

1) Un plan pour donner priorité au vélo à Bordeaux

En réactualisant son plan vélo, Bordeaux Métropole confirme son objectif de 15% de déplacements à bicyclette, mais le repousse de 2020 à 2030. Symptomatique d'une prise de conscience réelle, mais trop lente. Par Xavier Ridon et Simon Barthélémy.

Par [La Rédaction](#) publié le 29/10/2016 à 05h00

1 031 visites [2 réactions](#)

[10 pistes pour faire sauter les bouchons](#)

A lire nos autres solutions pour se ranger des voitures à Bordeaux Métropole :

1 – Un plan pour donner la priorité au vélo

[2 – Lever les barrières des boulevards aux transports propres](#)

[3 – Les pédibus à l'école de l'écomobilité](#)

[4 – Vers des RER sur la ceinture ferroviaire de Bordeaux ?](#)

[3 – Les pédibus à l'école de l'écomobilité](#)

[4 – Vers des RER sur la ceinture ferroviaire de Bordeaux ?](#)

[5 – Entraîner les périurbains girondins dans les bus et les trains](#)

[6 – Ces boîtes de bons conseils pour faire bouger leurs salariés](#)

[7 – Quand Bordeaux flashe sur l'autopartage](#)

[8 – Le télétravail déboule enfin dans l'entreprise](#)

[9 – Prendre \(vraiment\) le virage du covoiturage](#)

[10 – Un péage urbain pour aujourd'hui ou pour demain](#)

Lors de sa rentrée politique à la mairie de Bordeaux en septembre dernier, Alain Juppé [a indiqué](#) vouloir « conserver le huitième rang mondial de Bordeaux en tant que ville cyclable. » Seulement, en un an, la ville [a dégringolé dans ce classement](#) établi par le bureau d'études danois Copenhagenize. Elle se classait 4^e en 2014.

Comment en est-on arrivé là ? Le [bureau d'études rappelle](#) que Bordeaux a fait un bond considérable il y a quelques années, mais que cette chute est due à une réorientation de l'action politique vers d'autres domaines. Or ce classement loue la dynamique et la volonté de développer la pratique, et non l'utilisation réelle des deux-roues comme mode de transport.

Le plan vélo lancé en 2012 prévoyait 30 millions d'euros d'investissements. L'objectif était clairement défini : 15% des déplacements dans l'agglomération devront se faire à vélo d'ici 2020. Ce qui signifie atteindre 415000 déplacements à vélo, quatre fois plus qu'en 2009 !

Énorme ? La marge de progression l'est tout autant quand on sait que, dans la métropole bordelaise, [41% des déplacements en voiture font moins de 3 kilomètres](#). A titre d'exemple, du centre-ville de Talence à la Place de la Victoire de Bordeaux, les 2,7 kilomètres sont parcourus en 9 minutes en voiture (s'il n'y a pas de bouchons, et sans compter le temps pour se garer) contre 12 minutes à vélo. Temps similaires entre les centres-villes de Bruges et d'Eysines séparés par 3,8 kilomètres.

Pour Juppé, 2017 rime avec bicyclette

Et quand les trajets s'allongent en cœur d'agglomération, de Cenon à Mériadeck, par exemple, « les automobilistes vont 2,6 fois plus lentement que les cyclistes et 1,5 plus lentement que les utilisateurs des transports en commun », observait le [schéma de mobilité](#) voté en janvier par Bordeaux Métropole.

Ce dernier ne s'étendait pas sur les projets inaboutis du plan vélo : un réseau express (REVe) de 137 km pour 2017, l'aménagement d'un réseau intercommunal de 247 km (dont 70% réalisés d'ici l'année prochaine), 12000 nouveaux arceaux pour se garer dans les parkings ou sur la voirie, des stations Vcub en plus, la création de 8 maisons vélo...

Car, [ainsi que l'indiquait Rue89 Bordeaux en mars dernier](#), le budget n'est pas piloté globalement par Bordeaux Métropole, mais ses lignes de crédit sont déléguées à chaque commune. Or certaines peinent à mettre le grand braquet en faveur du vélo. Aussi, les associations s'inquiètent et font tinter leur sonnette d'alarme.

Alors, Alain Juppé l'a promis en septembre : 2017 rimera avec bicyclette, avec un plan vélo réactualisé par un vote de Bordeaux Métropole à la fin de l'année. Les arbitrages budgétaires sont en cours, indique Brigitte Terraza, vice-présidente en charge des mobilités alternatives. Si l'objectif de 15% de part modale vélo est confirmé, celui-ci est toutefois prudemment repoussé à 2030.

Le modèle danois

Il ferait cette fois-ci en revanche, jure-t-on, l'objet d'un véritable consensus. Associations, techniciens et élus ont planché lors d'ateliers de mai jusqu'à la fin août – certains sont revenus conquis d'un voyage d'étude à Copenhague, où la part modale du vélo est de... 42%. Une grande ville qui n'est ni plus plate ni davantage pluvieuse que Bordeaux.

Un autre chiffre a marqué les observateurs au Danemark : quand un kilomètre fait en voiture coûte 75 centimes à la collectivité (en infrastructures, effets de la pollution sur la santé...), un kilomètre parcouru à vélo rapporte 25 centimes, parce que non seulement il coûte moins cher mais maintient en forme ! Les Danois ont bien compris que plus on pédale, plus on s'y retrouve.

« Il n'y a pas 42% d'écolos à Copenhague, insiste Gérard Chausset, président (écolo...) de la commission transports de Bordeaux Métropole. Les gens l'utilisent car c'est le moyen le plus rapide d'aller d'un point A à un point B, et parce qu'on leur facilite la vie. A Bordeaux, nous

partons de très loin : pendant 40 ans, rien d'autre n'a été fait sur la mobilité autre que de laisser la ville s'adapter à la voiture. Sur Bordeaux centre, le vélo a bien pris, c'est plus compliqué en deuxième couronne où il y a des grands espaces, des coupures urbaines, des routes pénétrantes, des pistes inabouties, des franchissements cyclables de la rocade... Il manque par exemple une liaison sécurisée et rapide entre Bordeaux et Mérignac, les deux principales villes de l'agglomération ! »



Aménagement cyclable sur la place Ravezies (SB/Rue89 Bordeaux)

Prendre de la place aux voitures

L'insécurité règne aussi toujours en maître sur les boulevards où les maigres bandes cyclables sont coincées entre la circulation et un dangereux stationnement en épis ([lire ici notre article sur les boulevards](#)). Brigitte Terraza confirme donc que la priorité va être donnée au bouclage d'un réseau « où les gens se sentent en sécurité » :

« Avec les maires, nous avons repéré les discontinuités cyclables et identifié des priorités par territoires, notamment pour mailler entre elles les zones d'emplois, les écoles... Mais aujourd'hui on comprend bien que si on veut donner place au vélo, il va falloir en retirer à la voiture et c'est compliqué car ce qui crispe les gens, et donc leurs élus, c'est la circulation et le stationnement. Pour autant on n'a pas le choix : c'est quand on met le paquet sur les voies cyclables et qu'on complique la vie des voitures que les gens prennent le vélo. »

Comment procéder ? En profitant de la mise en place du stationnement payant dans plusieurs communes pour rogner l'espace dédié aux bagnoles – on voit bien que lorsque les fameuses voitures ventouses s'en vont, il y a par endroits beaucoup plus de places que nécessaire. Ou encore en mettant des rues en sens unique pour les autos, et donner l'autre voie aux bus et aux vélos, en multipliant les contresens cyclables....

Des [vélorues](#) seraient aussi à l'étude. En janvier dernier, le conseil métropolitain [avait acté](#) ce type d'aménagements où la voiture est autorisée, mais le deux-roues prioritaire. La rue Jean-Renaud Dandicolle, entre le centre ville de Bordeaux et le Stade Chaban-Delmas, pourrait expérimenter ce système en devenant une zone 30.

De pont à pont

Dans la même veine, l'expérimentation d'un pont de pierre sans voiture est toujours d'actualité. Elle n'avait pas été autorisée cet été mais pourrait l'être en 2017. Un changement définitif dépend toutefois de la livraison du pont Jean-Jacques Bosc, donc pas avant l'été 2019.

Toutes ces initiatives nécessiteront de la pédagogie et une signalétique efficace, car le diable se niche parfois dans les détails des nouveaux aménagements. [Rive droite, sur l'avenue Thiers](#) entre le pont de pierre jusqu'à Cenon gare, les voitures ont perdu une voie (sur les deux) dans chaque sens, ce qui profite conjointement aux bus et vélos.

« Faute de signalisation, les cyclistes continuent à prendre le trottoir [où ils pouvaient déjà rouler, NDLR], observe Oriane Hommet, de Vélo Cité. Ceux qui vont vite vont préférer les couloirs de bus, alors que sur les trottoirs on doit ralentir. »

On n'est pas non plus à l'abri de rétro-pédalages. L'association dénonce par exemple le projet de suppression de la piste cyclable sur le pont François-Mitterrand, au menu du fameux SDODM : afin de décongestionner ce dernier, l'ouvrage passerait à 2X3 voies grâce à la suppression de cette piste, sous prétexte que celle-ci est empruntée par 271 cyclistes par jour (dont seulement 70 pour des déplacements domicile travail), contre plus de 120 000 véhicules. Conclusions du schéma de mobilité voté en janvier dernier :

« Étant donné le coût important de la construction d'un ouvrage franchissement spécifique (7 millions d'euros), le très fort rapport entre le nombre élevé d'automobilistes pénalisés chaque jour et la quantité faible de cyclistes concernés (440 automobilistes pénalisés pour 1 cycliste bénéficiaire), et les problèmes sanitaires liés au maintien d'une circulation cycliste dans une zone à émissions nocives maximales, il est proposé de transférer la circulation cyclable sur le Pont Jean-Jacques Bosc à échéance de la mise en service de ce dernier. »

Si une majorité de cyclistes sondés par la métropole ne se disent pas pénalisés par un tel contournement, on peut cependant redouter que l'habitant de Lastrene ou Bouliac qui doit aller à Bègles (ou inversement), n'auront peut-être pas le courage de faire le détour par Floirac.



Faute de réseau express vélo tout le long des quais, cyclistes et piétons se partagent la chaussée (SB/Rue89 Bordeaux)

Des mobilités douces pour la rocade

C'est en tous cas une preuve qu'à Bordeaux, la vélorution n'est pas pour demain, alors que selon Gérard Chausset, développer l'usage du deux roues tous azimuts est aussi utile aux automobilistes :

« Les habitants de Blaye ou de Langon ne viendront pas à Bordeaux, en vélo, OK. Mais plus on crée de facilités pour les vélos dans le centre, moins il y a d'embouteillages et donc de difficultés pour les gens qui ne peuvent pas faire autrement que prendre leur voiture. Copenhague est la ville la moins embouteillée du monde ! Prioriser les mobilités douces peut donc contribuer à désengorger la rocade. »

Le tout pour des investissements relativement modestes : aménager des pistes cyclables dans un quartier entier représente quelques millions d'euros, contre plusieurs centaines pour une nouvelle ligne de tramway ou un élargissement de rocade. Le montant alloué au plan vélo 2.0 sera-t-il suffisant ? Brigitte Terraza se dit optimiste à l'issue des arbitrages rendus.

Resteront alors quelques freins psychologiques à lever, comme la peur de (re)monter en selle ou les habitudes de confort prises en voiture – déposer ses enfants à l'école avant d'aller au travail, faire ses courses en rentrant... Des usages des transports qui peuvent aussi se faire avec des vélos cargos, pour lesquels Bordeaux Métropole maintiendra ses aides financières à l'achat. Va-t-on opter pour des coups de pouce ou des coups d'accélérateur ? On le saura à Noël.

