZIRKULAZIOKO GOMENDIOEN SEINALEAK SEÑALES DE RECOMENDACIÓN DE CIRCULACIÓN



BRU-1

ERABLERA BATERATUNO BIDEGORRIA
Gaitzada zenbat bide-ferro dituen, eta oinezkoek nahiz bizikletak zer noranzkotan ibili behar duten.

BIDEGORRI DE COEXISTENCIA
Indica el número de carriles de la calzada, así como su sentido de circulación para peatones y ciclos.



BRU-2a

BIDEGORRI BANANDUA
Gaitzada zenbat bide-ferro dituen, eta oinezkoek nahiz bizikletak zer noranzkotan ibili behar duten.

BIDEGORRI SEGRIGADO
Indica el número de carriles de la calzada, así como su sentido de circulación para peatones y ciclos.



BRU-2b

BIDEGORRI BANANDUA
Gaitzada zenbat bide-ferro dituen, eta oinezkoek nahiz bizikletak zer noranzkotan ibili behar duten.

BIDEGORRI SEGRIGADO
Indica el número de carriles de la calzada, así como su sentido de circulación para peatones y ciclos.



BRU-3

EZ EGIN TRABARIN
Ziklistek eta oinezkoek debekatuta dute bidegorriaren zabalera osoa hartzea eta besterik pasatzeko ez dute.

NO TAPONAR
Indica la prohibición tanto para ciclistas como para peatones de ocupar el ancho del bidegorri impidiendo el paso.

<http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/83182/Gipuzkoako+herri+arteko+bizikleta+bideen+seinaleztapenerako+gomendioak/7415f3dc-64ed-4f52-b607-699bcb2c3226>

4.8 LES PARKINGS VÉLOS, ÉLÉMENTS-CLÉS DE LA MOBILITÉ

La possibilité de garer son vélo est fondamentale pour que la mobilité cycliste puisse être une réalité : c'est sur un espace de stationnement que débute et s'achève chaque déplacement. De même que les voitures, les vélos passent 97% de leur temps de vie utile à l'arrêt, ce qui permet de mesurer l'intérêt de pouvoir disposer de lieux adaptés et sécurisés pour les garer.



Stationnement traditionnel pour vélo et stationnement type «consigne» à Bayonne

Aussi l'existence d'une politique en matière de parkings vélos est-elle déterminante pour le développement de la mobilité cycliste. Une politique visant à faciliter le stationnement dans différents lieux et espaces publics, mais capable aussi de produire de l'émulation afin que les constructions, les entreprises et les équipements privés développent leurs propres solutions de stationnement sécurisé.

Il existe déjà différents manuels techniques spécifiques¹³ dédiés à ce type d'infrastructures cyclistes. Néanmoins, indépendamment des aspects techniques, il convient de déterminer certains critères généraux relatifs à la politique en matière de parkings vélos.

En ce qui concerne les parkings se trouvant sur les lieux de destination, c'est-à-dire en dehors du domicile des usagers, la politique municipale doit prendre en compte au moins trois paramètres:

- Les **dimensions** du réseau de parkings vélos, c'est-à-dire le nombre de parkings et le nombre de places de chacun d'eux.
- L'**utilisation** qui sera faite de chacun de ces parkings, en établissant au moins une différence entre ceux destinés au stationnement de courte durée (pour effectuer une démarche rapide ou faire ses courses) et ceux réservés au stationnement de longue durée (pour les études ou le travail).
- Le type d'**emplacement**, en prenant en compte des facteurs tels que la surveillance sociale ou les besoins de protection climatique en rapport avec les différents générateurs de déplacement à vélo.

¹³ Stationnement des vélos dans les espaces privés : dimensions et caractéristiques. Ministère de l'Égalité des territoires et du Logement. Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie. Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo. 2013. Manuel de stationnement des vélos. IDAE, 2009. http://www.idae.es/uploads/documentos/documentos_Manual_de_aparcamientos_de_bicicletas_edf1ed0e.pdf.

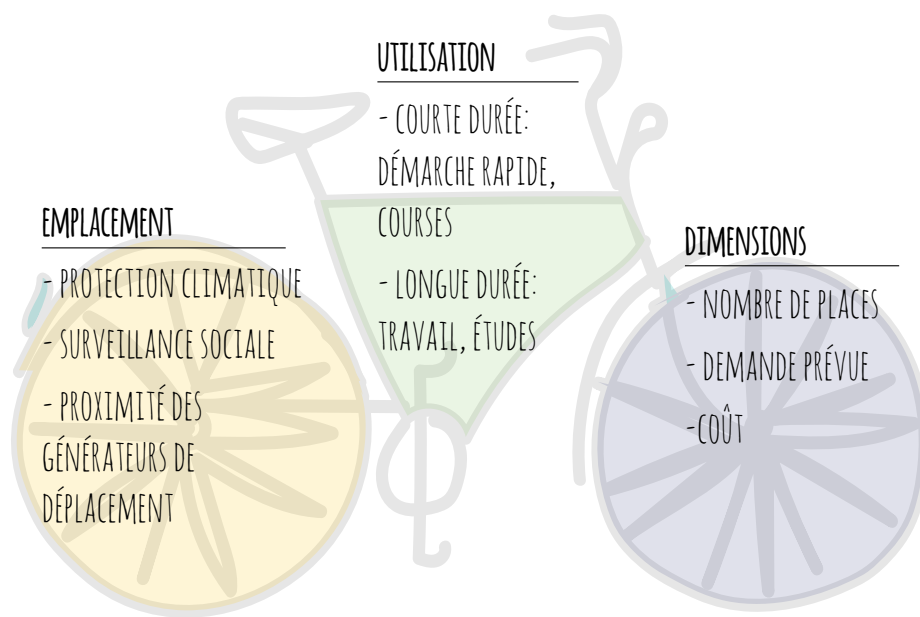


Illustration 17. Critères de choix du modèle et de l'emplacement des parkings vélos

PARKING VÉLOS À PROXIMITÉ D'UN ÉTABLISSEMENT SCOLAIRE À HERNANI



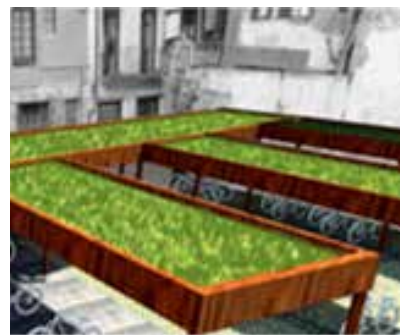
L'importance de la surveillance sociale et de l'autorégulation a été démontrée par cet exemple de l'installation d'un parking vélos couvert à proximité d'un lycée. Cette infrastructure formait partie, avec les réseaux de pistes cyclables, de la politique municipale en matière de vélos et,

en particulier, de la promotion de ce moyen de transport parmi les jeunes gens. Le parking vélos a été inauguré en 2013, mais après le vol de trois vélos, il n'a plus été utilisé. Face à cette situation, la municipalité a fermé le parking, rendant cet espace à sa fonction d'origine.

En ce qui concerne les parkings situés aux points de départ, c'est-à-dire dans les lieux de résidence ou près de ceux-ci, la politique locale doit prendre en compte l'état d'avancement de la politique municipale en matière de vélos. S'il s'agit d'un début de réimplantation de l'usage du vélo, il peut être particulièrement utile de proposer des parkings dans l'espace public afin de répondre au problème que rencontrent de nombreux foyers pour disposer d'un lieu destiné à garer les vélos et situé au rez-de-chaussée. À moyen terme, il convient plutôt d'inciter les copropriétés elles-mêmes à intervenir, la mairie pouvant les aider dans leurs démarches et leur fournir les informations nécessaires pour habiliter des parties communes à cet usage ou pour créer des abris couverts ou des locaux spécifiques, gérés par les copropriétaires. Cette solution est celle qui a été retenue, par exemple, dans la vieille ville de Vitoria-Gasteiz.

En tout état de cause, la création d'espaces réservés au stationnement des vélos, des caddies et des moyens de locomotion pour enfants doit devenir la norme dans tout nouveau développement urbain, ainsi que nous l'avons indiqué dans le chapitre consacré au rapport existant entre la conception urbanistique et l'usage du vélo.

PARKING VÉLOS À L'INTÉRIEUR D'UN PÂTÉ DE MAISONS DE LA VIEILLE VILLE DE TOLOSA



L'objectif de cette installation est de récupérer au profit du voisinage un espace public resté fermé très longtemps. Le parking vélos, qui compte 136 places, est situé dans un quartier où les immeubles ne disposent pas d'ascenseur ni de local partagé pour garer les vélos. Afin de pouvoir

bénéficier d'un emplacement, il faut être domicilié dans la vieille ville et être à jour de ses obligations vis-à-vis de la municipalité. L'entreprise publique Erretengibel, spécialisée dans la réhabilitation urbaine, prend en charge la gestion de cet espace. On peut y accéder entre 07h et 23h, mais ces ho-

raires autorisent une certaine flexibilité, une clé électronique permettant des exceptions. Ce stationnement a été inauguré en 2016. Il peut être utilisé durant une période de cinq ans, au terme desquels un nouveau processus d'attribution est lancé. La cotisation mensuelle est de 5 euros.

PARKING VÉLOS DE LA GARE ROUTIÈRE DE SAINT-SÉBASTIEN

Il s'agit d'une initiative de la Ville de Saint-Sébastien destinée à faciliter l'utilisation du vélo pour les personnes empruntant les transports en commun. Le concept est similaire à celui

des vélostations dans d'autres pays (voir ci-bas), même si elles ne disposent pas de services complémentaires.

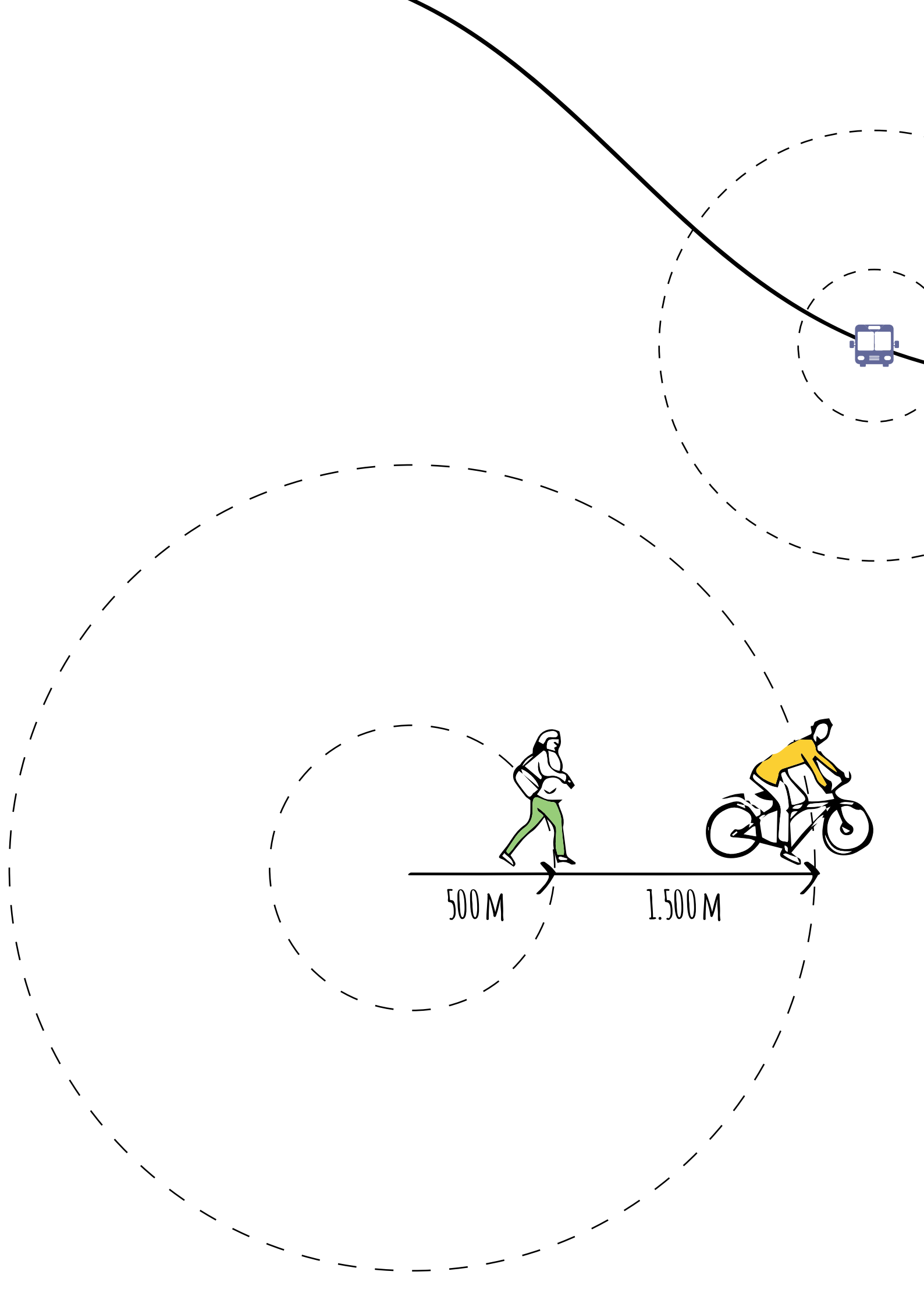


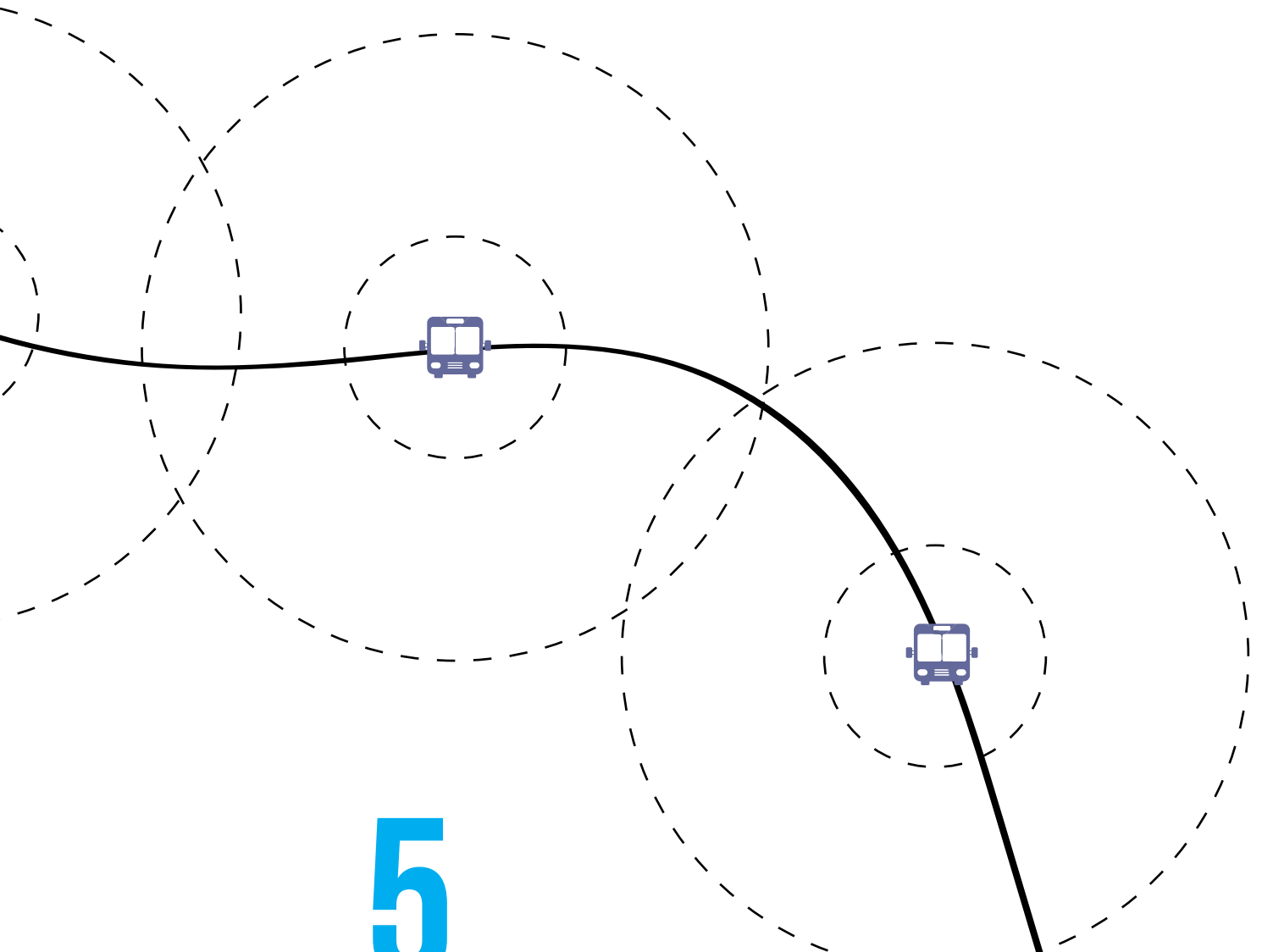
CARACTÉRISTIQUES DU SERVICE

HORAIRES du parking, du service client et du contrôle d'accès: de 06h à 23h30, toute l'année.

TARIFS :

| Type d'abonnement | Caractéristiques | Coût |
|-------------------|---|--------------|
| Max 6 | Permet de garer le vélo autant de fois que l'on veut durant un mois entier, la période maximale durant laquelle le vélo peut rester garé ne devant pas excéder 6 jours consécutifs. | 6 euros/mois |
| Max 3 | Permet de garer le vélo autant de fois que l'on veut durant un mois entier, la période maximale durant laquelle le vélo peut rester garé ne devant pas excéder 3 jours consécutifs. | 3 euros/mois |
| Max 1 | Permet de garer le vélo pendant 24 heures. Chaque jour supplémentaire entraîne le paiement d'un euro / jour. | 1 euro /jour |





5

QUELS SERVICES RELATIFS AU VÉLO PEUT-ON METTRE EN PLACE?

5.1 INTERMODALITÉ

L'intermodalité est le mécanisme grâce auquel les différents moyens de transport se connectent dans des gares et des arrêts destinés aux transports en commun. L'intermodalité a pour objectif de favoriser l'utilisation des transports en commun et de permettre des chaînes de déplacement parfaitement adaptées à la diversité des besoins des habitants. Dans le cas du vélo, l'intermodalité repose sur trois socles complémentaires:



- L'accès pratique et sûr aux gares et aux arrêts du transport en commun.
- Le stationnement des vélos dans ces nœuds du transport en commun.
- Le transport des vélos dans les véhicules servant au transport en commun.

L'objectif de la combinaison entre le vélo et le transport en commun est de renforcer chacun de ces moyens de déplacement afin qu'ils puissent mieux répondre aux attentes de la population. La connexion avec le transport en commun permet au vélo de couvrir des distances excédant son rayon d'action ; et pour le transport en commun, le vélo est un instrument très efficace pour étendre sa couverture sans avoir à disposer de grands espaces de stationnement ni perturber le tissu urbain existant autour de ses nœuds.

Il convient de rappeler à ce sujet que pour servir une population donnée, une gare ferroviaire couvre habituellement un rayon de 500 m, une distance que l'on parcourt à pied en un quart d'heure, tandis que le vélo peut parcourir 1500 m dans le même temps, ce qui permet de multiplier par 9 la superficie couverte en marchant.

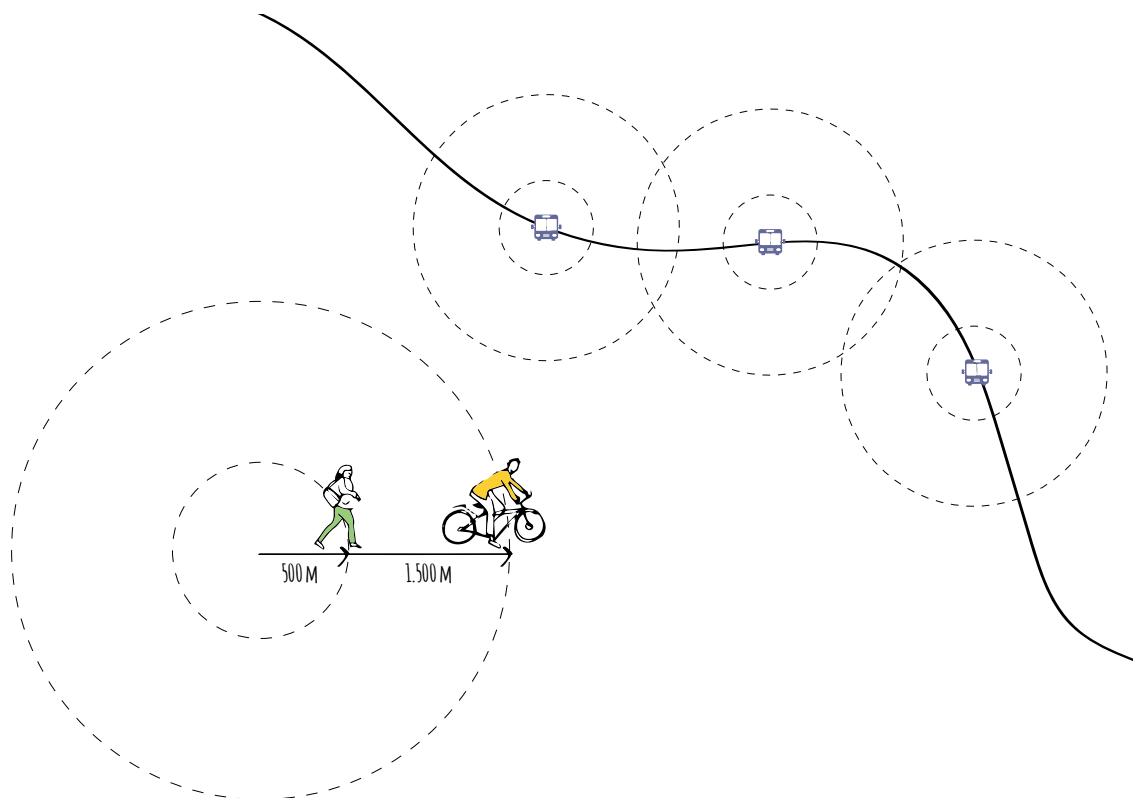


Illustration 18. La multiplication de la couverture des services de transport en commun grâce au vélo

Bien que les municipalités n'aient pas de compétences directes liées au transport en commun interurbain, elles ont de nombreux moyens d'améliorer l'intermodalité en travaillant de concert avec les opérateurs et les autorités régissant les transports. En outre, elles sont responsables de la gestion de la voirie urbaine qui constitue le premier des trois socles de l'intermodalité mentionnés précédemment.

TRANSPORT PUBLIC VERTICAL ET CONNEXIONS NON MOTORISÉES POUR AMÉLIORER L'INTERMODALITÉ À HERNANI



Le transport public vertical est l'ensemble des systèmes (ascenseurs, escaliers roulants et rampes mécaniques) qui facilitent le déplacement des piétons ou des cyclistes dans des lieux présentant des dénivelés importants. Les ascenseurs sont moins chers que les autres options, ils disposent d'une capacité moins importante, mais leur accès est plus facile pour toute la population. L'ascenseur visible sur la photo ci-dessous facilite l'intermodalité en reliant la vieille ville et la gare de chemin de fer d'Hernani, connectées par ailleurs grâce à une voie cyclable.

5.2 VÉLOS EN LIBRE-SERVICE

Les systèmes de vélos en libre-service mettent à la disposition des habitants des vélos pour effectuer des trajets entre des points déterminés dans la ville, parfois appelés bases ou gares du système. Les vélos sont partagés par un ensemble d'abonnés suivant différentes modalités tarifaires. Les systèmes de collection et de dévolution des vélos sont aussi variés: ils peuvent s'organiser en stations ou bien de manière libre dans une zone déterminée. Dans la première modalité, implantée dans la plupart des villes, la personne prend le vélo dans une des bases ou ils sont attachés, et la rend plus tard dans une autre ou la même station.

Au contraire, dans les systèmes libres, la personne peut localiser et libérer le vélo de son point d'ancrage à travers d'une application et d'un code qu'elle reçoit sur son portable. Elle peut, après le service, rendre le vélo n'importe où dans la zone délimitée et bloquer son usage en utilisant de nouveau son téléphone. Il s'agit en fait d'un mode dispersé de louer de vélos.

L'objectif de ces services est d'offrir une possibilité de déplacement supplémentaire, en théorie dans le but de réduire le nombre de voyages en automobile ; il s'agit également de rendre plus visibles les cyclistes et d'accroître leur présence dans les rues, mais aussi de faire mieux connaître les avantages du vélo comme moyen de transport.

En Espagne, ces services ont proliféré durant la première décennie de ce siècle grâce aux subventions allouées aux mairies par l'IDAE (l'Institut pour la diversification et l'économie d'énergie). Une fois ces subventions tarifiées, certains systèmes de vélos en libre-service ont connu le succès, et les buts affichés ont alors été atteints à différents degrés, tandis que la réussite n'a pas été au rendez-vous dans certaines villes, ce qui a entraîné la disparition de cette offre (consulter à ce sujet le site web www.observatoriobicicletapublica.org).

Après leur succès en Chine, les systèmes libres ont débarqué dans les villes européennes, ce qui entraîne des défis inédits pour les services de vélo public déjà installés, pour les entreprises de loyer, mais aussi pour les mairies qui doivent organiser et gérer l'usage de l'espace public ou se garantir les vélos, pour éviter leur prolifération, leur occupation abusive des zones de stationnement à vélo, ou bien leur abandon dans certaines zones de la ville à basse demande¹.

Du point de vue de la politique municipale, l'une des premières conclusions qui s'imposent est que les systèmes de vélos en libre-service ne sont pas adaptés à tous les types de communes, en raison du rapport entre leur coût et leurs possibilités d'utilisation. Lorsqu'une mairie envisage de créer un système de vélos en libre-service, elle doit prendre en compte les différentes options existantes, ainsi que les éléments-clés locaux susceptibles de faciliter ou de rendre plus difficile le succès du système, ces derniers étant résumés dans le tableau:

¹ Voir à ce sujet la position commune adoptée par l'Union Internationale du Transport Public (UITP), la Fédération Européenne de Cyclistes (ECF) et sa plateforme dédiée aux vélos publics (Platform for European Bike Sharing and Systems, PEBSS), dont le titre est le suivant : « Unlicensed Dockless Bike Sharing », publiée en 2017 afin de répondre aux processus controversés d'irruption des nouveaux systèmes de vélos publics à libre disposition.

OPTIONS À PRENDRE EN COMPTE POUR LES SYSTÈMES DE VÉLOS EN LIBRE-SERVICE

| | |
|--|---|
| <p>Schéma de restitution du vélo</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Systèmes manuels : une personne donne la clé ou permet l'accès aux vélos (ces systèmes ont pratiquement disparu en Europe). • Systèmes automatiques |
| <p>Technologie</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Il existe de nombreux modèles technologiques concernant les trois éléments-clés de ces services : les vélos, les stations et leur système de gestion. Chacun de ces systèmes possède ses avantages comme ses inconvénients relativement à la facilité d'accès, à la détérioration ainsi qu'à la possibilité d'adaptation à l'évolution des attentes |
| <p>Type de vélo</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Traditionnel • Pédalage assisté • Vélo de transport • Vélo pour enfants • Différentes options disponibles |
| <p>Schéma de gestion</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Concession communale • Service communal |
| <p>Modèle de financement</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Redevance payée par la municipalité à l'entreprise exploitant le service. • À travers d'autres contrats incluant ce service (d'exploitation publicitaire, par exemple) • Abonnés et utilisation • Mixte |
| <p>Modèle de redistribution des vélos dans les stations</p> | <ul style="list-style-type: none"> • L'un des aspects critiques de ces services est le mécanisme utilisé pour la redistribution des vélos afin de garantir une disponibilité des vélos ainsi que des espaces libres dans toutes les stations. Les camionnettes et les remorques qui déplacent les vélos entre les stations peuvent représenter un coût élevé, sans compter qu'elles entraînent un gaspillage énergétique et environnemental qui est en contradiction avec l'objectif affiché de durabilité |

ÉLÉMENTS-CLÉS LOCAUX POUR DÉTERMINER LA VIABILITÉ D'UN SYSTÈME DE VÉLOS EN LIBRE-SERVICE

| | |
|---|---|
| <p>Distances et topographie de la commune</p> | <p>Les communes de dimensions réduites n'ont généralement pas une masse critique suffisante pour ces services. Si la commune compte des pentes très peuplées ou de nombreux hameaux éloignés, il conviendra de réfléchir au choix de vélos à pédalage assisté.</p> |
| <p>Urbanisme et voirie adaptés aux déplacements à vélo</p> | <p>La mise en place de ces services exige qu'il existe au préalable un espace urbain et une voirie adaptés aux déplacements à vélo, la situation contraire se traduisant par la circulation des vélos sur les trottoirs.</p> |
| <p>Pluralité des utilisations du sol dans la commune et localisation des principaux générateurs de déplacement. Symétrie des usages.</p> | <p>Ce critère complète le précédent. En effet, sans une certaine pluralité des utilisations, la rotation des vélos entre les différentes stations ne sera pas facile et les efforts de redistribution entre les stations devront être plus importants.</p> |
| <p>Utilisation par des personnes non résidentes</p> | <p>Ces services peuvent présenter un attrait pour des personnes accédant à la commune de façon plus ou moins régulière en utilisant un moyen de transport motorisé et qui peuvent vouloir réaliser la dernière étape de leur voyage en vélo. Ils peuvent également séduire les touristes, sous réserve qu'ils ne constituent pas une concurrence déloyale pour les services de location de vélos existants.</p> |
| <p>Intégration dans une politique du vélo plus générale</p> | <p>L'investissement doit être cohérent et ne doit pas être disproportionné par rapport aux autres actions menées en faveur du développement du vélo. En outre, l'utilisation des vélos en libre-service public doit être facilitée pour les personnes qui ne sont pas habituées à pédaler, ce qui implique, par exemple, de préparer les rues pour le confort et la sécurité de ces usagers.</p> |
| <p>Investissement prévu dans l'écomobilité et la mobilité cycliste</p> | <p>Les systèmes de vélos en libre-service ne sont pas bon marché et doivent par conséquent être mis en œuvre rigoureusement, dans le cadre d'une politique de mobilité équilibrée où les ressources limitées seront mises au service d'une stratégie bien planifiée et en respectant toutes les étapes nécessaires à chaque moment du processus. Il faut tenir compte du fait que les coûts réels des systèmes de vélos en libre-service se situent dans une fourchette allant de 1000 à 3000 euros par vélo et par an.</p> |

VÉLOS EN LIBRE-SERVICE À PAU



Le nouveau réseau d'autobus de l'agglomération de Pau est complété par un système de vélos en libre-service conventionnel et par une offre de location longue durée gérés par l'entreprise chargée des transports en commun. Le système de vélos en libre-service compte quelque 220 vélos répartis sur 20 stations, et les abonnés bénéficient d'une demi-heure d'utilisation gratuite. L'offre de loyer de longue durée (trois mois ou une année) est de 300 vélos, dont un nombre a un système d'assistance électrique.

Source : <http://www.idecycle.com/>

5.3 LES MAISONS DU VÉLO

Il s'agit de lieux dans lesquels sont proposés tous les services imaginables pour les vélos, depuis le stationnement jusqu'à la location, en passant par les réparations et la vente d'accessoires. On y trouve parfois même des espaces où les usagers du vélo peuvent se rencontrer, et dans lesquels les organisations cyclistes organisent leurs réunions ou installent leurs centres de documentation.

Ces initiatives peuvent naître d'organisations citoyennes ou bien être encouragées par les pouvoirs locaux, bien directement, bien à travers d'accords ou d'autres outils juridiques de responsabilité partagée publique-privée.

L'ATELIER VÉLO TXIRRIND'OLA (BAYONNE)



Elle est administrée par une association fondée en 2011 pour la défense du vélo et de la mobilité durable en général. L'association organise des ateliers collaboratifs où les associés apprennent à maintenir et réparer leur vélos. En outre, elle récupère et recycle des vélos et des pièces déjà utilisées, organise des programmes de formation pour enfants et participe dans les débats publics sur la mobilité et le transport. Elle collabore souvent avec l'agglomération Côte Basque Adour (ACBA)

LA MAISON DU VÉLO DE TOULOUSE



Ce lieu propose une gamme très étendue de services et d'activités autour du vélo, depuis la location jusqu'à la réparation et l'auto-réparation, en passant par le vélo-école, le centre de documentation, le restaurant, l'organisation de voyages à vélo, etc. La Maison du Vélo est située près d'une gare de chemin de fer. Elle est soutenue par les principales administrations, des services de l'état, ainsi que par des organisations cyclistes locales.

Dans certains pays, comme la Suisse, on utilise le terme vélostation pour décrire les installations de stationnement de vélo qui offrent protection contre le vol et le mauvais temps, et qui souvent proposent aussi d'autres services, de réparation ou vente de pièces de rechange². Elles sont souvent localisées dans les gares, fournissant ainsi une option qui contribue à l'intermodalité. Leur rôle est encore de vitrine, pour favoriser l'usage du vélo. Dans la gare de bus de Saint-Sébastien, collée à la gare de trains, on a installé une de ces vélostations sans services complémentaires (voir le chapitre sur le parking vélo).

5.4 ENREGISTREMENT DES VÉLOS ET AUTRES MESURES DESTINÉES À LUTTER CONTRE LE VOL

Le vol et la détérioration intentionnelle de vélos sont des phénomènes qui accompagnent fréquemment le développement de l'utilisation de ce moyen de transport. Si tous les véhicules sont susceptibles d'être dérobés, les vélos ainsi que leurs différents équipements (roues, selle, éclairage, etc.), sont, en raison de leurs caractéristiques, particulièrement vulnérables.

Cette vulnérabilité du vélo face au vol et aux actes de vandalisme est un véritable frein à son utilisation quotidienne. Par ailleurs, elle incite à utiliser des vélos de mauvaise qualité et mal entretenus, ce qui se traduit par une moindre efficacité de ce moyen de transport, des problèmes de sécurité, et par un manque de confort qui ne fait, en fin de compte, que renforcer le phénomène de dissuasion.

Afin d'empêcher ou de rendre plus difficile le vol de vélos dans les zones urbaines, différentes mesures peuvent être combinées : la création de parkings vélos sécurisés (voir à ce sujet le chapitre consacré aux infrastructures), la mise en œuvre de systèmes d'enregistrement des vélos, l'information sur les mesures possibles d'autoprotection et une poursuite plus efficace de ce délit par les forces de police.

Les **enregistrements des vélos** sont des systèmes qui associent les informations de chaque véhicule à son propriétaire. Le numéro figurant sur le cadre du vélo et la carte d'identité du propriétaire sont les principales informations associées. Cet enregistrement s'accompagne aussi généralement d'une photographie ou d'une description du véhicule.

Il n'existe aucun système d'enregistrement unique et public, mais plusieurs systèmes qui recourent à des protocoles et à des technologies différentes pour identifier les vélos. Chacun de ces systèmes s'est développé dans des zones différentes, sans que l'un d'eux se soit montré jusqu'à présent particulièrement efficace, ce qui pousse les réseaux de municipalités à mener des actions afin de parvenir à un accord à ce sujet.

Il existe des dispositifs antivols individuels nombreux et variés qui permettent de fixer le vélo à l'endroit choisi pour le garer. Dans ce cas, la qualité et l'utilisation correcte de chacun de ces dispositifs sont les principaux gages de sécurité.

² Vélostations: recommandations pour leur planification et mise en service. Documentation sur la mobilité douce n° 127. Editée par PRO VELO Suisse et l' Office fédéral des routes (OFROU) avec le soutien des voies ferrées suisses CFF en 2013.

SYSTÈMES D'ENREGISTREMENT DES VÉLOS

Bicycode. Il s'agit du système d'enregistrement sélectionné par la Fédération française des Usagers de la Bicyclette, qui identifie le cadre du vélo au moyen de numéros uniques et standardisés au plan national. Ce service s'appuie sur une base de données sécurisée, accessible sur le site www.bicycode.org et dans laquelle sont enregistrés les vélos, ainsi que sur un réseau de plus de 130 opérateurs de marquage officiels, et un accord passé avec les forces de police permet à celles-ci d'accéder directement à la base de données. En 2017, on compte plus de 200 000 vélos français enregistrés grâce à ce système.

Biciregistro.es, en Espagne, est la propriété de la Red de Ciudades por la Bicicleta (le Réseau des villes pour la bicyclette) et compte sur le soutien de la Dirección General de Tráfico (Direction générale de la circulation) et des communes adhérentes (aucune commune de Gipuzkoa).



Bicitronic appartient à l'entreprise privée de même nom. Ce système est utilisé dans une demi-douzaine de villes, parmi lesquelles Zaratutz et Saint-Sébastien. L'enregistrement à la mairie est gratuit et un autocollant spécial est fourni. Il est possible de se procurer pour 20 € une vis spéciale servant de référence.

LE VÉLO DANS LE RÉSEAU COMMUNAL DES OBJETS PERDUS. SAINT-SÉBASTIEN

Le site web municipal des objets perdus offre la possibilité de rechercher les vélos volés ou perdus, ainsi que ceux qui ont été retirés de la circulation par les agents de la police municipale parce qu'elles avaient été abandonnées ou mal garées.

Castillan et Euskara: <http://www.donostia.eus/app/info/seguridad/ObjetosPerdidos.nsf/frmWeb?ReadForm&id=A336670344276&sf=21&idioma=cas&tipo=13>

CAMPAGNE DE L'ASSOCIATION DE KALAPIE PARA LUTTER CONTRE LE VOL DE VÉLOS

Réalisée en collaboration avec la Ville de Saint-Sébastien, cette campagne s'adresse aux habitants, en particulier à ceux qui utilisent déjà le vélo, par l'intermédiaire de dépliants accrochés au guidon des vélos.



Cómo atar la bici con un sólo candado



<http://www.kalapie.org/descargar.php?documento=documentos/Triptico%20definitivo.%20Euskera%20castellano.pdf>

5.5 INFORMATIONS ET NOUVELLES TECHNOLOGIES

Les mairies peuvent elles aussi appuyer des initiatives citoyennes destinées à faciliter l'échange d'informations entre les personnes qui utilisent ou qui comptent utiliser le vélo. Les sites web et les réseaux sociaux municipaux peuvent contribuer à la diffusion de ces informations.

IBILBIDEAK



Projet pour le développement et l'amélioration de l'activité physique qui met l'accent sur les sports itinérants non motorisés.

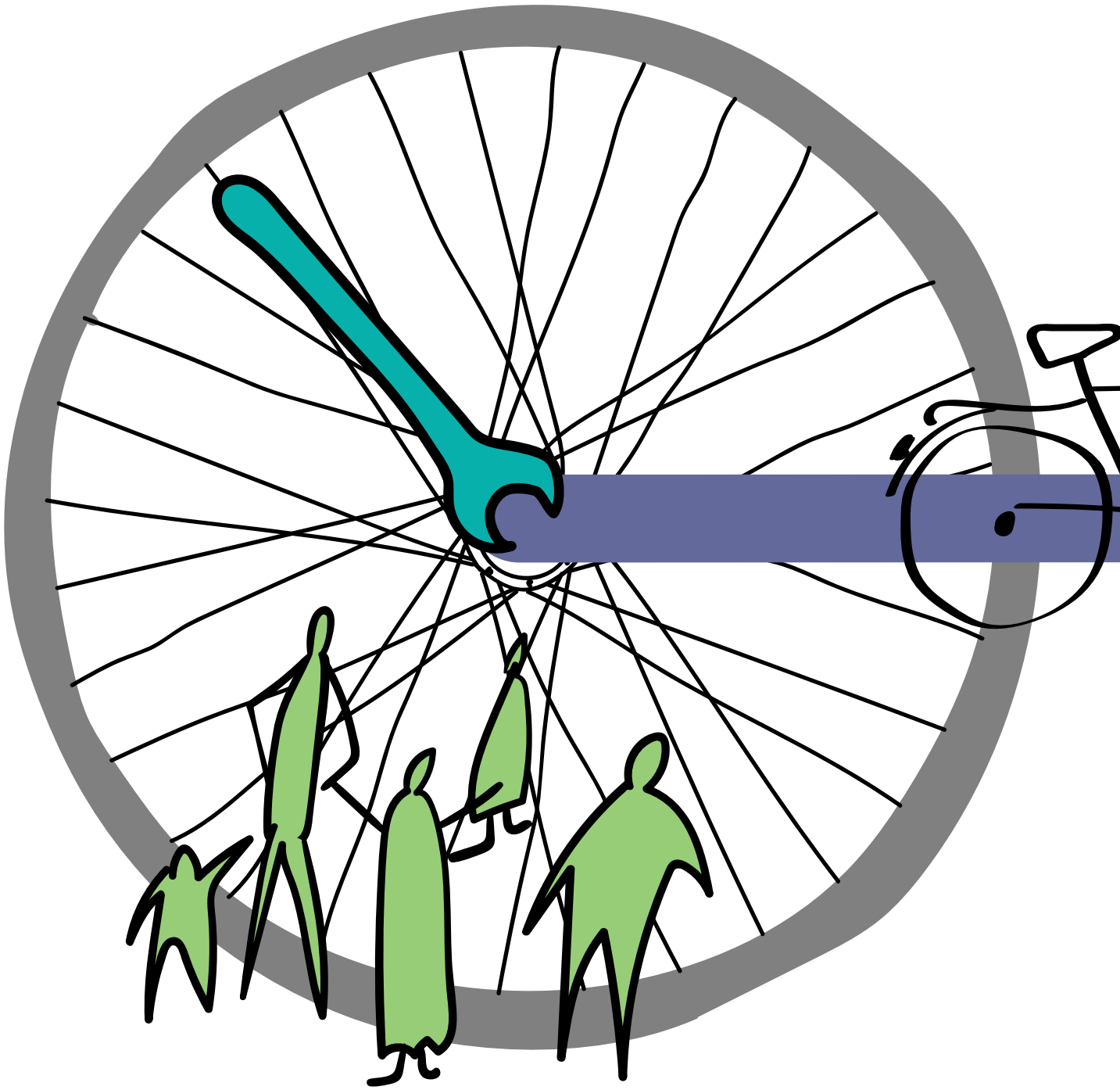
Ce projet s'appuie sur une communauté constituée de personnes et de collectifs enregistrés sur un site web (<http://ibilbideak.euskadi.eus>) qui leur permet de partager leurs expériences.

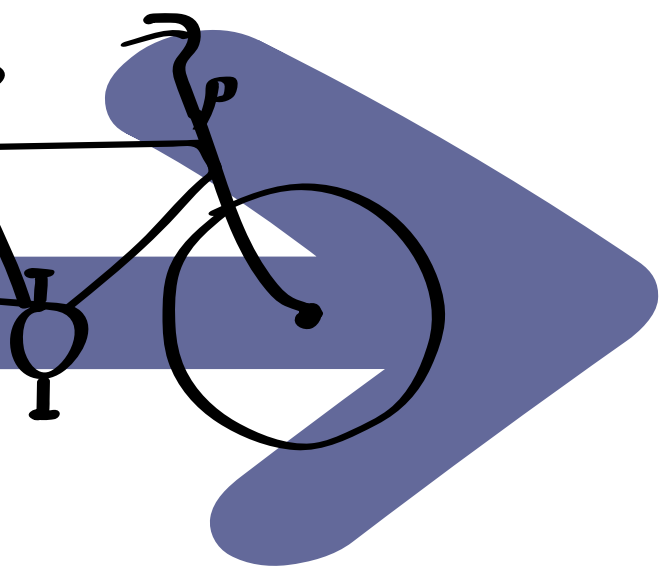
TRANSFERMUGA



Portail d'information sur les déplacements en Navarre, en Aquitaine et dans la Communauté autonome basque créé en 2015. Il propose un calculateur d'itinéraires transfrontalier et permet, pour la première fois, d'organiser ses déplacements avec tous les moyens de transport disponibles, y compris le vélo. En ce qui concerne la mobilité à vélo, ce portail dispense des informations sur les services de locations, le transport des vélos en train et en autobus, ainsi que sur les itinéraires cyclables.

<http://www.transfermuga.eu/>





6

COMMENT ENCOURAGER L'UTILISATION DU VÉLO DANS LES DIFFÉRENTS COINS DE LA COMMUNE?

6.1 CRITÈRES GÉNÉRAUX POUR LA PROMOTION

L'expérience nationale et internationale indique que les infrastructures ainsi que les services associés au vélo constituent une condition utile, parfois nécessaire ou obligatoire, mais insuffisante pour mettre en place une politique complète capable d'accroître significativement l'utilisation de ce moyen de transport.



La raison de cette insuffisance est la suivante : plusieurs facteurs décourageant les utilisateurs d'adopter le vélo sont liés à des points de vue, habitudes et aspects culturels sans relation directe avec l'existence - ou l'inexistence - d'une infrastructure cyclable. Les citoyens agissent en fonction de leur opinion sur les obstacles liés au vélo ; d'où l'importance de dédramatiser la situation en mettant en place, par exemple, des mécanismes de communication et de promotion associés aux domaines et mesures suivants.

| DOMAINE | MESURE |
|---------------|--|
| Éducation | <ul style="list-style-type: none"> • Formation générale sur la sécurité routière à vélo • Environnementale, sur les conséquences aux niveaux mondial et régional de nos actes sur la mobilité. • Citoyenne, sur les valeurs relatives à l'utilisation de l'espace public. |
| Informations | <ul style="list-style-type: none"> • Sur l'utilisation et les possibilités offertes par le vélo. • Sur les avantages du vélo. |
| Communication | <ul style="list-style-type: none"> • Rendre (périodiquement) l'emploi du vélo sociologiquement valorisant. • Normaliser la mobilité cyclable entre les différents segments sociaux et opérationnels. • Rendre publics les engagements institutionnels obtenus, les actions engagées et les avancées réalisées. • Réserver un espace consacré à la mobilité cycliste dans les organes de communication dépendant de la municipalité. |
| Incitation | <ul style="list-style-type: none"> • Primes en cas d'utilisation du vélo certains jours. • Primes d'ordre économique lors de l'achat d'un vélo traditionnel/ électrique/pliables/cargobikes/vélos spécialisés. • Dégrèvements fiscaux en cas d'utilisation du vélo pour se rendre au travail. • Dégrèvements fiscaux pour les entreprises mettant en place auprès de leurs employés des actions visant à promouvoir l'utilisation du vélo. • Dons de stationnements pour vélos à certains organismes et entreprises. • Primes à la société civile encourageant l'utilisation du vélo |

Pour qu'une promotion du vélo soit efficace du point de vue de l'évolution des comportements, elle doit posséder les caractéristiques suivantes:

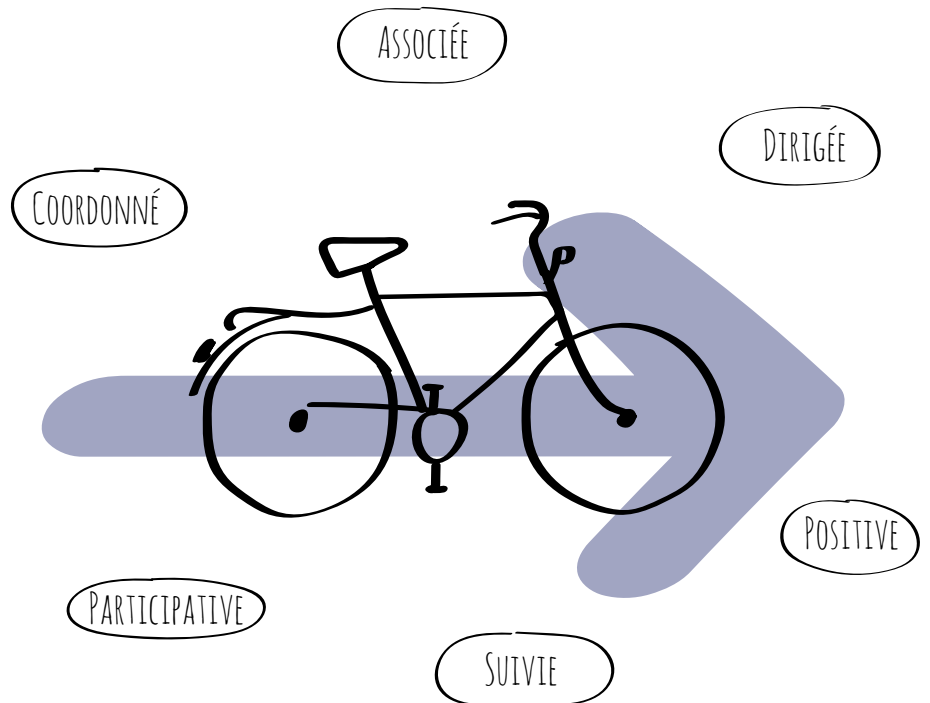


Illustration 19. Caractéristiques d'une promotion efficace du vélo

Une promotion **associée** ne s'appuie pas sur des promesses municipales d'intervention en faveur du vélo, mais sur des projets visibles de modification des conditions de l'espace public. La promotion peut être associée, par exemple, à la création de nouvelles normes ou infrastructures. Les inaugurations de pistes cyclables ou les travaux d'aménagements du réseau routier en faveur du vélo constituent des moments opportuns pour lancer des campagnes encourageant l'utilisation du vélo.

Une promotion **coordonnée** est réalisée en lien avec des initiatives publiques et privées convergentes, capables de proposer des synergies et de renforcer mutuellement leurs effets. Par exemple, les campagnes de promotion du vélo peuvent être coordonnées avec des campagnes axées sur la santé, les énergies ou le changement climatique.

Une promotion **dirigée** signifie que chaque collectif ou groupe social doit recevoir les messages adaptés. Il y a ainsi des priorités et des différences de conception en fonction des destinataires des messages : piétons, automobilistes ou cyclistes, mineurs, jeunes ou adultes, résidents ou visiteurs, etc.

Une promotion **positive** met en avant les aspects positifs de la mobilité à vélo, ses atouts en tant que moyen de transport sain, rapide, économique, agréable et responsable d'un point de vue environnemental, plutôt que d'établir une opposition entre le vélo et la voiture.

Une promotion **participative** implique les organisations proches des collectifs auxquels s'adresse chaque campagne. Cela assure une plus grande perméabilité des personnes aux messages et aux propositions de l'administration.

Une promotion **suiwie** se prolonge dans le temps, en recherchant à chaque moment l'élément le plus opportun par rapport au processus d'implantation, par exemple, d'un plan de mobilité cycliste.

Toutes ces caractéristiques de la promotion se concrétisent à travers tout un éventail de profils de personnes qui reçoivent les stimuli, ainsi qu'à travers une gamme importante d'outils d'application que nous allons illustrer avec quelques exemples locaux.

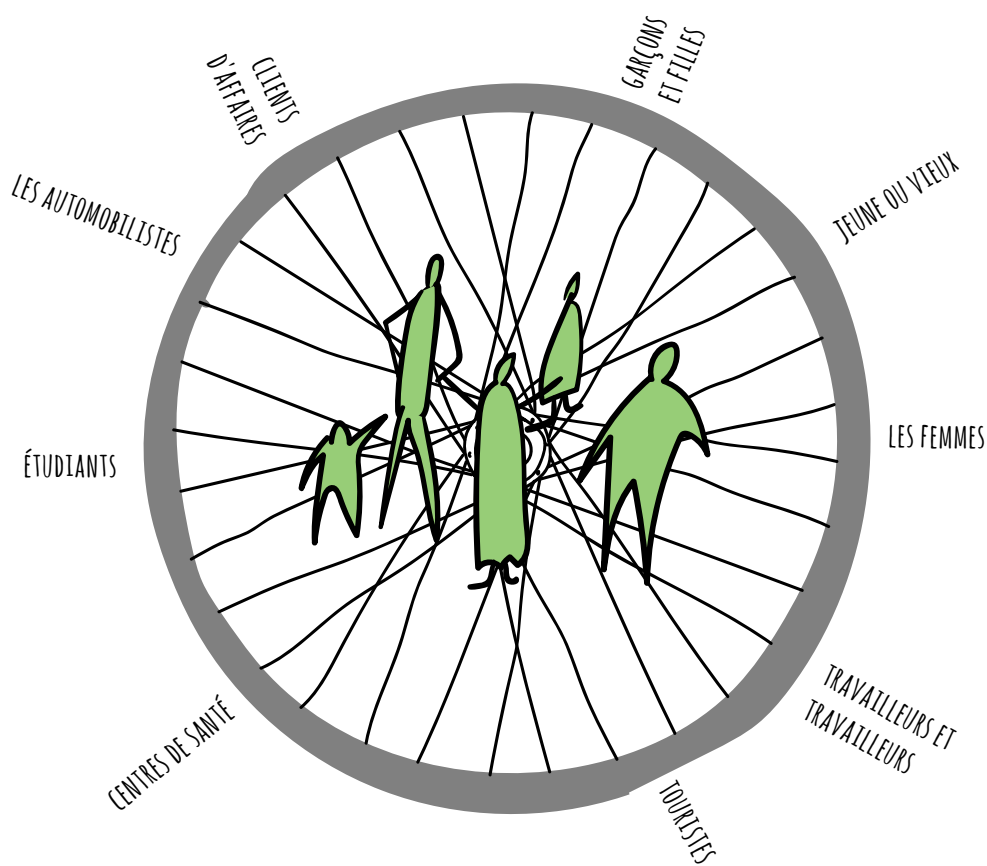


Illustration 20. La diversité des profils des personnes destinataires.

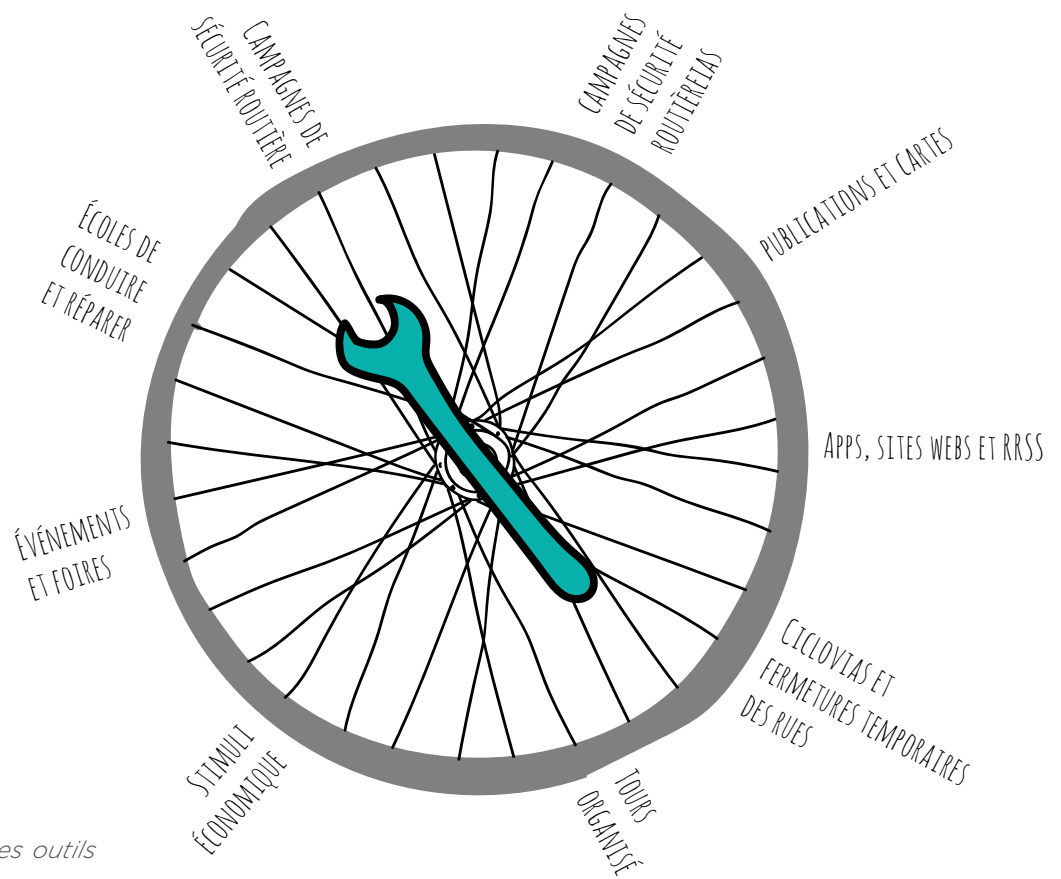


Illustration 21. La diversité des outils de promotion

ÉCOLES ET ATELIERS DE FORMATION SPÉCIALISÉS DANS LA PRATIQUE DU VÉLO



Des associations comme Txirrind'Ola (Bayonne) ou Kalapie (Saint-Sébastien), des entreprises comme Oraintxe, ainsi que des agences de l'administration telles que l'Ente Vasco de la Energía (l'Agence de l'énergie du Pays Basque),

<http://txirrindola.org/>

<http://www.kalapie.org/nodo.php?lang=1&ID=89>

www.mundoraintxe.com

<http://eve.eus/>

organisent des cours pour adultes et enseignent aussi bien à monter à vélo qu'à acquérir une assurance et une maîtrise du vélo permettant de rouler sur tout genre de voies urbaines.

FERMETURES TEMPORAIRES DE RUES ET DE ROUTES. CICLOVIAS

L'activité ludique que l'on connaît sous le nom de *ciclovía* a vu le jour à Seattle (États-Unis) en 1965. Elle s'est étendue par la suite à d'autres villes américaines. La plus célèbre de ces manifestations est celle qui se déroule à Bogotà (Colombie) depuis 1974. Durant les *ciclovías*, certaines voies sont temporairement interdites aux véhicules à moteur, afin que les citoyens puissent en profiter pour se promener à pied, à vélo ou en patins à roulettes. Les chiffres de la ville de Bogotà témoignent du succès de cette initiative en moyenne, 1,4 million de personnes profitent chaque dimanche de la *ciclovía*.

Sur la côte franco basque, entre Hendaye et Ciboure (Socoa), on célébra entre 2005 et 2015 un événement sportif très semblable aux *ciclovía* américaines, mais utilisant surtout des rou-



tes du littoral. Ces fêtes de la Corniche ont été, comme leur nom indique, des vraies festivités pleines d'activités de récupération des routes pour le plaisir des piétons, des cyclistes et des cavaliers.



À Saint-Sébastien, on a aussi organisé des événements de ce genre, associés à la préparation de la ville comme capitale culturelle en 2016, mais malheureusement, ces fêtes n'ont pas eu de continuité.

CAMPAGNE D'INFORMATION ET DE PROMOTION DU VÉLO À TOLOSA



Basée sur la diffusion d'un plan permettant de localiser les infrastructures cyclistes

CAMPAGNE LANCÉE POUR MODIFIER LE COMPORTEMENT DANS L'ESPACE PUBLIC

La normalisation du vélo peut engendrer dans l'utilisation de l'espace public des frictions qu'il convient d'apaiser en prenant toutes sortes de mesures, notamment celles qui visent à modifier les comportements. Dans le cas de Saint-Sébastien, ces frictions affectaient en particulier les rapports entre les piétons et les cyclistes, même si la campagne lancée en 2007, s'adressait également à d'autres collectifs.



6.2 LES LIEUX DE TRAVAIL

L'accès aux lieux de travail est devenu l'un des aspects-clés de la mobilité. Il s'agit en effet du motif de déplacement qui génère les perturbations les plus importantes, qui entraîne l'utilisation la plus massive de l'automobile et qui fait l'objet de toutes les attentions en raison du statut social des personnes qui se déplacent.

Le vélo offre de nouvelles opportunités pour changer les moyens de déplacement jusqu'aux lieux de travail grâce aux efforts communs de toutes les parties concernées : administration, entreprises et travailleurs. En ce qui concerne les administrations, les autorités locales peuvent faire beaucoup pour ces accords à venir, afin que les zones d'activité économique ou les entreprises individuelles puissent entreprendre une évolution vers les moyens de transport les plus durables. Elles ont, par exemple, la capacité d'être des interlocutrices pour les différents agents, et elles sont également capables d'intervenir sur la voirie pour faciliter l'accès aux piétons et aux cyclistes.

Différentes administrations supra-municipales développent des initiatives afin de promouvoir la mobilité des piétons et des cyclistes pour accéder à leurs lieux de travail. Tel est le cas de la Députation Forale de Gipuzkoa (voir encadré). Et tel est aussi le cas du Gouvernement Basque, à travers l'Agence de l'Énergie du Pays Basque (EVE), qui présente une ligne de subventions en rapport avec le vélo. Sans oublier l'administration centrale, qui consacre, par l'intermédiaire de l'Institut pour la diversification et l'économie de l'énergie (Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía), une ligne budgétaire à l'élaboration et à la réalisation de Plans de transport durables à destination des lieux de travail (Planes de Transporte Sostenible a los Centros de Trabajo), ou Plans de déplacements d'entreprise, comme on les appelle en France, lesquels peuvent intéresser des entreprises dans le cadre de projets de mobilité durable concernant les possibilités d'accès destinées à leurs travailleurs, et non pas seulement liés aux mesures en rapport avec les vélos.

STRATÉGIE DE PROMOTION DE LA MOBILITÉ CYCLISTE ET PIÉTONNIÈRE POUR L'ACCÈS AUX LIEUX DE TRAVAIL



L'initiative Lanera bizikletan est une campagne de communication et de sensibilisation aux problèmes de mobilité urbaine générés autour des lieux de travail et informant sur la nécessité de mettre en œuvre une mobilité plus durable pour se déplacer jusqu'aux lieux de travail. Organisée par la Députation Forale de Gipuzkoa et les villes d'Aretxabaleta, d'Arrasate, d'Eskoriatza et d'Oñati, cette campagne a été menée en 2014 dans la région de Debagoiena.

Castillan : <http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/es/lanera-bizikletan>

Euskara: <http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/eu/lanera-bizikletan>

6.3 ESPACES COMMERCIAUX ET TRANSPORT DE MARCHANDISES

La marche, le vélo et les transports publics permettent d'accéder facilement et directement au centre-ville, de se déplacer rapidement d'un point à un autre et de transporter aisément de petits paquets.

Plus concrètement, le vélo se caractérise par une capacité de chargement considérable. Sur des trajets courts, une charge de 8 kg peut être transportée facilement à vélo.

D'autre part, le choix qui consiste à favoriser le piéton, le cycliste et l'utilisateur du transport en commun contribue également à faire revivre le commerce de proximité.

Ce constat conduit d'ailleurs un nombre croissant de commerçants et de municipalités à prendre des initiatives qui ont pour objectif de favoriser l'utilisation du vélo pour accéder aux commerces locaux.

Dans notre région, citons par exemple le concours "Donostia, ciudad para las bicicletas" ("Saint-Sébastien, une ville pour les vélos"), organisé à l'initiative de SShops Donostia pour récompenser la plus belle vitrine thématique sur le thème du vélo.



Concours de vitrines organisé par SShops Donostia

De son côté, l'Association des cyclistes urbains/nes Kalapie a mené à bien, à Irun, une opération qui consistait à accompagner faire leurs courses des personnes qui avaient peur de pédaler dans le centre-ville, afin de leur faire découvrir les avantages du vélo par rapport à la voiture pour ce type d'activités.

FOIRE AU VÉLO

Opération organisée depuis 2014 par le service de Mobilité de la Ville de Saint-Sébastien, en collaboration avec l'organisation Saint-Sébastien capitale culturelle 2016 et avec la participation active des commerçants du secteur. Les boutiques de vélos de la ville participent à la Foire, de même que Txita, Dbizi, l'Observatoire du vélo et Kalapie. Cette manifestation devient ainsi un espace de rencontres destiné à la promotion de l'utilisation du vélo et offre la possibilité aux visiteurs d'acheter les produits proposés par les commerçants-exposants. Un grand nombre d'activités se déroulent pendant la Foire : projection de films et de documentaires, ateliers de mécanique, présentation de voyages à vélo, entretiens, colloques, tirages au sort, défilés de mannequins à vélo...



La distribution urbaine des marchandises ainsi que les opérations et les infrastructures logistiques qui leur sont associées constituent une partie de la chaîne d'approvisionnement des villes. Cette distribution est réalisée pour l'essentiel au moyen de véhicules motorisés, bien qu'il s'agisse dans la plupart des cas de chargements peu importants, mais distribués de façon répétée et ayant pour origine ou destination des établissements commerciaux (dominés par le secteur de l'hôtellerie et de la restauration, qui exige un approvisionnement quotidien).

L'implication des administrations locales dans la distribution urbaine des marchandises est motivée par la prise de conscience des conséquences liées à l'occupation de l'espace public, la qualité de l'air, le bruit et les vibrations provoqués par ces déplacements motorisés.

L'optimisation complète de la logistique et des activités de transport de marchandises en zone urbaine est menée à bien, en termes de durabilité, grâce à l'utilisation d'espaces partagés publics-privés permettant de rationaliser l'ensemble des opérations. C'est dans ce contexte que voient le jour différentes initiatives qui font appel aux véhicules à traction humaine pour la distribution de marchandises, s'inscrivant ainsi dans une tradition bien enracinée dans les communes du Gipuzkoa.

En Europe, la Fédération européenne de logistique à vélo (<http://cyclelogistics.eu>) estime que la moitié des déplacements liés au transport de chargements pourrait être réalisés en vélo plutôt qu'au moyen d'autres véhicules, en considérant que pour qu'un chargement soit « cyclable », son poids ne doit pas dépasser 200 kilos et la distance à parcourir ne doit pas excéder 7 ou 8 kilomètres.



Livreurs de chocolat Elgorriaga en 1928 à Saint-Sébastien (Photographie de Pascual Marín. Fototeka Kutxa)

En tout état de cause, la viabilité de ces projets dépend de nombreux facteurs différents. Parmi les éléments déterminants à prendre en compte, citons l'échelle urbaine concernée, ainsi que les caractéristiques et les attentes liées aux services potentiels à assurer, tout en conservant à l'esprit l'importance et les spécificités de la population devant être ravitaillée, ainsi que la typologie et le volume d'activité économique de la zone où sera délivré ce service.

Les attentes croissantes en matière de respect de la qualité de l'air et de normes relatives au bruit, ainsi que le soutien aux véhicules dont les émissions sont les moins importantes, permettent d'envisager des opportuni-

tés qui pourront être l'occasion de mettre en avant les avantages comparatifs des véhicules à traction humaine pour l'accès aux centres urbains ou pour assurer certains services susceptibles d'envisager une discrimination positive favorable à ce type de véhicules (la livraison du dernier kilomètre, par exemple).

Il existe déjà en France et en Espagne un grand nombre d'entreprises qui assurent différents services de distribution de marchandises en ayant recours à des véhicules à traction humaine ou assistée ; bon nombre de ces entreprises se sont associées au sein de la Fédération européenne de logistique à vélo (<http://eclf.bike/>).

DISTRIBUTION AU MOYEN DE VÉLOS ET DE TRICYCLES



Txita

Initiative commerciale visant le transport de paquet et de petites marchandises. Txita est une entreprise installée à Saint-Sébastien qui conçoit et met à la disposition d'autres entreprises des véhicules parfaitement adaptés à la distribution de marchandises en centre-ville. Les tricycles de distribution ont par ailleurs été adaptés pour le transport de personnes et assurent un service de Vélo-Taxi durant la période estivale. L'entreprise propose également d'autres services tels que les formations à la conduite du vélo en toute sécurité, l'activité de conseil ou la distribution du "Cargotxita", un tricycle de charge à pédalage assisté et destiné à la distribution en milieu urbain.



Hemengo Erlea

Cette entreprise a répondu en 2014 à l'offre de la Ville de Bayonne pour créer, moyennant une subvention de 100.000 euros sur quatre ans, un système de transport de marchandises utilisant des véhicules à faible impact environnemental (tricycles électriques ou véhicules hybrides). Les transporteurs déchargent les marchandises sur une plateforme de transfert située à l'extérieur du quartier piétonnier et Hemengo Erlea les livre à destination sans frais supplémentaires et à tout moment de la journée.

DISTRIBUTION AU MOYEN DE VÉLOS ET DE TRICYCLES

Oraintxe

Installée à Pampelune, il s'agit de l'une des toutes premières entreprises de messagerie à vélo en Espagne. À l'heure actuelle, ses activités sont très variées : vente de vélos et d'accessoires, réparation en atelier, location, conseil en matière de promotion du, cours de mécanique, promenades guidées, tables rondes sur le thème de la mobilité, apprentissage de la sécurité routière, voyages à vélo, etc.



6.4 CENTRES ÉDUCATIFS

Les centres scolaires constituent généralement d'autres « points chauds » de la mobilité quotidienne, car ils sont des générateurs importants de déplacements à des moments très précis de la journée. Dans de nombreuses communes, la mobilité scolaire constitue un cercle vicieux : elle produit davantage de déplacements motorisés en raison du danger induit par les déplacements motorisés des parents qui conduisent leurs enfants à l'école en voiture et accroissent de la sorte la dangerosité de l'environnement scolaire.

En tout état de cause, la mobilité des enfants n'est pas exclusivement liée à la sécurité ; elle est également en rapport avec l'autonomie qui leur est offerte. De fait, si l'on trouve à Gipuzkoa des exemples d'initiatives exclusivement liées à la sécurité routière des enfants des écoles, il existe également des projets baptisés Plans de Déplacements Établissement Scolaires qui permettent aussi de travailler sur les aspects relatifs à l'autonomie et à la relation des parents et de leurs enfants. Le programme Agenda 21 scolaire est un autre instrument qui permet d'influer sur les changements d'habitudes liés aux différentes façons de rejoindre les centres scolaires adoptées par l'ensemble de la communauté scolaire.

La promotion de formes de déplacement actives (marche et vélo) pour rejoindre les centres scolaires prend des formes différentes durant les cycles éducatifs de l'adolescence, durant lesquels le rapport entre liberté de mouvement et risque s'apprécie différemment.

PLANS DE DÉPLACEMENTS ÉTABLISSEMENT SCOLAIRES SÉCURITÉ ET AUTONOMIE DE L'ENFANT

Les Plans de Déplacements Établissement Scolaires sont des processus de réflexion et d'action centrés sur la façon dont l'enfant et l'adolescent se déplacent en direction de leurs centres scolaires et depuis ceux-ci. Ces projets prennent en considération deux éléments-clés de la relation entre les mineurs et la ville : la sécurité et l'autonomie. L'objectif consiste à faire en sorte que les élèves se déplacent jusqu'à leur établissement en adoptant un moyen de déplacement actif (la marche à pied ou le vélo), et qu'ils le fassent seuls ou en compagnie de camarades ou de voisins à partir d'un âge donné. Pour mener à bien cet objectif, c'est la communauté scolaire dans son ensemble qui est sollicitée (parents, enseignants et élèves), ainsi que la mairie et le tissu commercial et les zones d'activités des environs du centre scolaire.

Plan de Déplacements Etablissement Scolaire

*Se déplacer autrement,
on est tous gagnants !*



"Camino Escolar"
Pasos hacia la autonomía infantil
Marta Román Rivas e Isabel Salís Canosa



En Espagne, le guide de référence pour la réalisation de ces projets est *Camino Escolar. Pasos hacia la autonomía infantil*. M. Román e I. Salís. Ministerio de Medio Ambiente y Ministerio de Fomento (2010).

En France, la promotion de la mobilité active entre les étudiants se réalise à travers des Plans de Déplacements Établissement Scolaires, PDES, pour lesquels il existe aussi des guides élaborés par l'administration centrale: *Réaliser un plan de déplacements des établissements scolaires*. Guide à destination du chef de projet, ADEME, 2009.

Le Conseil du Département des Pyrénées-Atlantiques développe aussi des actions de formation et sensibilisation des jeunes avec les projets "vélos-écoles" et l'appel de projets "A vélo, c'est la classe".

AGENDA 21 SCOLAIRE ET MOBILITÉ DURABLE, SÛRE ET SAINÉ (MSSS)

À Saint-Sébastien, 35 centres scolaires et plus de 17.000 élèves participent au programme Agenda 21 scolaire. Depuis 2014, l'initiative baptisée "Mobilité durable, sûre et saine" a pour objectif de favoriser l'autonomie de l'enfant ainsi que l'adoption par ce dernier d'habitudes de déplacement saines pour rejoindre son établissement. Ce projet s'accompagne d'un effort de coordination remarquable, puisque s'y trouvent associés, par l'intermédiaire du Gouvernement Basque, les services des Transports, de la Santé, de l'Éducation et de l'environnement, ainsi que la Police municipale, les Plans de Déplacements Établissement Scolaires et les services de Mobilité, de l'Environnement et de l'Éducation de la Ville de Saint-Sébastien, sans oublier la Députation Forale de Gipuzkoa et la Fondation Cristina Enea.



6.5 MAISONS DE SANTÉ, SALLES MULTISPORTS, CENTRES CULTURELS ET BIBLIOTHÈQUES

Le corps médical s'accorde à expliquer que la marche et la pratique du vélo au quotidien sont des activités bonnes pour la santé, qui réduisent le risque de maladies cardiovasculaires et qui peuvent aider à prévenir un certain nombre de pathologies, notamment celles qui sont associées aux problèmes d'obésité. Les médecins sont également d'accord sur l'aspect positif de ces activités sur l'état émotionnel de ceux qui les pratiquent. La généralisation des déplacements quotidiens à vélo comme alternative à l'utilisation des véhicules motorisés présente aussi un certain nombre d'avantages en rapport avec la santé publique, elle permet de réduire la quantité d'émissions polluantes, ainsi que la pollution sonore et la dangerosité des rues.

De ce point de vue, une politique municipale favorisant l'utilisation du vélo peut être considérée comme une politique de santé publique. Et en tant que telle, elle peut entretenir des rapports étroits avec les maisons de santé et les hôpitaux présents sur le territoire.

Il en va de même en ce qui concerne les équipements destinés aux activités sportives qui doivent être mis en relation de façon cohérente avec les démarches de mobilité active.

6.6 SECTEUR ÉCONOMIQUE LIÉ AU VÉLO

Sans compter la fabrication et l'assemblage des vélos, des accessoires et de leurs pièces, la mobilité cycliste est à l'origine d'un tissu économique assez important et qui, durant les dernières années, s'accroît dans les domaines suivants :

- Commerce et réparation de vélos, vente d'accessoires et de pièces.
- Location de vélos.
- Vélotaxis.
- Activités touristiques et de loisir en vélo.

La politique municipale doit accompagner ce tissu économique en mettant en place des actions coordonnées susceptibles de favoriser la création d'une alliance visant à promouvoir l'utilisation du vélo au quotidien. Les boutiques offrent aux personnes qui utilisent des vélos une solution de proximité et ouvrent

potentiellement une voie de communication bidirectionnelle entre les citoyens et l'administration.

De leur côté, les autorités locales peuvent offrir leur soutien à des initiatives telles que l'organisation de foires ou d'événements divers en rapport avec l'utilisation du vélo. De même, les services d'information générale et touristique municipaux peuvent mettre en relation les habitants et les commerces ou d'autres entreprises liées au monde du vélo. Ce lien public-privé est également précieux lorsque surgissent des initiatives de récupération et de restauration de vélos abandonnés ou volés, ou lorsque sont créés des systèmes de vélos en libre-service.

Tout ceci exige une réflexion préalable, afin d'éviter que l'administration ne s'empare d'espaces déjà occupés pour y développer des activités économiques faisant double emploi avec des initiatives privées ou sociales.

BIZITRUK



Cette initiative portée conjointement par la Ville de Saint-Sébastien et Kalapie fait la promotion de l'utilisation du vélo à travers la mise en place d'un marché de l'occasion.



Le service de l'Environnement de la mairie organise chaque année, avec l'Association des cyclistes urbains Kalapie, un marché spécial consacré exclusivement à la vente de vélos d'occasion.

<http://kalapie.org/nodo.php?lang=1&ID=87>

6.7 ESPACES NATURELS ET TOURISTIQUES

Le **tourisme** est sans doute l'un des domaines émergents les plus importants, parmi toutes les activités économiques liées au monde du vélo. Et de nouvelles opportunités surgissent à mesure que se développent les réseaux cyclables et qu'augmente le nombre de personnes qui les empruntent pour se rendre au-delà des limites de leur commune. Par ailleurs, des réseaux commencent à voir le jour dans les Communautés autonomes, mais aussi au niveau national et européen, comme en témoignent des initiatives telles que le réseau EuroVelo d'itinéraires cyclables à travers l'Union européenne. Plus particulièrement, le territoire Ederbidea se développe et devient l'itinéraire n°1 ou route atlantique, tel qu'il a été appelé.

ITINÉRAIRE EUROVELO DE L'ATLANTIQUE. VÉLODYSSÉE



<https://www.lavelodysee.com>
Il s'agit d'un itinéraire long de plus de 1.200 km de voies dotées de panneaux de signalisation, adaptées au cyclotourisme. 70% de cet itinéraire sont réservés à la circulation non motorisée.



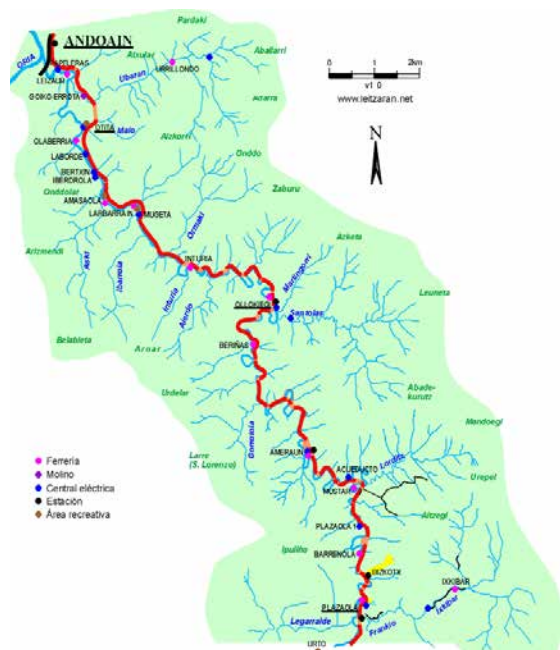
Dans ce domaine, les municipalités peuvent prendre un certain nombre d'initiatives permettant de lier la pratique du vélo et le tourisme telles que :

- La signalisation d'itinéraires cyclables recommandés.
- L'édition de cartes signalant les itinéraires cyclables existants (ou l'intégration de ces itinéraires dans les cartes touristiques classiques).
- La promotion des produits touristiques s'adressant aux cyclistes (visites guidées, packs touristiques, etc.)

ACTIVITÉS TOURISTIQUES ET DE LOISIR AUX ABORDS DU LEITZARAN

La Ville d'Andoain, en lien avec d'autres institutions, est à l'origine de différentes initiatives destinées à la conservation et à la mise en valeur des abords de la rivière Leitzaran dont la vallée était jadis parcourue par l'ancien train de Plazaola, qui a cédé la place à une voie permettant la circulation des promeneurs et des vélos.

faire découvrir l'environnement naturel et socioculturel des villages de la vallée. La réhabilitation du cours naturel de la Leitzaran, ainsi que la restauration de ruines et de "ferrerías" en rapport avec l'ancienne activité minière, permettent l'apparition d'un tourisme naturel et durable.



PROJET TRANSFRONTALIER : LES ACTIVITÉS TOURISTIQUES ET DE LOISIR AUX ABORDS DE LA BIDASSOA



EUROZIKLO

Ce projet développe et met en valeur un axe de déplacements non motorisés entre Guéthary et Bertiz, situés sur l'itinéraire n°1 du réseau EuroVelo, qui relie le Cap Nord, en Norvège, et Sagres, dans le sud du Portugal.

Il s'agit d'une initiative à laquelle s'associent la Ville d'Irun, le Conseil Départemental des Pyrénées-Atlantiques, les villes de Guéthary, Saint-Jean-de-Luz, Hendaye, Hondarribia, Bidasoa activa ainsi que le Consortium Bertiz.

Le Centre d'interprétation de la Bidassoa mis en place par la ville d'Irun propose des informations sur le réseau EuroVelo et le parcours Guéthary - Bertiz, ainsi que des informations complémentaires sur le fleuve Bidassoa, la baie de Chingoudy, les marais de Plaiaundi, ou sur d'autres itinéraires tels que le Chemin de Compostelle.

www.euroziklo.com





7

RÉFÉRENCES D'INTÉRÊT

7.1 PUBLICATIONS TECHNIQUES

Les recommandations ou instructions techniques destinées au développement de politiques en rapport avec le vélo que l'on peut se procurer auprès des administrations centrales française et espagnole sont de natures très différentes. En ce qui concerne la France, c'est le CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement)¹, un centre de soutien scientifique et technique aux

¹ Le Cerema a été créé en 2014 en réunissant les compétences des institutions suivantes qui existaient précédemment : Centre d'études techniques de l'équipement (Cete), Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Certu), Centre d'études techniques, maritimes et fluviales (Cetmef) y Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements (Setra). Il s'agit d'un établissement public à caractère administratif placé sous la tutelle conjointe du Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, et du Ministère du Logement et de l'Habitat Durable.

politiques de gestion et de développement durable, qui réalise ce travail en lien avec la mobilité durable.

Le Plan d'Actions pour les Mobilités Actives, mentionné précédemment, a permis de mettre en place, par l'intermédiaire du CEREMA, un ensemble de recommandations techniques constitué de publications traitant des problèmes suivants:

- Les doubles sens cyclables dans les voies limitées à 30 km/h
- Limitation de l'accès aux voies cyclables pour les cyclomoteurs
- Amélioration de la sécurité des cyclistes et des piétons par leur positionnement sur la voie
- Cédez-le-passage cyclistes aux feux
- Bandes de protection pour cyclistes sur des chaussées à une voie et double sens
- Dépassement de cyclistes sur des tronçons avec ligne continue
- Stationnement de véhicules à proximité du passage piéton

Cerema Welo
Le double-sens cyclable dans les rues limitées à 50 km/h
l'expérience de quatre agglomérations françaises

Le 21 juillet 2010, quatre villes ont expérimenté le double-sens cyclable dans des rues limitées à 50 km/h. Cette expérimentation a permis de recueillir des données précieuses sur les pratiques et les perceptions des usagers. Les résultats de cette expérimentation sont présentés dans ce document.

| Agglomération | Voie | Largeur | Direction |
|---------------|--------------|---------|-----------|
| Caen | Voie de 10 m | 10 m | Un sens |
| Caen | Voie de 10 m | 10 m | Un sens |
| Caen | Voie de 10 m | 10 m | Un sens |
| Caen | Voie de 10 m | 10 m | Un sens |
| Caen | Voie de 10 m | 10 m | Un sens |
| Caen | Voie de 10 m | 10 m | Un sens |
| Caen | Voie de 10 m | 10 m | Un sens |
| Caen | Voie de 10 m | 10 m | Un sens |
| Caen | Voie de 10 m | 10 m | Un sens |
| Caen | Voie de 10 m | 10 m | Un sens |

Publié le 24 Janvier 2011

Collectif | Expériences et pratiques | Ceru

Cerema Welo
Les bandes cyclables

La bande cyclable est un aménagement routier qui permet de sécuriser les déplacements des cyclistes. Elle est constituée d'une bande de revêtement spécifique, généralement en béton ou en asphalte, qui se situe à l'extérieur de la chaussée principale.

Quand et où aménager des bandes cyclables ?

Les bandes cyclables sont recommandées dans les zones à forte densité de trafic cycliste, notamment dans les zones urbaines et périurbaines. Elles sont également recommandées dans les zones à forte densité de trafic piétonnier, afin de sécuriser les déplacements des cyclistes et des piétons.

Publié le 24 Janvier 2011

Collectif | Références | Ceru

Il s'agit d'approches techniques succinctes concernant des infrastructures et des réglementations cyclistes innovantes qui sont expérimentées en France depuis ces dernières années et qui exigent de ce fait une mise en œuvre et une évaluation rigoureuses. Cet effort technique s'inscrit dans la continuité des travaux accomplis au sein des organismes qui avaient précédé le CEREMA.

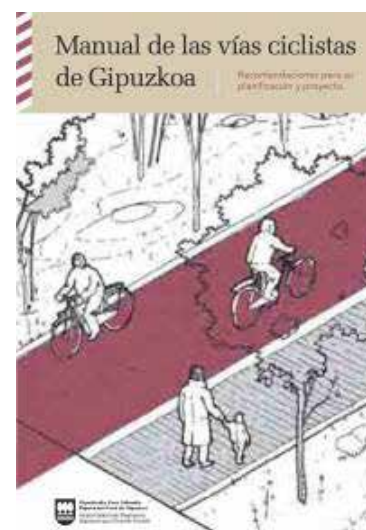


Dans le cas de l'Espagne, il n'existe aucun organisme appartenant à l'administration centrale qui propose sur le long terme des instructions ou des recommandations techniques en matière de mobilité cycliste. En revanche, le Ministère des Travaux publics a publié dans les années 90 un ouvrage intitulé "La bicicleta en la ciudad. Manual de políticas y diseño para favorecer el uso de la bicicleta como medio de transporte"² (deuxième réimpression en 1999), qui a servi de référence pour nombre d'initiatives et de projets techniques en rapport avec le vélo.

Ainsi les recommandations techniques élaborées en Espagne tout au long du siècle ont-elles été dispensées par les Communautés autonomes et certaines administrations locales. Dans les territoires Ederbidea, mentionnons la publication du "Manual de las vías ciclistas de Gipuzkoa: recomendaciones para su planificación y proyecto" (2006) réalisée par la Députación Forale de Gipuzkoa. Cet ouvrage rédigé en castillan et en euskara est venu combler le manque de connaissances techniques sur ce sujet, à un moment-clé : la mise en place du réseau des voies cyclables du territoire historique de Gipuzkoa. En complément à ce manuel, la Députación Forale de Gipuzkoa a publié en 2014 un manuel de "Recomendaciones para la señalización de vías ciclistas interurbanas en Gipuzkoa" qui fournit, ainsi que son nom l'indique, des critères de base destinés à la signalisation des infrastructures cyclables forales, l'ouvrage étant plus spécialement destiné aux personnels techniques municipaux et de la Députación forale qui travaillent dans le domaine de la voirie réservée aux vélos. Ces deux publications sont disponibles au téléchargement sur:

<http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/es/gure-argitalpenak>

2 Auteurs: A. Sanz, R. Pérez y T. Fernández. Publié à l'origine en 1996, il a fait l'objet d'une réimpression en 1999. Une version scannée de ce manuel peut être téléchargée sur Internet : www.gea21.com/publicaciones/la_bicicleta_en_la_ciudad



Dix ans plus tard, cette même Députation forale a cherché à traiter le sujet de la mobilité cycliste en publiant un ouvrage intitulé “Guía Municipal de la Bicicleta. Cómo desarrollar políticas locales de movilidad ciclista”³ (2016). Ce guide, comme son nom l’indique, regroupe les activités qui peuvent constituer, au niveau des municipalités et des organismes locaux, une politique destinée à promouvoir l’utilisation du vélo en dehors même des infrastructures réservées à sa circulation.

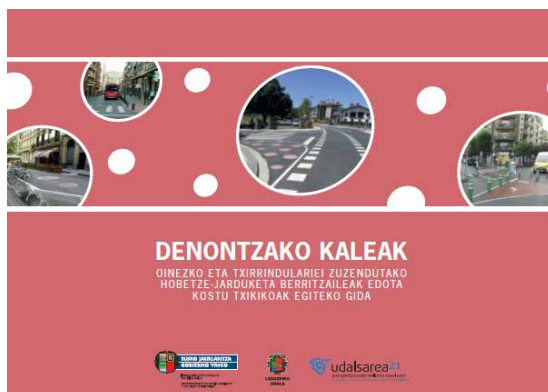


C’est avec cette même volonté d’aider les différents territoires et les différentes administrations à développer une politique de développement des modes de déplacement actifs (marche et cyclisme) que l’ADEME, l’Agence de l’Environnement et de la Maîtrise de l’Énergie a publié en 2016 un guide technique et méthodologique (*Développer les modes actifs sur les territoires étape par étape*). Bien qu’il ait été conçu pour une région précise (les Pays de la Loire), ses recommandations peuvent servir partout ailleurs dans le pays.

³ Auteurs: A. Sanz et M. González. Fondation Cristina Enea et Députation Forale de Gipuzkoa. Version bilingue castillan-euskara.



Une dernière contribution aux solutions techniques pouvant être mises en œuvre dans la Communauté autonome du Pays basque a été publiée en 2016 : “Denontzako kaleak. Guía para actuaciones de mejora peatonal y ciclista novedosas y/o de coste reducido”⁴. Le propos de cet ouvrage est d’aider à imaginer des solutions nouvelles et/ou peu onéreuses afin d’améliorer les infrastructures destinées aux piétons et aux cyclistes. Sa présentation, à travers une cinquantaine d’expériences et une introduction conceptuelle, permet d’envisager de nouvelles façons d’aborder l’espace public pour y intégrer les piétons et les vélos.



⁴ Auteurs: gea21 SL. Editée par la Mairie de Legazpi, IHOBE et Udalsarea 21. Versions en espagnol et euskara.

7.2 PLANS ET STRATÉGIES

En Espagne, il n'existe au plan national aucun document développant une politique du vélo. En revanche, à l'initiative de la société civile et des administrations locales⁵, la rédaction d'un "Plan stratégique national pour le vélo" (Plan Estratégico Estatal de la Bicicleta) a été prévue. La publication de ce Plan a été récemment incluse par la Direction générale de la circulation (Dirección General de Tráfico) parmi ses engagements pour cette législation⁶. D'ailleurs, la DGT a commencé à coordonner sa réalisation dès le mois d'août 2016, en créant un Comité Technique et différents groupes de travail.

La situation est différente en France. Le Ministère des transports y a présenté dès 2012 le Plan National Vélo, résultat de six mois de réunions et d'échanges entre les représentants nationaux et les collectifs, les professionnels, les fédérations et les associations cyclistes.

Ce plan présentait un certain nombre d'actions réparties dans six domaines : le vélo dans les rues et sur les routes, le vélo et la ville, le vélo dans le cadre du tourisme, les loisirs et les sports, la mise en valeur des bénéfices sociaux, économiques et environnementaux du vélo, le vélo comme outil du changement, et le rôle de l'État dans la politique cycliste. Son objectif était de permettre au vélo d'assurer 10% des déplacements en 2002 (à comparer aux 3% de l'année 2012).

Deux ans plus tard, en mars 2014, le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche annonça le lancement du Plan d'action mobilités actives, dont l'objectif déclaré était d'encourager l'utilisation du vélo et de la marche à pied, essentiellement dans le cadre des déplacements entre le domicile et le travail. Ce Plan s'articulait autour de 6 axes:

- Développer l'intermodalité entre les transports en commun et les modes actifs
- Partager l'espace public et sécuriser les déplacements des usagers vulnérables
- Créer un cadre fiscal et économique favorable aux modes actifs dans le cadre des déplacements entre le domicile et le travail
- Prendre en compte les politiques de mobilité active dans l'urbanisme et la construction
- Développer des itinéraires de loisirs et de tourisme à vélo
- Exposer les bénéfices de la marche et du vélo

Au début de l'année 2017, plus de 80% des mesures incluses dans ce Plan étaient appliquées, et les dispositions suivantes avaient été prises:

- Modification de la législation en matière de sécurité routière (Code de la Route) :
 - l'article 47 de la Loi relative à la transition énergétique, qui introduit la possibilité de généraliser en ville les zones de circulation apaisée (zones 30 et zones de rencontre)
 - le Décret du 2 juillet 2015 visant à améliorer le partage de la voirie et qui prévoit : l'alourdissement des sanctions pour les véhicules garés sur des espaces réservés aux piétons et aux cyclistes, l'autorisation de la circulation des vélos à bonne distance des zones d'ouverture des portes des véhicules garés, l'autorisation de franchissement de la ligne continue pour dépasser un cycliste, la généralisation des doubles sens cyclistes ou de la circulation cycliste à contresens dans des voies où la vitesse est limitée à 30 km/h ou moins
 - l'ordre interministériel sur la signalisation routière du 23 septembre 2015, qui permet aux différentes administrations territoriales d'introduire les nouvelles règles de signalisation telles que le cédez-le-passage avec le feu rouge pour les cyclistes ou les marques au sol signalant les zones de circulation apaisée.

⁵ La proposition initiale émane des principales organisations cyclistes espagnoles (ConBici, Red de Ciudades por la Bicicletas, Real Federación Española de Ciclismo, Asociación de Marcas y Bicicletas de España ou Red de Ciclojuristas.)

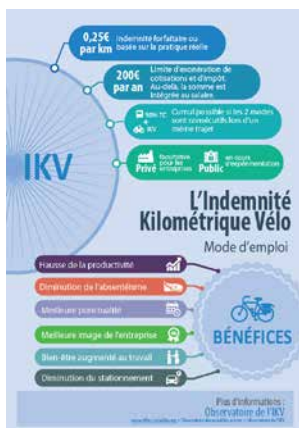
⁶ C'est ce qu'a confirmé le ministre de l'intérieur, Juan Ignacio Zoido, lors de sa comparution devant la Commission de sécurité routière et de mobilité durable du Congrès des députés réunie le 31 janvier 2017.

- Indemnités kilométriques en cas d'utilisation du vélo:
 - Mesure adoptée dans le cadre de la Loi relative à la Transition Énergétique pour la Croissance Verte du 17 août 2015, selon laquelle les entreprises privées peuvent proposer une incitation économique aux salariés qui viennent travailler en vélo (décret n° 2016-144 du 11 février 2016). Ce décret fixe cette incitation à 25 centimes d'euro par kilomètre et détermine un seuil maximal d'exonérations de cotisations sociales pour l'entreprise et d'impôt sur le revenu pour le salarié de 200 euros.
 - Le décret n° 2016-1184 du 31 août 2016 établit à titre expérimental et pour une durée de deux ans un système semblable destiné à certains employés de la fonction publique.
- Parkings vélos dans les nouveaux édifices:
 - L'article 41 de la LTECV prévoit l'obligation de créer des parkings vélos sécurisés lorsque sont construits des bâtiments industriels, des équipements publics, des centres commerciaux ou des complexes cinématographiques.

Le Plan d'action mobilités actives (PAMA) doit être remplacé par un autre texte, lui aussi de portée nationale, baptisé Plan d'action en faveur du développement de la marche et de l'usage du vélo (PAMUV).

Les gouvernements régionaux ou autonomes ont également la possibilité de développer des plans et des stratégies de promotion du vélo dans le cadre de leurs domaines de compétence, bien intégrés à la planification de la mobilité et bien spécifiques. Mais dans le cas de la Communauté autonome du Pays basque et de la Navarre, aucun plan vélo intégré à la planification de la mobilité n'a été adopté, et aucun plan vélo spécifique n'a été mis en œuvre, mais des travaux et des documents préparatoires ont été réalisés.

En ce qui concerne la Communauté autonome du Pays basque (CAPV), le gouvernement basque a lancé en 2013 l'élaboration du Plan Directeur des itinéraires cyclables de la CAPV. Selon la présentation de la révision des lignes directrices de l'aménagement du territoire de la CAPV, ce Plan définit un réseau de treize itinéraires cyclables ayant une longueur approximative de 1 057 km et reliant les municipalités où résident plus de 90% des habitants de la CAPV, así que les principaux générateurs de déplacements, complétant dans les limites de la Communauté autonome les mesures envisagées et/ou adoptées dans les territoires historiques d'Alava, de Biscaye et de Gipuzkoa.



- Flottes de vélos en entreprise.
 - L'article 39 de la LTECV prévoit la possibilité pour les entreprises de bénéficier de réductions d'impôts en cas de mise à disposition de leurs employés une flotte de vélos destinés à leurs déplacements domicile-travail.
- Améliorations des combinaisons vélo-train :
 - Réservation d'une place vélo dans les trains, lors de l'achat de certains billets à réservation obligatoire (à partir de 2014 sur le réseau SNCF).
 - Obligation d'élaborer un plan de stationnement sécurisé pour les vélos dans les gares de chemin de fer.

PLAN DIRECTEUR DES ITINÉRAIRES CYCLABLES DE LA CAPV (NON ADOPTÉ OFFICIELLEMENT)



Source : Présentation de la révision des lignes directrices de l'aménagement du territoire de la CAPV

Présenté en 2007, le Plan directeur du vélo de Navarre⁷ n'a pas non plus été adopté formellement. Afin de garantir la participation de tous les services du Gouvernement de Navarre, une Commission de suivi du plan avait été prévue ; elle était constituée de représentants des directions générales de l'environnement, de l'aménagement du territoire et du logement, des travaux publics, des transports, de l'administration locale, du tourisme et de la culture, de la santé, du sport et de la jeunesse. Dans cette commission, les municipalités étaient également représentées à travers la Fédération de Navarre des municipalités et des Concejos.

Dans le cas de Gipuzkoa, la planification favorable à l'utilisation du vélo voit le jour au début de ce siècle et débouche sur la production de deux documents fondamentaux : le Plan territorial sectoriel des voies cyclables de Gipuzkoa (2013)⁸ et la Stratégie vélo de Gipuzkoa (2014-2022)⁹. Dans le premier cas, il s'agit d'un plan adopté dans le

7 La Direction générale de l'aménagement du territoire et du logement du gouvernement de Navarre a pris en charge la demande parlementaire d'entreprendre l'élaboration d'un Plan directeur du vélo, et la Fondation des ressources environnementales de Navarre (CRANA) a reçu la commande pour réaliser ce travail qui a été confié à gea21 SL.

8 Adopté définitivement en 2013 et élaboré par le Service de mobilité et des infrastructures routières de la Députation Forale de Gipuzkoa, avec l'assistance technique de Mirua 21 et d'Ekolur

9 Adopté en 2015 par le Conseil du vélo de Gipuzkoa, une entité participative créée dans le cadre du développement de la norme forale des voies cyclables de Gipuzkoa.

cadre de la législation des plans d'urbanisme et d'aménagement du territoire, ce qui lui confère une valeur normative et juridique importante. Le second document complète et poursuit le premier, dans la mesure où il développe les politiques en matière de vélo bien au-delà des questions d'infrastructures cyclistes, s'attachant à traiter des sujets tels que la promotion, la formation et la réglementation des différents cadres d'utilisation du vélo.



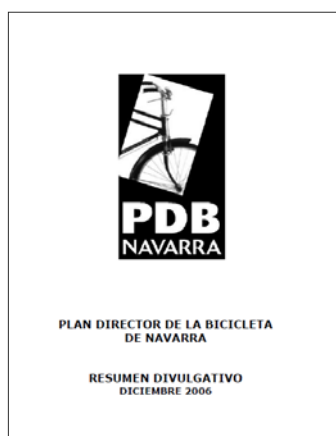
À l'échelle locale ou municipale, une bifurcation s'est également produite sur le chemin de la planification de la mobilité cycliste. D'un côté se trouvent les gouvernements locaux qui ont intégré le vélo dans les Plans de mobilité urbaine durable ou les Plans de déplacements urbains (cas de la France), de l'autre, il existe des exemples de municipalités qui ont opté pour une planification du vélo bien spécifique. Cette seconde solution entraîne généralement la mise en place de plans beaucoup plus détaillés en ce qui concerne les mesures qui déterminent la politique en matière de vélo, et elle est fréquemment motivée par un décalage temporel entre la planification de la mobilité générale et les nécessités de la politique en matière de vélo.

CARTE MUNICIPALE DES ACTIVITÉS LIÉES À LA PRATIQUE DU VÉLO



Source : Stratégie vélo de Gipuzkoa 2014-2022. Députation Forale de Gipuzkoa

Dans le département des Pyrénées-Atlantiques, on dispose de Plans de déplacements urbains dans les agglomérations urbaines Côte basque-ADOUR et Pau. En ce qui concerne le vélo, le document le plus significatif est le Plan Vélo de l'Agglomération Côte basque-ADOUR, qui fait partie du Plan de déplacements urbains (PDU) de cette agglomération¹⁰.



En Navarre, il existe des initiatives de planification cycliste locales dans la capitale, à travers le Plan de cyclabilité de Pampelune¹¹ conçu en 2005 et qui a développé pour la définition d'un réseau cycliste de nouveaux critères remplaçant ceux qui avaient été élaborés dans le cadre du Plan général d'aménagement urbain de la ville rédigé en 2002. La région

de Pampelune, ainsi que les communes d'Egües, de Burlada et de Barañain, disposent de Plans de mobilité urbaine durable.

Enfin, plusieurs communes de Gipuzkoa ont développé des Plans de mobilité cycliste ou des Plans de mobilité urbaine durable dans lesquels le vélo est pris en compte. La carte ci-dessous résume les résultats d'un questionnaire envoyé durant la rédaction de la Stratégie vélo de Gipuzkoa en 2014. Il en ressort que la plupart des gouvernements locaux promeuvent activement l'utilisation du vélo et l'on peut en tirer les conclusions suivantes :

- Près d'un tiers (31%) des municipalités de Gipuzkoa disposent d'un type de plan dont l'objectif est de promouvoir l'utilisation du vélo (Plan de mobilité urbaine durable, Plan vélo, etc.)
- Deux tiers des municipalités disposent d'infrastructures (pistes ou lieux de stationnement) liés à l'utilisation du vélo (60 des 88 municipalités)
- 40% des municipalités incluent dans leur plan d'urbanisme au moins une infrastructure cycliste urbaine.

¹⁰ Document élaboré en 2015 avec la participation du Syndicat des transports de l'Agglomération Côte basque - Adour, et réalisé par l'Agence Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées.

¹¹ Mairie de Pampelune. Consultrans.

7.3 RÉSEAUX D'ITINÉRAIRES CYCLISTES

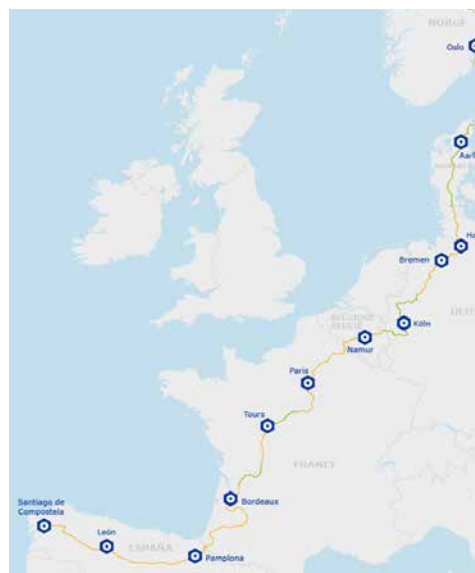
Sur les territoires du projet Ederbidea, cinq réseaux d'itinéraires cyclables se chevauchent : le réseau européen EuroVelo, les réseaux nationaux (uniquement en France), les réseaux régionaux, les réseaux provinciaux ou départementaux et les réseaux locaux.

EUROVELO

Il s'agit d'un réseau européen constitué de 15 grands itinéraires qui s'étendent sur tout le continent et dont la longueur totale atteint 70.000 km. 45.000 km de ce réseau ont déjà vu le jour. L'idée a été lancée en 1995 et le projet est appuyé par la Commission européenne et géré par la Fédération européenne de cyclistes (ECF), une organisation paneuropéenne de défense du vélo.

Le développement de ce réseau est rendu possible par les investissements et la gestion d'acteurs locaux coordonnés au niveau national. Dans le cas de la France, c'est l'organisme Départements & Régions cyclables qui se charge de cette tâche. En France, il est prévu que les quelque 8.000 km de réseau manquants soient achevés d'ici 2020. Pour prendre un point de repère, en 2014, plus de 70% de ce réseau¹² avaient déjà été réalisés. En Espagne, il n'existe pas de centre de coordination qui établisse un lien entre les différentes administrations et les agents chargés du développement du réseau, bien que plusieurs rencontres aient été organisées dans ce but. Les deux itinéraires du réseau EuroVelo qui traversent le territoire Ederbidea sont la route n°1 de la Côte atlantique et la route n°3, dite des Pèlerins, qui s'achève à Saint-Jacques de Compostelle.

TRACÉ DES ROUTES EUROVELO N°1 ET N°3 SUR LE TERRITOIRE EDERBIDEA. EN VERT, LES TRONÇONS EXÉCUTÉS OU EN COURS DE RÉALISATION; EN JAUNE, LES TRONÇONS MANQUANTS



12 Dossier : Les Territoires à vélo. Itinéraires et composantes incontournables d'une politique vélo. Départements & Régions cyclables. 2016

Comme on peut le voir sur les cartes, une partie de la route n°1 est réalisée sur la partie française du territoire Ederbidea, certains de ses tronçons faisant précisément partie de ce projet Ederbidea. Il n'en va pas de même pour la route n° 3.

Sur la partie espagnole de la route n°1 et dans la zone concernant le Gipuzkoa, 7 km de voies cyclables sont en service ; ils relient la frontière d'Irun à la limite de la Navarre (Endarlatsa). Il convient d'ajouter à cela les opérations de remise en état de l'ancienne plateforme ferroviaire réalisées à partir de ce point et en direction de Doneztebe.

RÉSEAUX NATIONAUX

Il n'existe pas non plus en Espagne de schéma de réseau national permettant de relier les différentes communautés autonomes et de coordonner les efforts accomplis par l'administration centrale, ces derniers étant actuellement focalisés sur le développement d'une série d'itinéraires qui ne constitue pas un réseau : les Chemins naturels développés à l'initiative du ministère de l'agriculture, de la pêche, de l'alimentation et de l'environnement (<http://www.mapama.gob.es/es/desarrollo-rural/temas/caminos-naturales/>).

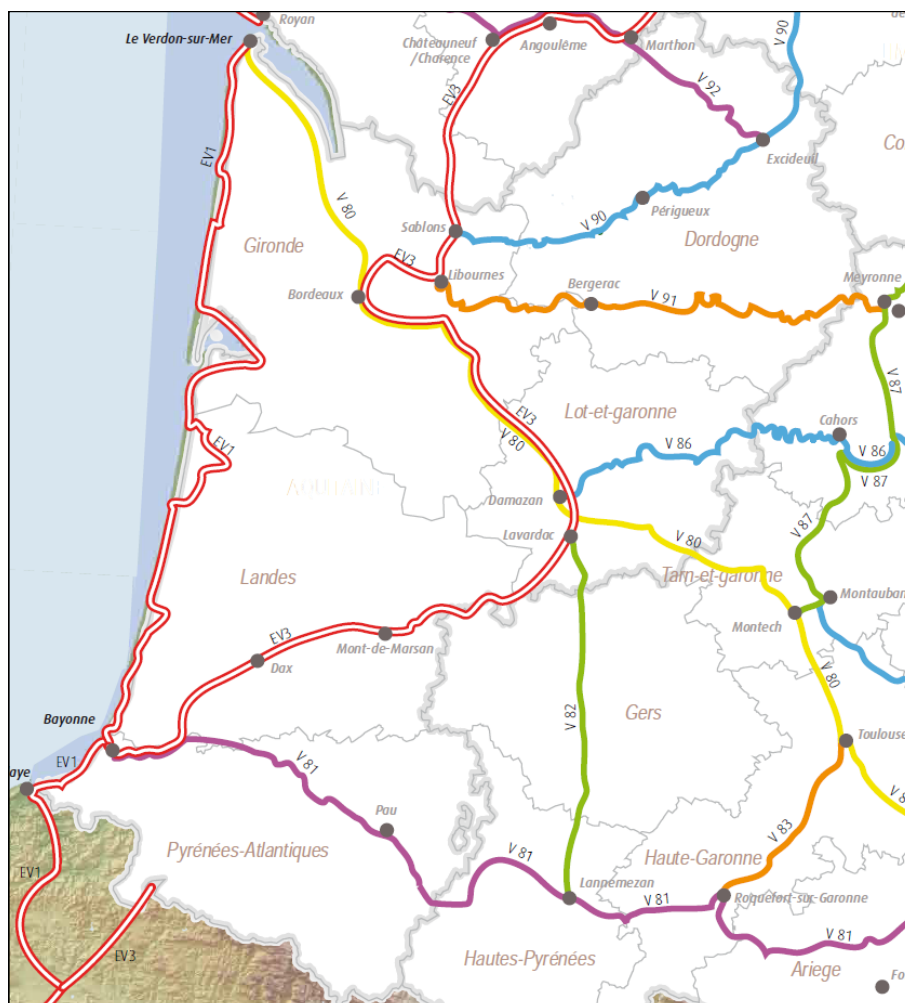
Ce **Programme des chemins naturels**, qui compte à l'heure actuelle 126 itinéraires et qui s'étend sur 9.461 km, a été lancé en 1993 et a fini par intégrer 1.290 km de Voies Vertes, c'est-à-dire des pistes aménagées sur d'anciennes plateformes de chemin de fer inutilisées. Il a également assimilé des chemins de services, de halage, des chemins destinés au bétail, des sentiers et d'autres types de chemins publics. Une partie significative de ces itinéraires est cyclable. À la fin de l'année 2016, l'investissement réalisé par le ministère de l'agriculture, de la pêche, de l'alimentation et de l'environnement s'élevait à quelque 222 millions d'euros. En Navarre et dans le Gipuzkoa, une demi-douzaine de tronçons ont vu le jour.

La façon d'envisager les choses est diamétralement opposée en France. En 1998, le Comité interministériel de l'aménagement et du développement du territoire (CIADT) a lancé le premier Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes, (SN3V), constitué par les itinéraires cyclistes interrégionaux, nationaux et européens qui permettent d'assurer la continuité et la sécurité des longs trajets à vélo.

Suivant la terminologie française, une voie verte est une route cyclable aménagée sur laquelle s'applique une réglementation de la circulation. Le Code de la Route la définit comme une "route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers" (article R. 110-2).

Le SN3V a été actualisé en 2010 et représente plus de 21.000 km d'itinéraires d'intérêt national. En 2014, 58% de ce réseau national français étaient déjà réalisés, grâce à un investissement annuel supérieur à 1,5 million d'euros durant les vingt années précédentes, rendu possible par les contrats État-régions. La carte ci-dessous représente le Schéma national en Aquitaine, avec les routes EuroVelo.

SCHÉMA NATIONAL DES VÉLOROUTES ET VOIES VERTES EN AQUITAINE



Source: Schéma régional Aquitain des Véloroutes et Voies Vertes 2014-2024

RÉSEAUX RÉGIONAUX ET SUPRAMUNICIPAUX

Presque toutes les régions françaises sont de nos jours dotées de leurs propres schémas régionaux de véloroutes et de voies vertes (SR3V). Elles peuvent compter au minimum sur les itinéraires inclus dans le réseau national mais bénéficient dans de nombreux cas d'autres routes régionales structurantes qui ajoutent 9.000 km aux 21.000 km du réseau national.

Suivant la loi promulguée le 7 août 2015, portant nouvelle organisation territoriale de la République, qui a remodelé la carte des régions de France, la plupart des schémas régionaux de véloroutes et de voies vertes vont évoluer pour s'adapter aux changements et s'intégrer aux nouveaux modèles de planification (les Schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, ainsi que le Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation).

SCHEMA REGIONAL DES VÉLOROUTES ET DES VOIES VERTES D'AQUITAINE



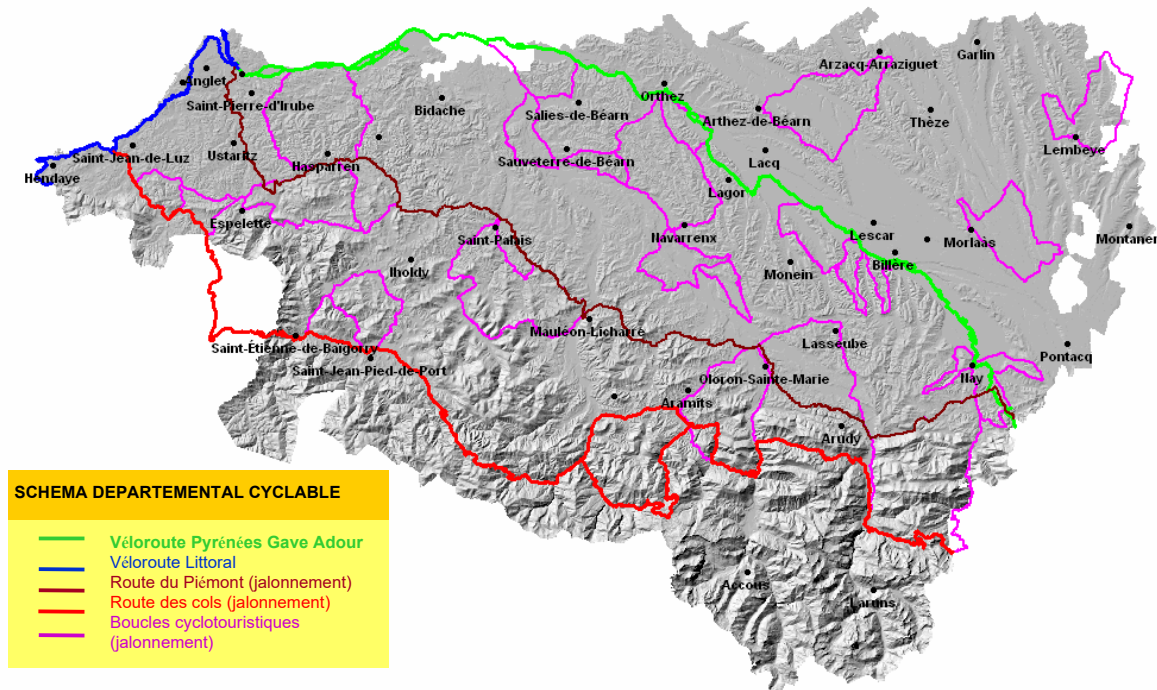
Source: Schéma régional Aquitain des Véloroutes et Voies Vertes 2014-2024

En 2015, l'organisme Départements & Régions Cyclables a publié la carte mise à jour du Schéma national des véloroutes et des voies vertes. En Aquitaine, le réseau, visible sur la carte ci-dessous, a été adopté en 2003.

Les Pyrénées-Atlantiques possèdent aussi un réseau de référence dont le schéma a été adopté en décembre 2007 par l'Assemblée départementale à l'unanimité. Ce schéma était doté d'un budget de 26 millions d'euros sur six ans¹³.

¹³ Information figurant dans le numéro 14 de juillet 2008 de Vélo & Territoires, la revue de l'Association des départements cyclables.

RÉSEAU DÉPARTEMENTAL DES VÉLOROUTES ET DES VOIES VERTES DES PYRÉNÉES-ATLANTIQUES



Source : Schéma Départemental Cyclable. Conseil Général des Pyrénées-Atlantiques. Budget Primitif 2008

En Espagne, les réseaux supramunicipaux, qu'ils relèvent des communautés autonomes ou des députations forales, se développent en même temps que les plans vélo de ces entités, de sorte que leur développement dépend du degré d'achèvement de ces plans dans chaque territoire. C'est pourquoi l'absence d'adoption du Plan directeur du vélo de Navarre a pour conséquence un manque de soutien

institutionnel du réseau prévu dans le cadre de ce plan, tandis que le réseau de Gipuzkoa, adossé à un instrument de planification de la législation de l'aménagement du territoire, poursuit son développement. Au début de l'année 2017, la partie du Réseau de base des voies cyclables de Gipuzkoa qui a été réalisée représente 203 km, soit 46% des 439 km prévus.

CARTE MONTRANT LA RÉALISATION DU RÉSEAU DE VOIES CYCLABLES DE GIPUZKOA EN 2017



ZEHAZPIDEA / LEYENDA

- Burututako oinarrizko bizikleta bide sarea
Red básica de vías ciclistas existente
- Planifikatutako oinarrizko bizikleta bide sarea
Red básica de vías ciclistas planificada

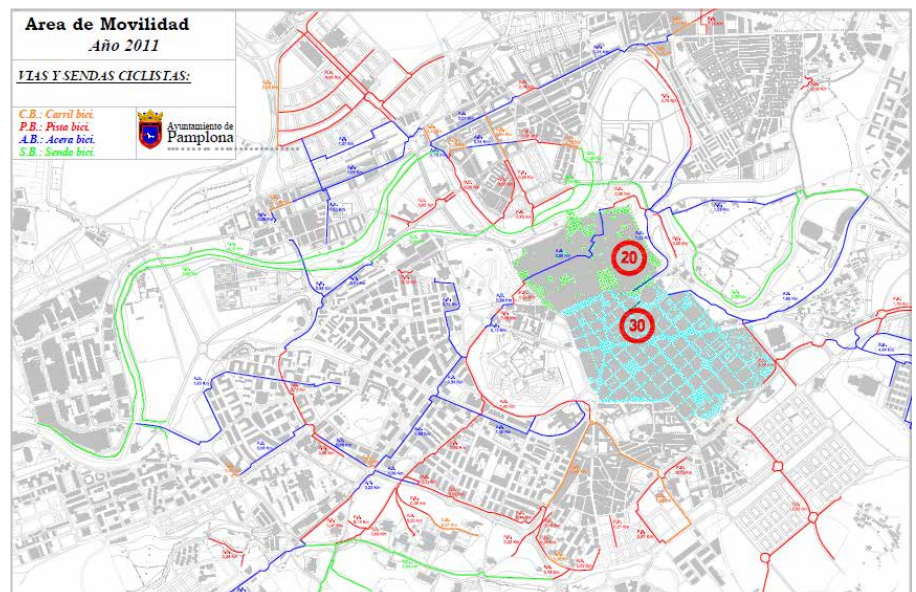


RÉSEAUX COMMUNAUX

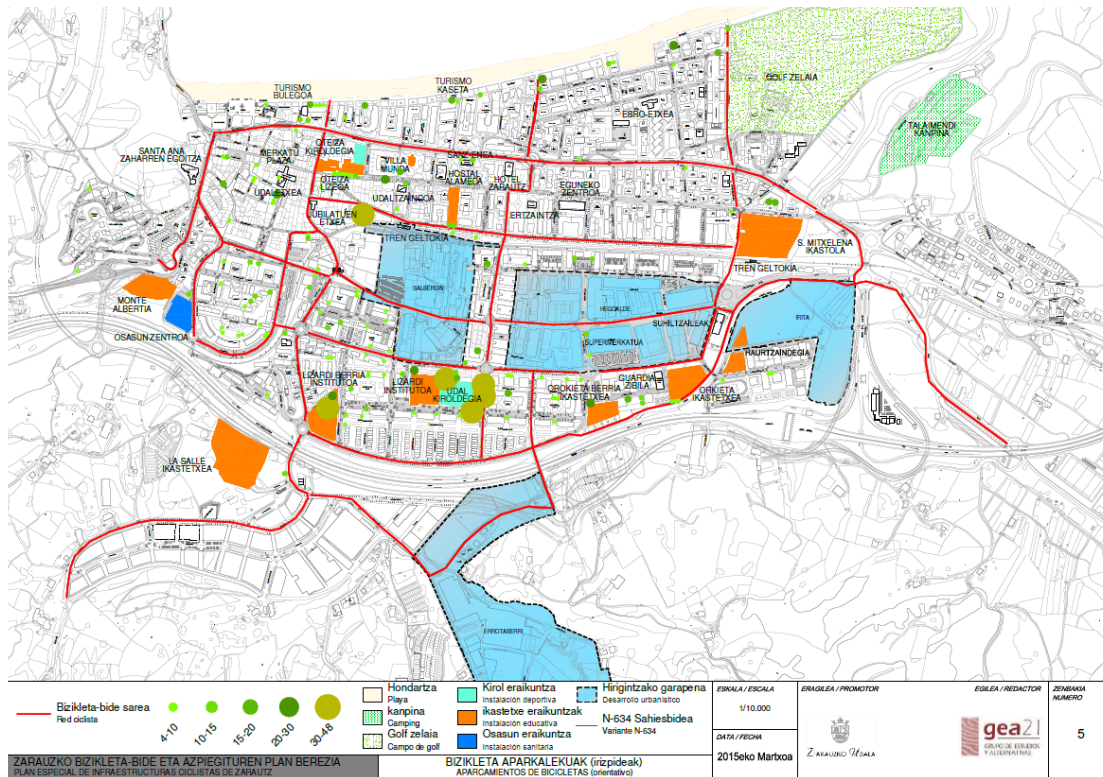
Il reste à évoquer les réseaux municipaux, qui ont surtout été développés dans les villes de taille importante du territoire Ederbidea (Saint-Sébastien, Pampelune, Bayonne et Pau). Le plus complet et le plus cohérent de ces réseaux est celui de Saint-Sébastien, qui s'étend sur plus de 60 km. Dans des municipalités de taille plus petite, citons le réseau de

Zarautz, qui a été consolidé grâce à l'adoption du Plan spécial des voies et des structures cyclistes de la ville (2015), qui a valeur d'instrument normatif de la législation en matière d'urbanisme et qui, partant, doit être respecté. Mentionnons enfin le cas d'Errenteria, dont le réseau se développe comme l'indique son Plan de mobilité piétonne et cycliste (2015).

CARTES DES VOIES CYCLABLES DE L'AGGLOMÉRATION DE BAYONNE ET DE PAMPELUNE



CARTE DU RÉSEAU PRÉVU DANS LE PLAN SPÉCIAL DES INFRASTRUCTURES CYCLISTES DE ZARAUTZ



7.4 ÉTUDES ET SONDAGES



L'ancien Conseil général des Pyrénées-Atlantiques¹⁴ a demandé en 2012 à l'Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées de réaliser une étude afin de l'aider à définir un positionnement par rapport au vélo considéré comme moyen de transport en région. Le document produit, intitulé "Le vélo utilitaire", est un ensemble de réflexions sur le vélo en tant que partie prenante de la mobilité durable, qui s'accompagnent d'une analyse portant sur son rôle actuel et sur celui qu'il pourrait avoir dans cette région des Pyrénées-Atlantiques.

¹⁴ Ce conseil s'appelle actuellement "Conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques".

Deux autres études françaises analysent l'importance économique du vélo. La première d'entre elles, datée de 2009, est une monographie de la revue Grand Angle consacrée au vélo¹⁵. Il s'agit d'une enquête sur l'utilisation actuelle du vélo dans ses différentes modalités (urbaines et quotidiennes, sportives, touristiques). Cette étude s'accompagne d'une note de synthèse traduite en espagnol. Réalisée en 2016, la seconde étude est une brève analyse des conséquences socioéconomiques de l'intermodalité train-vélo.¹⁶



En ce qui concerne les enquêtes et les études sociologiques, il existe différents travaux portant sur la mobilité générale qui prennent en compte les déplacements à vélo, ainsi que des enquêtes plus fouillées portant sur l'utilisation du vélo. Les enquêtes les plus récentes sur la mobilité dans le territoire Ederbidea sont les suivantes:

- Enquêtes 2010 Ménages et déplacements (EMD) et Grand territoire (EGT), AUDAP, 2011
- Enquêtes 2010 Ménages et déplacements (EMD) et Grand territoire (EGT), AUDAP, 2011
- Estudio de la Movilidad de la Comunidad Autónoma Vasca. Gouvernement basque 2012.



¹⁵ Économie du vélo, numéro spécial de Grand Angle publié par Atout France en juillet 2009. Le document complet peut être téléchargé sur : www.voirie-pour-tous.info/sites/wir-people.com/IMG/pdf/economie_du_velo-etude_complete.pdf

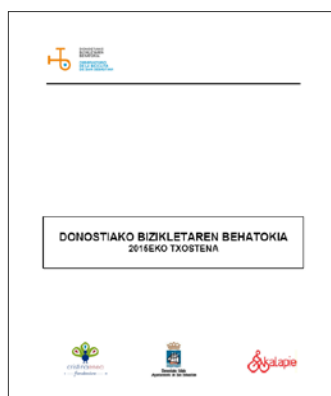
¹⁶ L'intermodalité vélo-train: une évaluation socio-économique des bénéfices. Édité par le Commissariat Général au Développement du Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer.

De son côté, la Députation Forale de Gipuzkoa a commandé une enquête sociologique portant sur l'utilisation du vélo¹⁷ et s'appuyant sur des entretiens et des groupes de discussion, qui permet de mieux connaître le profil de la demande cycliste, ainsi que les arguments et les caractéristiques sociologiques des personnes qui n'utilisent pas ce moyen de transport.

Mentionnons, en France, une publication qui présente les chiffres du tourisme à vélo. Il s'agit d'un baromètre élaboré par la Direction générale des entreprises (DGE) du ministère de l'économie et des finances – ce qui témoigne, au-delà même de ses bénéfices environnementaux et sociaux, de l'importance économique de ce phénomène.

D'autres publications riches d'informations chiffrées proviennent de différents observatoires en rapport avec le vélo : l'Observatoire du vélo de Gipuzkoa (<http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/es/behatokia>), l'Observatoire du vélo de Saint-Sébastien (<http://www.cristinaenea.eus/es/mnu/raiz-observatorio-de-la-bicicleta>) et, en France, l'Observatoire des mobilités actives, l'Observatoire de l'indemnité kilométrique vélo et l'Observatoire national des véloroutes et voies vertes - ON3V.

Les deux premiers, à Gipuzkoa et à Saint-Sébastien, font état des chiffres relatifs à l'évolution de l'utilisation du vélo et des infrastructures cyclistes dans leurs différentes zones.



17 Siadeco: "Investigación sociológica sobre la bicicleta como medio de transporte en Gipuzkoa 2014" (Recherche sociologique sur le vélo comme moyen de transport à Gipuzkoa 2014). Députation Forale de Gipuzkoa, 2014. À télécharger à l'aide du lien suivant: http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/83182/Investigaci%C3%B3n+Sociol%C3%B3gica+Bicicleta+en+Gipuzkoa_2014_ES.pdf

Un rapport destiné à mesurer l'utilisation du vélo en Navarre a vu le jour dans le cadre du projet européen ADDED VALUE (2007-2009)¹⁸ Pour sa part, l'Observatoire de l'indemnité kilométrique vélo est une initiative du Club des villes et territoires cyclables et de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) destinée à permettre le suivi de cette expérience consistant recevoir une incitation pour se rendre à son travail en vélo. L'Observatoire national des véloroutes et voies vertes (ON3V) français, créé et financé conjointement par le Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer et l'Association Départements & Régions cyclables, publie un Atlas des véloroutes et voies vertes très complet, dont la seconde édition est parue en 2010.

Enfin, l'Observatoire des mobilités actives géré par le Club des villes et territoires cyclables publie les résultats des enquêtes qu'il mène auprès des administrations locales pour mieux connaître les politiques destinées aux piétons et aux cyclistes.

Deux villes du département des Pyrénées-Atlantiques (Bayonne et Pau) adhèrent en 2017 à ce Club des villes et territoires cyclables: <http://www.villes-cyclables.org>. Il s'agit d'un réseau dont l'objectif est la mobilité durable et le développement de l'utilisation du vélo au quotidien. Créé en 1989 par 10 villes pionnières, il rassemble actuellement plus de 1 500 entités territoriales (municipalités, intercommunalités, départements et régions) qui représentent plus de 40 millions d'habitants.



¹⁸ Fondation CRANA. Université de Navarre. J. J. Pons (dir.). M. Serrano (Coord.). 2010.

7.5 AUTRES PUBLICATIONS ET SUPPORTS

Les associations de défense du vélo publient également des documents de références intéressants pour qui cherche à développer les politiques de mobilité cycliste. Dans le territoire Ederbidea, certaines publications de l'Association des cyclistes urbains Kalapie sont très intéressantes, comme celle qui a marqué le 25e anniversaire de sa création (<http://kalapie.org/25urte>) et qui passe en revue la transformation de la ville et se penche sur le rôle joué par le vélo durant cette période. La publication est complétée par une vidéo.

Pour sa part, la Fédération française des Usagers de la Bicyclette propose également des publications intéressantes qui ne s'adressent pas exclusivement à ses membres, mais dont peuvent tirer profit des techniciens et des politiques s'intéressant à la mobilité cycliste. Par exemple, cette fédération a publié en 2016 un guide méthodologique pour gérer et animer un vélo-école.

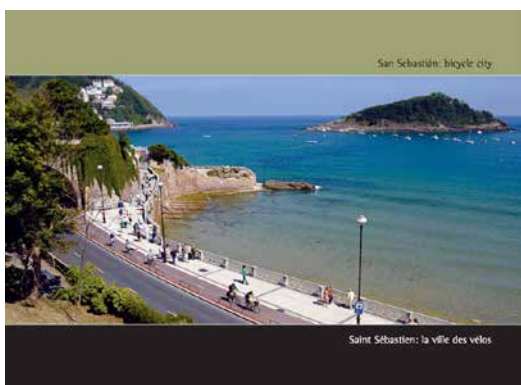
Dans leur travail de diffusion de la politique cycliste, toutes les administrations proposent également des publications et différents matériels de qualité variable. Par exemple, plusieurs services du Gouvernement basque ont publié au fil des ans des textes en rapport avec l'utilisation du vélo.



Le département des Pyrénées-Atlantiques est membre du réseau Départements & Régions Cyclables que rassemble les administrations actives en France dans le domaine de la mobilité cycliste, c'est-à-dire les régions, les départements et les Intercommunalités¹⁹. Ce réseau s'attache principalement à favoriser le développement des véloroutes, des voies vertes et du tourisme à vélo. Il réalise par ailleurs un travail important de formation et de publications techniques.

Le domaine de la formation et de l'éducation liées à la mobilité cycliste et à la mobilité durable fait l'objet de nombreuses publications réalisées par la Députation Forale de Gipuzkoa. Citons à ce titre une unité didactique publiée en 2005 et destinée au travail des enseignants sur la mobilité durable²⁰. Par la suite, toujours dans cette même veine éditoriale, deux manuels destinés à l'apprentissage de base de la mécanique et au maniement du vélo ont vu le jour²¹ ainsi qu'un guide pratique destiné au travail sur le thème de la mobilité durable avec des adolescents²².

À l'échelle municipale, les administrations locales les plus actives dans le domaine de la mobilité cycliste, comme Saint-Sébastien, ont publié de très nombreux ouvrages.



Ce tour d'horizon s'achève en mentionnant l'existence de ces quelques publications périodiques qui complètent par leurs articles l'information disponible sur la mobilité cycliste, sans oublier les publications spécifiques concernant les itinéraires ou la pratique du tourisme à vélo.

19 L'intercommunalité désigne en France l'ensemble des acteurs et des organismes de coopération qui associent des villes pour l'exécution de certaines de leurs compétences.

20 ¡Muévete! (Bouge-toi!) Unidad didáctica sobre la movilidad sostenible. (Unité didactique sur la mobilité durable). Isabel Prieto et José Francisco Cid. Députation Provinciale de Gipuzkoa, 2005.

21 Eskoletan bizikleta txangoak antolatzeko gidaliburu praktikoa y Gipuzkoako hezkuntza-zentroetan bizikleta gidatzeko ikastaroak emateko eskuliburu. Biciclot.

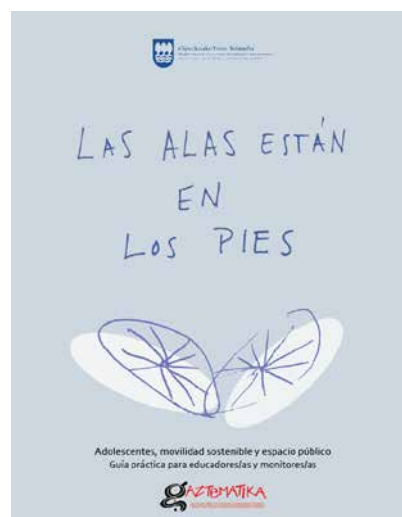
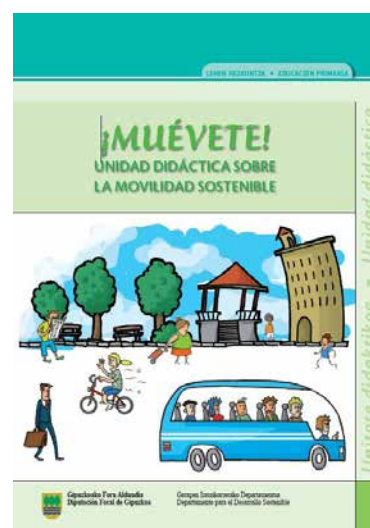
22 Las alas están en los pies. (Nous avons des ailes aux pieds) Adolescentes, movilidad sostenible y espacio público. Guía práctica para educadores/as y monitores/as. (Guide pratique à l'intention des éducateurs/-trices et moniteurs/-trices. Marta Román.



DOSSIER:
Les Territoires à vélo

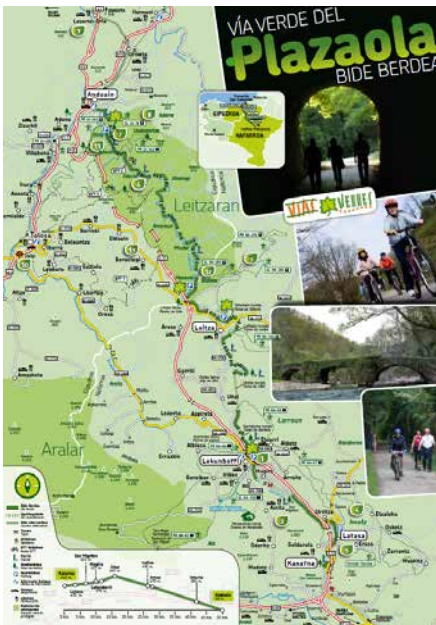
Itinéraires et composantes incontournables d'une politique vélo

DÉPARTEMENTS & RÉGIONS
CYCLABLES





Revue d'information sur le vélo de la Députation Forale de Gipuzkoa et de l'association française des départements cyclables



Brochures informatives relatives aux itinéraires à vélo

7.6 SITES INTERNET

ADEME (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie)

<http://www.ademe.fr/>

AF3V - Association Française pour le développement des Véloroutes et des Voies Vertes.

www.af3v.org/

Bizikletaz. Site web de la mobilité cyclable de la Députation Forale de Gipuzkoa.

www.gipuzkoabizikletaz.eus

Blog Camino Escolar

caminoescolar.blogspot.com.es/

CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement)

<http://www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr/>

CicloJuristas

ciclojuristas.wordpress.com

Club des villes et territoires cyclables

<http://www.villes-cyclables.org/>

Commission européenne

https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cycling_en

DRC (Départements et Régions cyclables)

<http://www.departements-regions-cyclables.org/>

IDAE (Instituto para la Diversificación y el Ahorro de Energía) - Institut pour la Diversification et les Économies d'énergie

<http://www.idae.es/tecnologias/eficiencia-energetica/transporte/medidas-de-fomento-del-cambio-modal>

Observatoire du Vélo de Saint-Sébastien

www.bizikletarenbehatokia.org

Observatoire du Vélo public en Espagne

<http://bicicletapublica.es/>

Réseau de villes en faveur du vélo

<http://www.ciudadesporlabicicleta.org/>

Zikloteka. Centre de documentation sur le vélo de Gipuzkoa, consultable sur place ou en ligne:

<http://www.cristinaenea.eus/zikloteka/es/hasiera>.

7.7 GLOSSAIRE TRILINGUE

| | | |
|---|--|---|
| Apaisement de la circulation | Calmado de tráfico | Trafikoa moteltzea |
| Bande cyclable | Carril bici | Bizikleta errei |
| Bande cyclable suggérée | Ciclo-carril | Ziklo errei |
| Chaussée à voie centrale banalisée (chaussidou) | Calzada con vía central compartida | Erdiko erreia partekatutako galtzada |
| Ciclovia (fermer temporairement et partiellement un ensemble de routes ou d'axes pour créer un réseau de voiries réservé aux modes actifs). | Ciclovía | Ziklobia |
| Couloir mixte bus - vélos | Carril compartido bus-bici | Partekatutako bus-bizikleta errei |
| Cyclo-logistique | Ciclogística | Ziklogistika |
| Cyclo-messagerie | Ciclomensajería | Ziklomezularitza |
| Cyclotourisme | Cicloturismo | Zikloturismo |
| Double-sens cyclable | Contramano ciclista | Bizikletak kontrako aldera |
| Enregistrement des vélos | Bicirregistro (registro público de bicicletas) | Bizikleta erregistro (bizikleta erregistro publiko) |
| Goulotte | Rampa para bicicletas | Bizikletentzako arrapala |
| Intermodalité | Intermodalidad | Intermodalitate |
| Itinéraire cyclable | Itinerario ciclista | Bizikleta ibilbide |
| Mobilité active | Movilidad activa | Mugikortasun aktibo |
| Mobilité cycliste | Movilidad ciclista | Bizikleta bidezko mugikortasun |
| Mobilité douce | Movilidad blanda | Mugikortasun bigun |
| Mobilité durable | Movilidad sostenible | Mugikortasun jasangarri |
| Parking vélo | Aparcabicis | Bizikleta aparkaleku |
| Parking vélo | Biciestación | Bizikleta geltoki |
| Partage modal | Reparto modal | Moduen arteko banaketa |
| Piste cyclable | Pista bici | Bizikleta pista |
| Piste cyclable à hauteur du trottoir | Acera-bici | Bizikleta espaloi |
| Pistes cyclables à grande vitesse (Autoroutes cyclables / Autoroutes vélo) | Superciclistas, ciclistas, rutas ciclistas rápidas o express | Superziklopistak, ziklopistak, bizikleta ibilbide bizkorak edo espresak |
| Plan de Déplacements Etablissement Scolaire (PDES) | Camino escolar | Eskola bide |
| Plan de Mobilité | Plan de movilidad | Mugikortasun plan |

| | | |
|--|--|---|
| Plan de Mobilité Urbaine Durable | Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) | Hiri Mugikortasun Iraunkorreko Plan (HMIP) |
| Plan Vélo | Plan de la bicicleta o de movilidad ciclista | Bizikletaren edo bizikleta bidezko mugikortasun plan |
| Poste de comptage | Estación de aforo o conteo | Kopurua neurtzeko estazio |
| Rack à vélo sur les bus | Portabicicletas (en autobuses) | Bizikleta-euskarri (autobusetan) |
| Réseau cyclable à haut niveau de service | Red de vías ciclistas rápidas / de alta calidad | Bizikleta bide bizkorren / kalitate altukoaren sare |
| Sas à vélos | Avanzabicy (plataforma / zona avanzada de espera para bicis) | Bizikleta-aurreragune (bizikletentzako itzarote plataforma / zona aurreratua) |
| Signalétique | Señalética | Seinaleak |
| Système de vélos en libre-service (VLS) | Servicio de bicicletas públicas | Bizikleta publiko zerbitzu |
| Tricycle | Triciclo | Triziklo |
| Vélo de montagne | Bicicleta de montaña | Mendiko bizikleta |
| Vélo de route | Bicicleta de carretera | Errepideko bizikleta |
| Vélo de service | Bicicleta de servicio de empresa | Enpresako zerbitzuko bizikleta |
| Vélo électrique / Vélo à assistance électrique (VAE) | Bicicleta eléctrica/bicicleta de pedaleo asistido | Bizikleta elektrikoa/pedalkada lagunduko bizikleta |
| Vélo pliable | Bicicleta plegable | Bizikleta tolesgarria |
| Vélo tout chemin (VTC) | Bicicleta híbrida | Bizikleta hibrido |
| Vélo urbain | Bicicleta urbana | Hiriko bizikleta |
| Vélorue | Calle ciclista / Ciclocalle | Bizikleta kale |
| Vélostation | Centro de la Bicicleta | Bizikleta zentro |
| Voie cyclable; aménagement cyclable | Vía ciclista | Bizikleta bide / bidegorri (*) |
| Voie verte | Senda bici | Bizikleta bidezidor |
| Voie verte | Vía verde | Bide berde |
| Voirie | Viario | Bideak |
| Zone 30 | Zona 30 (prioridad peatonal, señal S-30) | 30 gunea |
| Zone à circulation apaisée | Zona de calmado del tráfico | Mantsotutako trafiko gune |
| Zone de rencontre | Calle de coexistencia o Calle residencial (Prioridad peatonal, señal S-28) | Erdiko bide partekatuko galtzada |

(*) Les voies cyclables sont connues non-officiellement au Pays Basque comme "bide-gorris" (chemins rouges), à cause de la couleur rouge du pavé utilisé. En castellan les voies cyclables sont connues comme "carriles bicis".

7.8 ASSOCIATIONS

Asociación Medios de Transporte Saludables - Association pour la défense des Moyens de Transports Durables (Région de Pampelune)
<http://www.asociacionmts.org/>

Asociación Mujeres en bici-Bizikume - Association pour la défense de Femmes à vélo (Région de Pampelune)
<http://www.mujaresenbici.es/>

BALAZTA
(Bidasoako Bizikletaren Aldeko Elkartea)
<http://www.balazta.com/>

Bizi ! Association du mouvement altermondialiste, réunissant plusieurs groupes de travail, elle se trouve à Bayonne et d'autres villes comme Biarritz y Larrun. Un de ces groupes de travail s'occupe de mobilité alternative: "Alternatives au tout voiture".
<https://bizimugi.eu/>

ConBici, Coalition pour la défense du vélo
www.conbici.org

Cyclistes de Corella (Navarre)
www.biciclistas.es

ECF, Fédération des Cyclistes d'Europe
www.ecf.com/

European Cycle Logistics Federation (ECLF). Fédération Européenne de Cyclologistique
(<http://eclf.bike/>).

FUB (Fédération des usagers de la bicyclette)
<http://www.fub.fr/>

Gurpil Artea, association des cyclistes et des patineurs d'Oarsoaldea
www.facebook.com/Gurpilartea

Kalapie. Association des Cyclistes Urbains de Saint-Sébastien
www.kalapie.org

Txirrinka, Oñatiko Bizikleta Zaleak (Oñati, Gipuzkoa)
www.facebook.com/txirrinka.onatikobizikletazaleak

Pau à vélo
<http://fubicy.org/pau/>

Recicleta Ribera (Ribera de Navarre)
<http://www.recicletaribera.com/>



