

La politique vélo en rétropédalage

Après vingt ans d'actions volontaristes pour intégrer la petite reine dans l'agglomération, le désir s'émousse||OBSERVATOIRE Le pôle de la mobilité de Bordeaux Métropole a livré un rapport sur l'utilisation des deux roues .



Les cyclistes fragiles et peu polluants ne sont plus prioritaires. ©
photo archives laurent theillet

ISABELLE CASTERA

Bordeaux a fait un rêve. Le vélo. Après le tout-auto de Chaban, la Ville a inventé le tout-vélo de Juppé. En 1998, on virait les voitures un dimanche par mois du centre-ville, puis en 2001 on prêtait gratuitement le deux-roues, en 2003, poussait une première maison du vélo, puis il y eut le diplôme du cycliste-citoyen en 2005, qui s'en souvient, le code de la rue en 2007, le VCub en 2010, enfin, comme un bouquet final, le designer Philippe Starck réinventa le vélo Bordelais en 2013 qu'il prénomma « Pibal ».

En même temps, les trams, les quais, les pistes cyclables, les tourne-à-droite portent cette politique volontariste, un poil écolo et championne en matière d'image de marque d'une ville moderne. Le maire et ses adjoints pédalent gaiement pendant les campagnes électorales, exemplarité oblige... Vingt ans ont passé, les cyclistes se sont certes reproduits, mais la

machine a rouillé. Le cycliste serait-il devenu persona non grata dans le paysage urbain ? Certains indices vont dans ce sens.

Le budget cyclable de Bordeaux Métropole a diminué de près de 30 % cette année, et Brigitte Terraza, maire de Bruges, vice-présidente de Bordeaux Métropole en charge de la mobilité alternative, a bien du mal à faire entendre sa voix : « Les subventions ont diminué partout de toute façon, déplore-t-elle. Mais il reste une vraie volonté pour le vélo. » L'une des premières mesures votée par Bordeaux-Métropole, fut d'ailleurs d'augmenter le prix du VCub. En octobre 2012, la Communauté urbaine de Bordeaux avait pourtant voté pour un plan vélo sur huit ans, dont l'objectif moteur était 15 % de part modale pour le vélo dans l'agglomération en 2020. On en est loin. Tout piétine : les aménagements, les arceaux dans les parkings, les maisons du vélo, le réseau express à haut niveau de service de 137 km...

Un léger déphasage

Alain Guérineaud, président de l'association Vélo-cité : « On ressent une baisse de l'investissement, manque d'arceaux, de stationnements, réduction des budgets, aménagements repoussés aux calendes grecques. Que devient le projet de passerelle sur la rocade de Mérignac par exemple ? Et alors, en parallèle, la pratique du vélo se développe. Il y a comme un déphasage entre le projet collectif et l'attente des usagers. » Outre le manque de stationnements-vélo, malgré les 6 000 arceaux posés sur Bordeaux et l'agglomération, le manque se fait sentir. Début mai, rue Monbazon, tous les vélos attachés au mobilier urbain ont été retirés par la fourrière, les cadenas sectionnés. Opération hautement symbolique. D'un côté, le manque d'arceaux contraint les cyclistes à attacher leur vélo au mobilier urbain, de l'autre, la municipalité s'en agace et leur donne une leçon pour incivisme. Drôle de hiatus : Bordeaux, classée 4e ville au monde pour le développement de l'usage du vélo, s'en est abondamment vantée. Et colle les vélos en fourrière ?

Michel Duchène a été le Monsieur Vélo de Bordeaux et de l'agglomération. Adjoint au maire, cycliste convaincu, il a initié cette politique volontariste. « Pour défendre le vélo, il faut être pratiquant sourit-il. La politique du vélo roule par la force centrifuge aujourd'hui, mais tourne à vide. Si on ne l'alimente pas, on va régresser. Grâce à Vélo-cité, et avec eux, l'imaginaire a été construit. Ils avaient une force de proposition, un esprit critique libre, peut-être se sont-ils un peu institutionnalisés. Le rêve du vélo s'est un peu émoussé. »

Forcément déçu. Le colloque Cyclab, qui rassembla à Bordeaux tous les acteurs du vélo d'Europe, n'a pas eu lieu cette année, après deux éditions pourtant réussies. Choix budgétaire. « On venait de loin, rappelle Michel Duchène. Et nous avons été la ville européenne qui a développé le plus rapidement l'usage du vélo. On a besoin d'un second souffle, il ne faudrait pas que les cyclistes deviennent des boucs émissaires, alors qu'ils sont fragiles et peu polluants. »

Clément Rossignol, fut lui aussi, au sein de l'ex-CUB, un Monsieur Vélo digne de ce nom. Il avoue son inquiétude aujourd'hui : « La politique cyclable est désormais réduite au VCub et au stationnement sécurisé. Quid des maisons du vélo de Mérignac et du Haillan ? On met le curseur sur le tram, les modes lourds. Le vélo n'est plus défendu... Il y a comme un contre sens. »

30 M€

C'est en en millions d'euros les crédits d'investissements à répartir sur les exercices budgétaires 2012-2020 de la politique vélo Bordeaux Métropole. Budget amputé.

1 000

Le nombre de kilomètres d'aménagements sur l'agglomération en faveur de la pratique vélo.

300

En kilomètres, les pistes cyclables de l'agglomération.

380

En kilomètres, les bandes cyclables de l'agglomération.

27

En kilomètres, les couloirs partagés bus-vélo sur l'agglomération.

En dix ans, on compte + 79 % de cyclistes

L'observatoire des données deux-roues a effectué en 2014 un recensement des pratiques sur les principaux axes de la ville et de l'agglomération, en se basant sur des campagnes de comptages visuels, à partir d'une soixantaine de postes d'observation. Ce comptage est renouvelé tous les deux ans, depuis 1984.

Ce rapport nous apprend qu'entre 2003 et 2014, on compte plus 79 % de cyclistes. La pratique du deux roues a été multipliée par 3,5, avec +36 % de deux roues motorisées et +79 % donc, de vélos. Les vélos circulent davantage le soir que le matin. En 2014, l'analyse signale 1 600 cyclistes en plus par rapport à 2013, sur 129 postes observés, sur deux horaires le soir et le matin. Les conditions climatiques des jours d'observations étaient défavorables, ce qui amène à penser que les cyclistes observés sont des pratiquants convaincus.

Moins de femmes

À noter que les cyclistes empruntent en priorité les aménagements dédiés, le nombre d'utilisateurs comptés sur une voie sans aménagement a diminué de -11 %. En 2014, la pratique du vélo par les femmes a diminué de -12 % (-2 900) par rapport à 2013 ! Les hommes progressent de 10 % et les enfants de 30 %.

Les VCub en baisse

La proportion de VCub sur l'ensemble des déplacements vélo indiquée dans le rapport est de 3 % contre 6 % en 2013, ce qui représente 1 700 usages en moins. L'utilisation des VCub est plus forte en centre-ville, avec des postes ayant des parts supérieures à 10 %. L'utilisation du vélo était en constante progression, il semblerait que les usagers finissent par acheter leur propre deux-roues.

Le pont de pierre le préféré

Le franchissement de la Garonne intéresse les observateurs qui ont enquêté une semaine entière sur le seul pont de pierre. La fréquentation des vélos y progresse d'année en année. Par rapport à 2013, on signale +19 %, avec 20 900 cyclistes sur la semaine. Une forte diminution est signalée le mardi (il pleuvait). Pour autant, le pont de pierre demeure le poste le plus important de l'enquête en terme de cyclistes observés, et une utilisation des VCub en baisse de -22 % sur ce seul site.

La fréquentation du pont Chaban-Delmas a augmenté de 7 % en un an. Blanquefort, Parempuyre, le Taillan-Médoc ont enregistré une forte augmentation de la pratique du vélo, multiplié par 2.

Mais Bordeaux centre a toujours le pompon, deux fois plus qu'ailleurs on pédale, davantage sur la rive droite que sur la rive gauche.

I. C.