

	Présentation du rapport au Conseil de Bordeaux Métropole du 2 décembre 2016	Rapport
	Direction générale Mobilité Direction de la DG Mobilité	N° 31725

Commission(s) :
Transports et déplacements du 21 novembre 2016

2ème plan vélo métropolitain 2017-2020 : « Bordeaux, Capitale du vélo » - Adoption

Résumé: Bordeaux Métropole et les 28 communes qui composent notre établissement sont d'ores et déjà, grâce aux politiques cyclables menées depuis 20 ans (réaménagement urbain de la Métropole, création des Maisons du Vélo, installation du système Vcub, mise en place du 1er plan vélo en 2012), un territoire d'excellence pour le vélo.

Ainsi, Bordeaux a été désignée en 2015, 8ème ville cyclable au Monde.

La pratique du vélo sur la Métropole ne cesse d'augmenter : avec +7% en 2015, c'est le mode de déplacements qui a le plus progressé (contre +3,9% pour l'utilisation du réseau TBM et - 0,5% pour l'usage de la voiture). Les derniers chiffres connus à ce jour nous indiquent que le mois de septembre aura été celui de tous les records : +20% de passage de vélos sur nos compteurs permanents par rapport à septembre 2015 et record historique de fréquentation du Vcub, qui progresse de +5% depuis le début de l'année par rapport à 2015.

Cette forte progression nécessite un engagement renouvelé de notre établissement et des évolutions par rapport au premier plan vélo.

Le 2ème plan vélo métropolitain 2017-2020, d'un montant de 65 M€, a été construit avec comme objectif principal l'atteinte d'une part modale vélo de 15%, le plus rapidement et si possible d'ici 2020. Bordeaux Métropole devient ainsi le territoire au plan national qui investit le plus par habitant dans le vélo.

Les actions ont été regroupées en 4 axes :

- donner l'envie de faire du vélo,
- initier à la pratique du vélo,
- donner à tous l'accès à un vélo,
- permettre de circuler à vélo en toute sécurité.

Ce plan d'actions s'inspire fortement des politiques les plus dynamiques menées au niveau mondial en termes de vélo, et en particulier de l'exemple de la ville de Copenhague, où le vélo avait pratiquement disparu à l'aube des années 70 et où la part modale du vélo est aujourd'hui de 45%.

Grâce à sa mise en œuvre, Bordeaux et sa Métropole pourront affirmer fièrement le slogan « Bordeaux, capitale du Vélo ».

Documents annexes : Annexe I : plan d'actions détaillé , Annexe II : plan de financement prévisionnel , Annexe III : tableau de bord , Annexe IV : calendrier d'actualisation du plan vélo , Annexe V : atlas cartographique des aménagements , Annexe VI : compte-rendus des ateliers , Annexe VII : label vélo et Codev 4 , Annexe IX : les bons chiffres du vélo , Annexe X : le top 10 des recommandations

Madame Brigitte TERRAZA présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

Bordeaux, la Métropole et le vélo : une réussite depuis 15 ans

Après plus d'un an de travail et de réflexion menée par les élus et les techniciens de Bordeaux Métropole et des communes, le constat est clair : **Bordeaux et sa Métropole sont une des agglomérations leaders, tant au plan national qu'au plan international, en termes de politique cyclable.**

Le bilan des actions menées en faveur du développement du vélo sur le territoire de Bordeaux Métropole est en effet largement positif.

Dès le début des années 2000, alors que le taux de pratique était très faible, la ville de Bordeaux, profitant des travaux importants menés dans le cadre de la réalisation de la première phase de tramway, a lancé la Maison du vélo, une des premières du genre en France, et le vélo Bordeaux, qui ont tous deux rencontré un immense succès. Bordeaux a ainsi été distingué par le club des villes cyclables plusieurs années de suite pour son action.

Plus largement, grâce au partenariat entre les communes et la Communauté urbaine de Bordeaux devenue Bordeaux Métropole le 1^{er} janvier 2015, les cyclistes ont bénéficié d'espaces apaisés très favorables au développement de la pratique, avec l'achèvement des premiers travaux d'aménagement du centre-ville de Bordeaux (quais, place Pey Berland, cours de l'Intendance et du Chapeau rouge etc...) et la mise en place d'un important périmètre à contrôle d'accès (unique en France de par son étendue), les aménagements qualitatifs réalisés sur tout le territoire métropolitain dans le cadre de la création des lignes de tramway ou du pont Jacques Chaban-Delmas, la mise en place de nombreuses zones 30 dans les communes.

De nombreux travaux de bandes ou de pistes cyclables ont été financés, notamment par le biais des Contrats de co-développement (CODEV) et systématiquement, les travaux de voirie ont intégré une réflexion sur le vélo.

En 2010, la Communauté urbaine a lancé le Vcub, dans le cadre du contrat de délégation de service public du réseau TBC, et proposé, en 2012, un premier plan vélo ambitieux, mettant notamment en avant la création d'un Réseau express vélo (REVE).

Aujourd'hui, les chiffres sont là pour démontrer que l'engagement des collectivités a porté ses fruits (quelques éléments de bilan plus complets sont apportés en annexe au présent rapport) :

- le nombre de kilomètres aménagés a été multiplié par 2 entre 2012 et 2015,
- 173 stations Vcub étaient à fin septembre 2016 à disposition des usagers et permettent de réaliser 2,5M de voyages par an,
- 2 500 vélos Bordeaux sont à disposition des habitants de la ville de Bordeaux et 580 Pibal devraient faire d'ici la mi-2017 leur retour,
- 3 maisons du vélo existent sur le territoire, à Bordeaux, Blanquefort et à Bègles,
- les actions en faveur de l'initiation à la pratique, de la sécurité sont très nombreuses, qu'elles soient situées au cœur de la Métropole (boucle des ponts) ou dans les communes plus périphériques (vélo-bus de Saint-Aubin de Médoc),
- il existe un tissu associatif actif avec Vélocité (antenne locale de la Fubicy- Fédération des usagers de la bicyclette) la recyclerie récup'r, Cycles et Manivelles, Vélophonie etc...etc...

Résultat, dès 2009, la part modale du vélo sur l'ensemble de la Métropole était en moyenne de 4% (et même de 8% dans l'intra-cours), ce qui faisait déjà de la métropole bordelaise une des villes où la part de déplacements en vélo était la plus importante (à titre de comparaison, la part modale du vélo était de 4,5% sur l'agglomération nantaise dans son ensemble en 2012, et à Strasbourg, métropole généralement considérée comme la plus performante en France en la matière, la part modale métropolitaine du vélo est aujourd'hui de 8%).

Depuis 2009, le vélo connaît la progression la plus importante de l'ensemble des modes de déplacement : ainsi, en 2015, l'augmentation du nombre de déplacements en vélo a été de l'ordre de 7% par rapport à 2014 (une augmentation de 7% annuelle correspond à un doublement de la pratique en 10 ans). Les chiffres pour l'année 2016 ne sont pas encore connus, mais un certain nombre d'indicateurs sont d'ores et déjà très positifs : ainsi, le mois de septembre 2016 a été celui de tous les records avec +20% de passage sur les compteurs permanents installés par la Métropole par rapport à l'année précédente et un record absolu de fréquentation mensuel du réseau Vcub, dont la progression depuis le début de l'année à fin septembre dépassait les 5%.

Ces chiffres sont très significatifs si l'on songe qu'au cours de l'année 2015 la circulation a baissé de 0,5% (- 5% sur la période 2010/2015) et que Bordeaux Métropole a également mis en service 500 M€ d'investissements de tramway avec une augmentation de l'usage des transports en commun sensible de +3,9%. Ce chiffre est extrêmement satisfaisant puisqu'il nous place en première position au niveau national pour les réseaux exploités par Keolis (Lille, Lyon, Rennes...).

L'objectif fixé par le plan climat de la Métropole d'une part modale métropolitaine vélo de 15% devient palpable (une croissance de 20% de la pratique par an nous permettrait de plus que doubler le nombre de déplacements à vélo d'ici 2020) et ne constituera probablement qu'un palier. Le bureau d'études Copenhagenize, organisateur du classement mondial des villes cyclables, estime le potentiel de la métropole bordelaise à 20% de part modale vélo d'ici 10 ans.

La métropole bordelaise mérite donc amplement sa position de huitième ville cyclable au Monde.

Une ambition à réaffirmer et à renouveler

Toutefois, si le premier plan vélo, approuvé en 2012 et initialement pensé pour être mis en œuvre jusqu'en 2020, a joué un rôle très positif, il est désormais temps de proposer un deuxième plan pour donner un nouvel élan sur le temps restant d'ici à 2020.

Notamment, il est aujourd'hui nécessaire de faire les constatations suivantes :

- alors qu'en 2012 les politiques vélos étaient considérées comme marginales par la très grande majorité des agglomérations, les choses ont énormément évolué depuis lors. **Aujourd'hui, les plus grandes métropoles se lancent dans des politiques très ambitieuses et très structurantes de développement des mobilités douces et en particulier du vélo**, que ce soit au plan national (Paris avec la réservation des voies sur berges aux modes doux, Strasbourg ville leader au plan national, Nantes etc...) et au plan international. Le vélo y est considéré comme un vrai moyen de transport. Bordeaux, pour conserver son rang, doit donc affirmer une nouvelle ambition, tel que le préconisait le bureau d'études Copenhagenize dans son classement 2015.
- **malgré les efforts déjà réalisés, nombreux sont les habitants de Bordeaux Métropole qui, alors que le vélo serait totalement adapté à leurs besoins et que des aménagements de grande qualité sont disponibles, par exemple sur leur trajet domicile travail, n'osent toujours pas sauter le pas.** En 2009, sur la Métropole :
 - pour les déplacements de moins d'1 km, 25% étaient réalisés en voiture et 4% seulement en vélo,
 - pour les déplacements entre 1 et 2 km, 66% étaient réalisés en voiture contre 5% seulement en vélo.
- **la forte accélération de la pratique du vélo nécessite une révision des approches d'aménagement qui avaient cours il y a 4 ans.** Ainsi :
 - **de nombreux aménagements**, très pertinents à l'époque où ils ont été imaginés avec comme objectif de développer, quasiment de zéro, la pratique du vélo, ont aujourd'hui fait leur temps. Ils ne

sont désormais plus adaptés à une pratique en constante augmentation, et incompatibles avec une part modale de 15%.

- dans le même ordre d'idée, **le constat est fait qu'il ne suffit pas seulement d'augmenter la quantité de linéaire équipé, mais, qu'en outre, la qualité/continuité des aménagements est primordiale.** Ainsi, les boulevards, intégrés à juste titre en 2012 dans le réseau REVE, ont été équipés d'une bande cyclable qui est certes un premier pas (elle permet chaque jour à 1000 cyclistes de l'emprunter), mais qui est trop étroite et insuffisante pour permettre une pratique massive et en toute sécurité.
- **la sécurité reste un sujet qui nécessite toute l'implication de la Métropole** : cette année encore, la mort de deux cyclistes est à déplorer du fait d'une problématique d'angle mort.
- **certains dispositifs**, par exemple Vcub, les abris vélos sécurisés ou encore la Maison du Vélo de Bordeaux, qui souffre d'une pénurie de vélo, **nécessitent un renouveau.**
- **la capacité de stationnement vélo est clairement insuffisante**, notamment dans les centres urbains.
- **le développement de l'usage du vélo apparaît de plus en plus comme un enjeu fondamental au regard des divers politiques publiques de la Métropole.** Le vélo n'est pas seulement l'outil de déplacement le plus pertinent notamment sur les courtes distances, il est aussi :
 - un formidable levier de reconquête de l'espace public,
 - porteur de gains socio-économiques extrêmement positifs,
 - un facteur important de l'amélioration du pouvoir d'achat des ménages,
 - une arme anti-bouchon très efficace et peu onéreuse.

Voir l'annexe IX pour quelques chiffres démontrant l'impact positif des politiques cyclables.

- enfin, les attentes des habitants de la Métropole sont fortes, et renforcées par l'attention de plus en plus importante accordée à la santé (et à la lutte contre l'inactivité), à la qualité de l'air ou à encore à l'ambiance sonore.

Un deuxième plan vélo métropolitain 2017-2020 est donc nécessaire pour répondre à ces défis.

L'élaboration du deuxième plan vélo métropolitain : un travail d'élaboration largement participatif

Pour l'établissement du nouveau plan vélo métropolitain, une démarche partenariale a été mise en place.

Elle a d'abord débuté, depuis la mi-août 2015, par un travail de rencontre des 28 communes de la Métropole, sous le pilotage de Brigitte Terraza, Vice-présidente en charge des mobilités alternatives.

Ces rencontres ont permis un premier échange sur les aménagements prioritaires à réaliser au sein de chaque commune.

Dans le prolongement de ses rencontres, 6 ateliers ont été organisés entre la mi-mai et le début juillet 2016 (voir les compte-rendus en annexe VI) :

Une soixantaine de participants ont été invités et ont répondu présents :

- Communes avec leurs services techniques,
- Métropole : Direction générale mobilités, Direction générale des territoires, Direction générale valorisation du territoire, Direction générale haute qualité de vie,
- Associations : Vélocité, Rustine et Cambouis, Uniscités ...
- Professionnels des mobilités : Keolis, Citiz, Qcit, Parcub, Copengagenize...
- Aménageurs : A'urba, Euratlantique, cabinet d'architecture Youssef Thomé...

- Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME),
- Prévention routière, Police, Caisse d'assurance retraite et de la santé au travail (CAR-SAT),
- Chambre de commerce et d'industrie (CCI).

Le 28 juin, un séminaire a été organisé, qui a permis de réunir l'ensemble de ces acteurs. Ces derniers ont notamment pu écouter le bureau d'étude danois Copenhagenize, responsable de l'index mondial des villes cyclables et promoteur de par le monde du modèle danois de développement du vélo.

Le pilotage politique a été assuré par l'organisation de deux comités de pilotage, le 25 mai et le 17 Novembre, sous la présidence de Brigitte Terraza.

Enfin, un voyage d'études a été organisé à Copenhague du 21 au 23 septembre 2016. 3 élus et une dizaine de techniciens de la Métropole et de la SPL la Fab y ont participé.

Les principes proposés pour le deuxième plan vélo métropolitain 2017-2020

Pour le nouveau plan vélo métropolitain, il vous est proposé d'adopter les principes suivants :

- ***La réaffirmation d'une ambition cyclable de haut niveau pour Bordeaux Métropole avec le maintien d'un objectif de part modale de 15%***, à atteindre à rapide échéance et si possible dès 2020. Il vous est proposé de viser ainsi, derrière Amsterdam et Copenhague, qui sont intouchables du fait de leur avance, les toutes premières places du classement mondial des villes cyclables, **en plaçant notre action derrière la bannière « Bordeaux, capitale du vélo ».**
- ***La mise en œuvre d'un budget important de 65 M€*** : soit 21 M€ d'investissements vélos dans le cadre des grands projets de la Métropole et 44 M€ sur 4 ans pour le financement des actions du plan vélo proprement dit. L'ensemble de ces financements ont été dégagés à PPI constant grâce aux économies réalisées sur d'autres opérations. **Cette enveloppe placera Bordeaux au premier rang des villes françaises en termes de dépenses par habitant dans les politiques cyclables.** A titre de comparaison, le plan vélo de la ville de Paris pour la période 2015-2020 est de 150 M€.
- ***La cohérence forte entre la politique cyclable et les autres axes de la stratégie métropolitaine des mobilités.*** Pour la première fois, la Métropole s'est dotée, avec cette stratégie adoptée en janvier dernier, d'une vision cohérente et non plus segmentée de l'ensemble des leviers de la politique des mobilités. Le vélo s'insère parfaitement dans cet ensemble et il ne faut pas négliger l'importance des autres axes et des actions afférentes dans le développement de la pratique vélo. Ainsi, la politique de stationnement et le développement des zones 30, par exemple, constituent des facteurs déterminants du transfert modal. Autre exemple, la politique de suppression des carrefours à feux injustifiés est un élément très important de sécurisation de la circulation à vélo, notamment au regard de la part importante de la problématique angle mort dans l'accidentologie vélo.
- ***Une vision métropolitaine***, avec une offre de services étendue à toutes les communes mais qui sera aussi adaptée aux besoins des territoires et donc différenciée.
- ***Une proposition globale avec plus d'importance donnée à la pédagogie, la communication notamment positive et le marketing*** pour encourager le changement des comportements et ainsi accompagner les politiques en matière d'infrastructure et de service ***mais avec le maintien d'un effort très important sur les infrastructures***, absolument nécessaire. Une différence toutefois puisque l'accent cette fois sera mis sur la qualité/ continuité des infrastructures et pas seulement sur la quantité.
- ***Une optimisation des crédits publics mobilisés*** : cette optimisation, qui va de pair avec l'important budget mobilisé, doit porter sur deux volets complémentaires. Il faut d'une part mieux adapter les outils proposés aux publics concernés. Ainsi, par exemple, si tous les habitants ont droit à une offre vélo, le vélo-électrique est à privilégier dans les communes périphériques tandis que Vcub est un produit destiné avant tout au cœur de l'agglomération. D'autre part, s'il faut certes développer des offres pour toutes les couches sociales et tous les âges, il faut aussi centrer la majorité des efforts sur les populations où le potentiel de conversion au vélo est le plus élevé (comme les étudiants).

- A l'image de Copenhague, **la volonté de fonder notre action sur des analyses et des études poussées, permettant de mettre en avant et de faire la démonstration, de manière chiffrée, objective, de l'ensemble des avantages issus de la politique cyclable.**

Les actions phares du deuxième plan vélo métropolitain 2017-2020

Les actions phares du deuxième plan vélo sont les suivantes :

- **La création d'un réseau de maison des mobilités alternatives (action 1.1), la mise en place de prêts de vélo pour l'ensemble des habitants de la Métropole (action 3.1)**

Au-delà du bilan positif des actions menées pour favoriser l'usage du vélo, force est de constater qu'il est nécessaire de réfléchir au développement de services permettant de faciliter son usage.

En ce sens, la mutualisation de la Maison du Vélo de Bordeaux au sein de la Métropole et la richesse du tissu associatif métropolitain sont l'opportunité de penser et mettre en place un réseau animé par la Métropole et qui s'appuierait sur des initiatives municipales et/ou associatives existantes ou émergentes.

La Maison du vélo de Bordeaux deviendrait ainsi la Maison métropolitaine des mobilités alternatives (MAMMA) et jouerait un rôle de coordination pour l'ensemble des acteurs du réseau (échange de bonnes pratiques, diffusion des documents métropolitains ou nationaux sur le vélo, diffusion de plans territorialisés du réseau, coordination des actions notamment en vue de la création d'une journée métropolitaine du vélo, mise à disposition d'outils pédagogiques et de matériels...), acteurs qui conserveront bien entendu toute leur autonomie.

Afin d'être en mesure de s'appuyer sur un réseau présent sur tout le territoire, il est prévu, dans le cadre des CODEV 4, un appel à candidatures auprès des communes volontaires pour créer ou soutenir 2 nouvelles maisons locales des mobilités, l'une sur la rive droite et l'autre sur la rive gauche (Cf. annexe I).

En outre, la MAMMA gèrera une flotte de vélos (classiques, électriques) qu'elle mettra à disposition des autres acteurs pour qu'ils soient prêtés à l'ensemble des habitants de la Métropole, selon des modalités communes qui sont présentées dans l'annexe I.

Chaque année 60 000€ seront consacrés au renouvellement de la flotte existante des anciens vélos Bordeaux, dont l'emprunt sera désormais possible sur tout le territoire métropolitain.

300 000€ permettront en 2017-2018 de constituer une flotte de vélos non standards, soit vélos cargos, vélos électriques, vélos pliants...

Et à partir de 2018, 50 000€/an permettront, à partir de 2018, d'accroître la flotte de Pibals.

La MAMMA relancera en outre plusieurs services qui existaient il y a quelques années à la Maison du Vélo de Bordeaux mais qui ne sont plus organisés, comme par exemple les brevets cyclistes, et aura pour mission d'en développer de nouveaux.

- **Une communication d'envergure pour la promotion de l'usage du vélo (action 1.2)**

Comme évoqué ci-dessus, le développement d'infrastructures de qualité n'est pas suffisant pour atteindre un usage massif du vélo. Il est aussi nécessaire de démontrer aux habitants que l'usage du vélo est simple, utile et valorisant.

Chaque année, au-delà des informations promouvant une pratique en toute sécurité, une campagne de communication sera lancée afin de convaincre les habitants et mettra en avant les principaux éléments positifs susceptibles de modifier les pratiques, comme par exemple :

- l'efficacité du vélo comme mode de déplacement (à Copenhague, 50% des cyclistes disent avant tout utiliser le vélo parce qu'il est le mode de transport le plus rapide en ville, contre 1% seulement qui disent faire du vélo pour des raisons environnementales),
- le caractère économique du vélo (à Copenhague, le coût des déplacements à vélo est le deuxième motif d'utilisation du vélo, avec 27% des cyclistes qui le mettent en avant),
- l'aspect valorisant de la pratique cyclable.

Le budget consacré à cette campagne de communication sera de 50 000€/an.

- **Le soutien aux associations de promotion du vélo (action 2.4)**

Les associations, particulièrement nombreuses et investies sur le territoire de la Métropole, sont les relais indispensables de l'action publique sur le terrain. Le soutien qui leur est accordé sera maintenu.

Plus de 100 000€/an seront consacrés au soutien aux associations.

- **Le développement du réseau Vcub (action 3.2)**

Après une stagnation en 2015, la croissance du réseau Vcub a repris de plus belle en 2016 grâce à la nouvelle stratégie d'implantation de stations (agrandissement des stations de centre-ville saturées comme sur la place Gambetta ou à la gare St-Jean, implantations de nouvelles stations dans des lieux stratégiques fortement fréquentés, comme la station « Darwin » qui, dès son premier mois d'implantation, a dépassé les 3 000 utilisations).

Tel que prévu dans le contrat de délégation de service publique du réseau TBM (Transports Bordeaux Métropole), le développement du réseau Vcub sera étendu, au rythme de 10 nouvelles stations par an, et ceci en appliquant la même philosophie, à savoir privilégier les lieux d'implantation à fort potentiel de fréquentation ou en complément de stations saturées qui ont démontré leur utilité.

A horizon 2020, il y aura donc plus de 200 stations Vcub sur le territoire de la Métropole.

17,3 M€ seront consacrés au Vcub sur la période 2016-2020.

- **L'aide à l'acquisition de vélos spéciaux et innovants (action 3.3)**

Cette action phare de la Métropole sera poursuivie afin de faciliter l'achat de vélos tricycles, cargos, pliants ou électriques par les ménages les plus modestes.

65 000€/an seront consacrés aux particuliers et 30 000€/an pour les entreprises qui se dotent d'une flotte de vélos.

- **Le développement d'un réseau cyclable de qualité (action 4.1)**

Comme le démontre les excellents résultats obtenus par Copenhague, la qualité du réseau cyclable est le premier élément de la politique cyclable. Bordeaux Métropole, comme cela a été rappelé ci-dessus, a à la fois déjà beaucoup fait en la matière et encore beaucoup à faire.

Il ressort du travail réalisé dans les premiers ateliers et des analyses des experts que nous avons mandatés (Copenhagénise, étude Hans Kremer) que les axes suivants sont à privilégier pour éviter le saupoudrage des crédits :

- le développement du **réseau REVE** (et du réseau structurant) pour permettre des déplacements à vélo de la périphérie vers le cœur de la Métropole, mais aussi de périphérie à périphérie, sur des distances de l'ordre d'une dizaine de kilomètres. Il s'agira non seulement, sur le territoire de l'ensemble des communes, de terminer le réseau REVE pour en faire de véritables autoroutes du vélo, mais aussi d'en améliorer l'aspect qualitatif qui n'est pas constant sur l'ensemble des aménagements déjà réalisés. **2,5 M€ de travaux ont été identifiés pour**

2017 et 9 M€ seront spécifiquement mis en œuvre pour promouvoir cette action dans le cadre des CODEV 2018-2020 au travers d'un dispositif de bonification (voir annexe VII). Ainsi, le second plan vélo pourrait représenter un des marqueurs importants des CODEV 4.

- une action spécifique centrée sur et autour des **boulevards**, qui ne bénéficient pas aujourd'hui de la même qualité d'aménagements que le centre-ville de la Métropole et sont aujourd'hui le « maillon faible » du réseau. Le développement d'infrastructures adaptées sur et autour des boulevards est, au regard de la population concernée, un facteur extrêmement important de l'augmentation de la pratique. Ces mesures prépareront la voie à la mise en œuvre d'un transport à haut niveau de service sur l'axe des boulevards. **Une enveloppe de 3 M€ a été identifiée pour cet objectif, soit 1M€/an entre 2018 et 2020.**
- la définition de deux territoires d'expérimentation appelés à devenir les premiers **territoires d'excellence** en matière de pratique du vélo :
 - pour la rive droite, le secteur de la plaine rive droite **en particulier Brazza** représente un intérêt stratégique majeur. Aujourd'hui en plein développement et fourmillant de projets pour les dix ans à venir, il est possible d'en faire un territoire d'excellence pour le vélo et les modes actifs,
 - le Campus avec une enveloppe de 0,7M€.

Enfin, la poursuite de l'apaisement de la voirie dans les centre-urbains, avec notamment **la généralisation des zones 30 est elle aussi fondamentale**. En outre, il s'agira de vérifier l'adéquation, au fur et à mesure du développement de la pratique, des aménagements existants avec le niveau de cyclistes qu'ils sont appelés à accueillir et de corriger les discontinuités.

- **Le développement du stationnement vélo (action 4.2)**

Les actions en faveur du stationnement seront les suivantes :

- Comme aujourd'hui, les grandes opérations de déplacement et de renouvellement urbain prendront en charge sur leur budget l'installation d'arceaux ;
 - **100 000€/an ont été identifiés pour l'installation d'arceaux classiques ;**
 - **100 000€/an en 2017 et 200 000€/an à partir de 2018 ont été identifiés pour l'installation de dispositif innovants de stationnement dans les quartiers ;**
 - 315 000€/an pendant 6 ans sont disponibles dans le cadre de la Délégation de service public (DSP) (à l'origine destinés à la réalisation d'abris vélos sécurisés).
- **Un volet interne pour améliorer la performance de l'action métropolitaine et la gouvernance autour de la stratégie vélos de la Métropole**

Une organisation spécifique sera mise en place pour suivre le plan avec :

- o sur le plan politique, un comité de pilotage constitué d'élus et de représentants d'associations actives dans ce domaine,
- o sur le plan technique, l'identification dans l'ensemble des Directions générales concernées, de référents vélos chargés d'initier et de suivre les actions. Un programme de formation spécifique sera organisé à leur intention avec mise en place d'un « label » reconnaissant leur compétence et la rigueur de leur formation continue sur le sujet. Un comité technique sera mis en place.

Chaque année, une délibération faisant le bilan des actions, de l'évolution de la pratique et permettant de vérifier la bonne utilisation des crédits sera soumise au vote du Conseil métropolitain. Elle produira notamment les indicateurs de pilotage présentés à l'annexe III.

En outre, la Métropole sera elle-même exemplaire dans le cadre de son plan de déplacement d'établissement, notamment avec l'installation d'arceaux, la poursuite de l'achat de vélos, électriques ou classiques...

L'ensemble de cet ambitieux programme est présenté en détails dans les annexes suivantes :

- annexe I : Plan d'actions détaillé,
- annexe II : Plan de financement prévisionnel,
- annexe III : Tableau de bord, objectifs et indicateurs,
- annexe IV : Calendrier d'actualisation du plan vélo,
- annexe V : Atlas cartographique des aménagements,
- annexe VI : Compte-rendus des ateliers,
- annexe VII : Label vélos et Codev 4,
- annexe VIII : Expertise du réseau REVE par Hans Kremer,
- annexe IX : Les bons chiffres du vélo,
- annexe X : Le top 10 des recommandations en matière de sécurité à vélo.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir si tel est votre avis, adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU la délibération n°2011- 84 en date du 11 février 2011, adoptant le plan climat énergie territoire de la Métropole et fixant la part modale vélos à atteindre en 2020 à 15 %,

VU la délibération n°2012/0760 du Conseil communautaire du 26 octobre 2012 adoptant le premier plan vélo,

VU la délibération n°2016-7 du Conseil métropolitain du 22 janvier 2016 adoptant la stratégie métropolitaine des mobilités,

VU les démarches en cours menées par la Métropole dans l'objectif de devenir une « ville respirable à 5 ans » et pour établir un contrat métropolitain de santé,

ENTENDU le rapport de présentation,

CONSIDERANT QU'il y a lieu de relancer la stratégie vélo de la Métropole par un nouveau et deuxième plan vélo,

DECIDE

Article 1 : d'adopter le plan vélo tel que proposé dans le rapport de présentation et dans les annexes ci jointes.

Article 2 : Monsieur le Président est autorisé à signer les actes permettant la mise en application dudit plan vélo.

Article 3 : Monsieur le Président est autorisé à prendre toute décision relative à l'exécution dudit plan vélo.

Article 4 : les dépenses afférentes à la mise en œuvre de ce plan vélo seront imputées sur les crédits ouverts à cet effet dans le cadre du budget primitif 2017 et du Plan pluriannuel d'investissement (PPI).

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 2 décembre 2016,

Pour expédition conforme,
par délégation,
la Vice-présidente,

Madame Brigitte TERRAZA