



PLAIDOYER MUNICIPALES 2020 POUR "LA MÉTROPOLE À VÉLO"



VÉLO-CITÉ

**PROMOTION ET DÉFENSE DU VÉLO URBAIN
DANS LA MÉTROPOLE DE BORDEAUX**

WWW.VELO-CITE.ORG



INTRODUCTION

Vélo-Cité, association de promotion et défense du vélo urbain dans la métropole bordelaise depuis bientôt 40 ans, prend sa responsabilité en tant qu'acteur de la mobilité. La période électorale qui s'ouvre, représente une opportunité pour prendre des décisions fortes. Vélo-Cité présente un « plan » ambitieux à l'horizon 2026. Il a pour objectif de faire de la Métropole de Bordeaux un modèle en terme de mobilité et de cadre de vie, aussi bien au niveau local que national et international.

Ce « plan » ambitieux est une solution qui fait écho aux **enjeux environnementaux, sanitaires et sociaux** auxquels il est urgent de faire face. Le changement d'échelle de la métropole bordelaise après son grand développement lors de la dernière décennie, requiert de positionner **la mobilité comme un enjeu fondamental et central pour sa viabilité et le bien-être** des personnes qui y habitent, y travaillent et s'y déplacent.

Nous souhaitons insister auprès des candidates et candidats aux élections municipales de 2020 : il faut maintenant **passer à la vitesse supérieure**, changer de braquet et construire à moyen terme une métropole moderne, aussi active qu'attractive mais apaisée, et, in fine, plus respirable.

Pour ce faire, **le vélo apparaît comme une solution concrète pour la mobilité efficace au sein de chacune de 28 communes et pour les trajets métropolitains quotidiens.** Des mesures pour **permettre un déplacement en masse des cyclistes** sont demandées.

Vélo-Cité portera ce « plan » ambitieux auprès des candidates et candidats aux élections municipales.

Nous défendons l'idée d'une **Métropole à vélo, active et dynamique et également piétonne et intermodale.** Une Métropole innovante et référente en matière de mobilité.

Nous demandons aux candidates et candidats de s'engager pour répondre aux enjeux environnementaux, sanitaires et sociaux auxquels la mobilité peut apporter une réponse rapide, à travers **des mesures claires et ambitieuses.**

Nous souhaitons atteindre le niveau de villes exemplaires comme Amsterdam, Copenhague, Pontevedra et tant d'autres qui ont apporté **les moyens conséquents pour permettre un changement de modèle.** Ce plan demandera donc un **fléchage des investissements vers le vélo bien plus conséquent que ce qui n'a jamais été fait jusqu'à présent.**

Le plan « La Métropole à vélo » en 5 propositions à réaliser d'ici 2026 :

- P1 > Un réseau cyclable à haut niveau de service**
- P2 > Un parc circulaire sur les boulevards**
- P3 > Une métropole intermodale**
- P4 > Les villes & centres-villes "3A" : actifs, apaisés, attractifs**
- P5 > Faire émerger une génération vélo**



P1 - UN RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE

OBJECTIF > Aménager un Réseau Cyclable à Haut Niveau de Service permettant de relier les différentes communes métropolitaines entre elles ainsi que le centre de la Métropole, de manière sécurisée et efficace.

Créer un réseau maillé et homogène comprenant (voir carte p.4):

- > **2 vélorocades** (liaison circulaire périphérique et intra rocade)
- > **1 véloparc circulaire** (liaison circulaire des boulevards)
- > **12 vélolianes** (lignes du centre vers les périphéries)

REPÈRES >

Les 3/4 des trajets effectués dans la Métropole font moins de 5 km (50% - de 3km). Ce sont des distances très facilement réalisables avec un vélo (5km = 20min de vélo).

De nombreuses personnes se disent prêtes à changer de mode de transport et à abandonner la voiture pour adopter le vélo. Le frein principal évoqué est le **manque de sécurité ressenti à vélo** (cf: baromètre des villes cyclables 2017). Il doit être pallié par la mise en place d'aménagements sécurisés dédiés aux vélos.

ENJEUX >

Permettre aux cyclistes et aux non-cyclistes d'utiliser facilement un vélo en proposant un réseau cyclable aménagé, qualitatif, homogène et sans discontinuités.

Répondre à l'urgence climatique et à l'amélioration de la qualité de l'air.

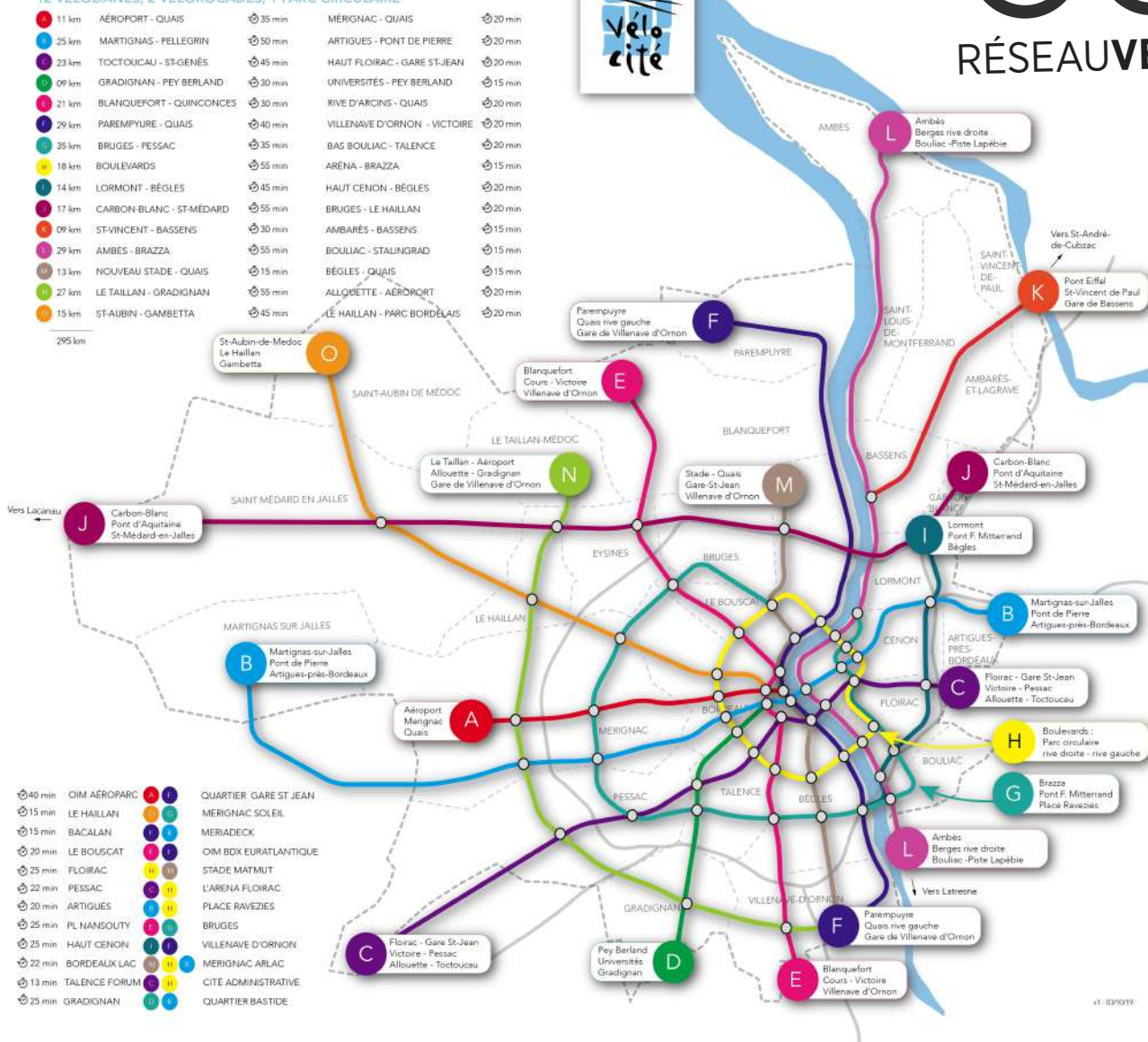
Répondre à la congestion du trafic routier, au stress et aux conditions de vie des personnes qui se déplacent au sein de la métropole.

Répondre à l'urgence sanitaire liée à la pollution, au manque d'activité et à une trop grande sédentarité.

RCHNS 2026

RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE
MÉTROPOLE DE BORDEAUX

12 VÉLOLIANES, 2 VÉLOROCADÉS, 1 PARC CIRCULAIRE



CARACTÉRISTIQUES DU RÉSEAU >

15 lignes vélo

295km de réseau

Vitesse moyenne à 19km/h (contre 14km/h en moyenne pour une voiture hors temps de stationnement)

Le réseau permet des temps de trajet compétitifs :

> les boulevards sont accessibles en moins d'une heure depuis les communes situées aux extrémités de la Métropole (contre plus d'1 heure, en heure de pointe pour la voiture, sans compter le temps de stationnement) - **15km max**

> les quais sont rejoints en moins de 30 minutes depuis la rocade - **8 km max**

> les quais se situent à moins de 20 minutes du centre de l'une des villes situées dans la 1ère couronne de la métropole - **5 km max**

P1 - LE CAHIER DES CHARGES

Le Réseau Cyclable à Haut Niveau de Service (RCHNS) de Bordeaux Métropole est construit avec des niveaux de services et selon un cahier des charges strictement définis et contraignants.

Respecter les caractéristiques suivantes permet d'optimiser les qualités du réseau et son efficacité au regard des données présentées précédemment.

Le Réseau cyclable devra être :

SÉCURISÉ, AGRÉABLE & CONVIVAL

- Être aménagé spécifiquement sur la totalité du parcours (carrefours et intersections compris)
- Permettre de pédaler à des pointes de 25km/h sur plus de 80% de sa longueur en étant très bien protégé du trafic automobile et d'éventuels conflits piétons-vélos
 - Cela exclut les zones suivantes considérées comme non-conformes au Réseau :
 - > l'aire piétonne
 - > la "zone 30" sans aménagement cyclable
 - > la "zone de rencontre"
 - > la "voie verte" sur plus de 90 % de sa longueur
- Présenter une largeur d'au moins 1,50m par sens de circulation et permettre sur plus de 60% de sa longueur à deux cyclistes de rouler l'un à côté de l'autre et aussi de se doubler, sans en gêner un autre arrivant en sens inverse
- Comporter des aménagements spécifiques ou passages dénivelés aux principaux carrefours rendant les cyclistes prioritaires dans 70% des situations

EFFICACE

- Garantir une vitesse moyenne de 19 km/h dès qu'un trajet qui l'emprunte excède 2km
- Garantir des temps d'attente aux principales intersections toujours inférieurs à 45s
- Prévoir des rayons de courbure suffisamment larges pour garantir la vitesse moyenne (hors intersections)
- Être éclairé
- Être traité avec un revêtement d'une couleur différente de la chaussée classique

ENTRETENU

Le RCHNS est praticable et entretenu 24h/24 et 365 jours par an.

Le balayage des projections automobiles et des végétaux y est programmé en fonction des saisons, des événements spécifiques, et si besoin à la demande, de manière réactive.

Le revêtement est de qualité et il est aussi entretenu pour empêcher la formation de trous ou nids de poule, décollages dus aux racines d'arbre, fissures, etc.

LISIBLE & COMPRÉHENSIBLE

De nombreux parcours vélos sont très complexes, des structures d'aménagements différentes et sur de courtes portions alternent et ne permettent pas un usage simple au premier parcours. Le RCHNS propose :

- Des aménagements continus à la lisibilité évidente, notamment pour les enfants en trajets scolaires
- Un jalonnement spécifique
- Une homogénéité de l'aménagement sur l'ensemble du réseau





P2 - UN PARC CIRCULAIRE SUR LES BOULEVARDS

REPÈRES > jusqu'à 80% de l'espace est occupé par la voiture sur les boulevards, à la fois pour la circulation et aussi pour le stationnement (entre 19m et 15m sur 26m de largeur moyenne des boulevards)

OBJECTIF > Passer à moins de 50% d'espace occupé par la voiture au profit des piétons des cyclistes et de la végétalisation

ENJEUX > Transformer les boulevards. Ils ne doivent plus être un axe routier, mais un axe de desserte locale, un axe pour les mobilités alternatives (transports en commun, modes actifs : piétons et vélos) et un lieu de vie. Améliorer la qualité de l'air est primordial car c'est l'un des axes les plus concernés par la pollution dans la Métropole, avec la rocade.

MOYENS > Mise en place d'un aménagement offrant une circulation sécurisée et agréable pour les cyclistes et les piétons. Un axe efficace pour les transports en commun et les vélos. Un espace vivant et commerçant pour les habitants et les personnes qui s'y déplacent.

Boulevards 2026 : le parc circulaire



P3 - UNE MÉTROPOLE INTERMODALE

DES PARKINGS RELAIS POUR L'INTERMODALITÉ AVEC LE RÉSEAU ROUTIER



Création de Parkings relais voiture + vélo

- > Situés aux intersections des voies rapides et du réseau cyclable
- > Equipés de boxes sécurisés
- > Proposant une large flotte de VCUB en location jour en aller-retour



Accès voitures aux parkings directement depuis les axes structurants

- > Gain de temps et de confort
- > Moins de voitures sur le réseau secondaire



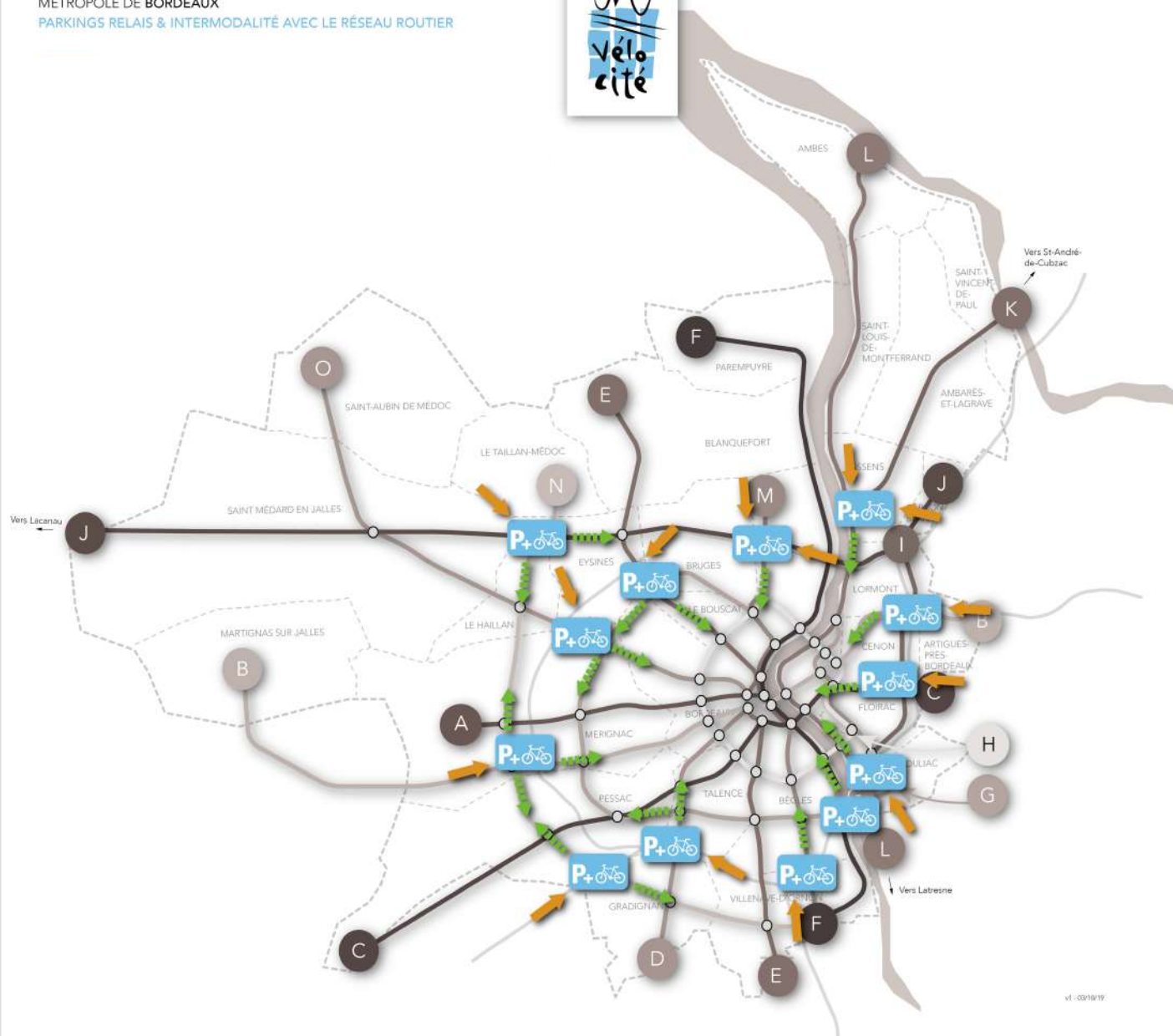
Accès vélos aux centre-villes et zone d'activité

- > Centres-villes apaisés
- > Amélioration de la qualité de l'air
- > Baisse de l'insécurité routière

RCHNS 2026

RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE
MÉTROPOLE DE BORDEAUX

PARKINGS RELAIS & INTERMODALITÉ AVEC LE RÉSEAU ROUTIER



v1 - 03/10/19



VÉLOSTATION

DES VÉLO-STATIONS POUR L'INTERMODALITÉ AVEC LE RER MÉTROPOLITAIN

L'ensemble des gares du RER métropolitain comporte une vélo-station, bâtiment sécurisé permettant de déposer son vélo avant de prendre le train. La vélo-station permet également de déposer son vélo pour la nuit et de rentrer en RER. Les vélo-stations peuvent abriter des services utiles aux cyclistes ainsi que des commerces, cafés...

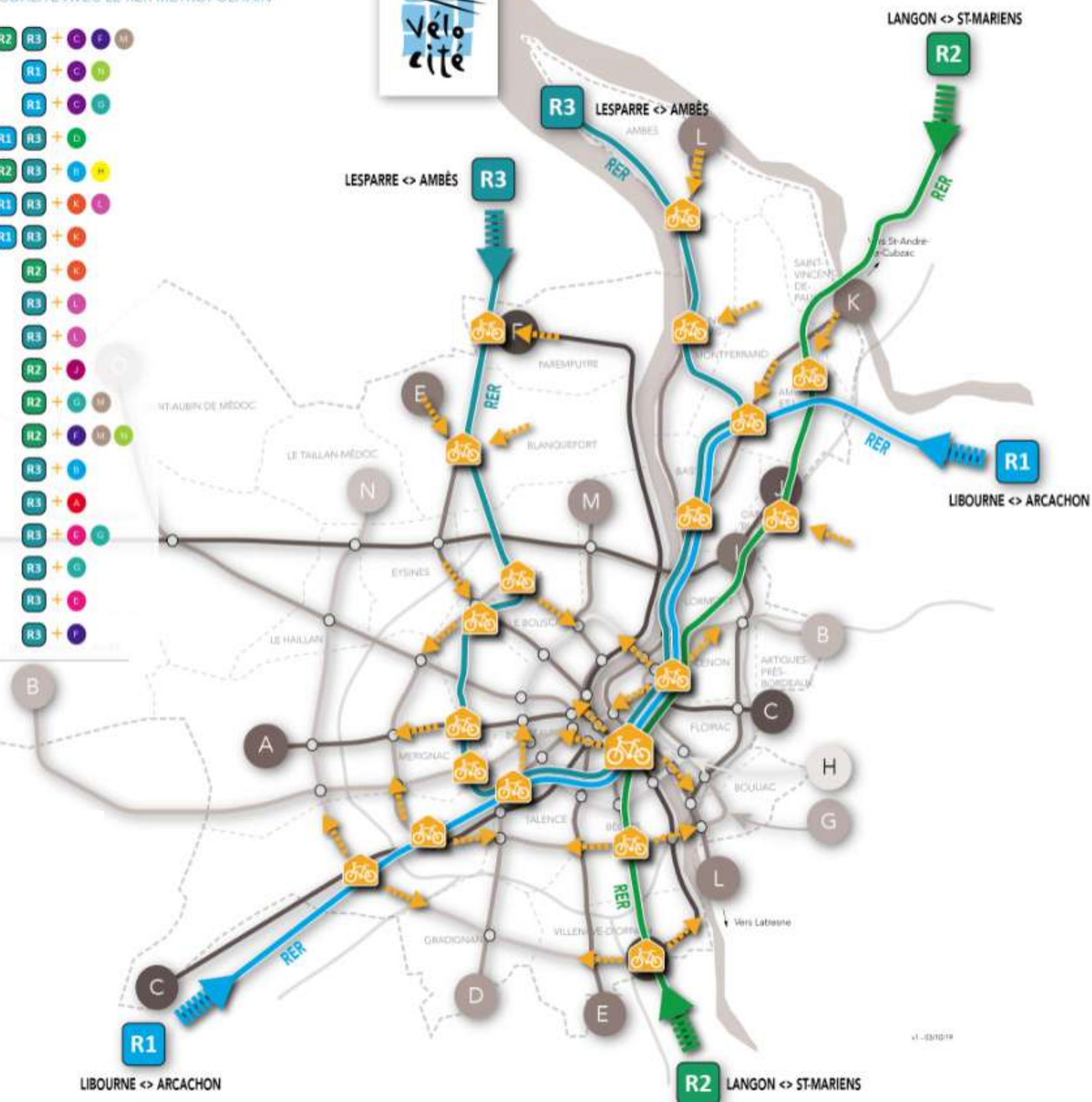
RCHNS 2026

RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE
MÉTROPOLE DE BORDEAUX

VÉLO-STATIONS & INTERMODALITÉ AVEC LE RER MÉTROPOLITAIN

	GARE ST-JEAN	2500 places	R1 R2 R3 + C F M
	ALOUETTE FRANCE	200 places	R1 + C M
	PESSAC CENTRE	200 places	R1 + C M
	TALENCE MÉDOUINE	300 places	R1 R3 + C
	CENON GARE	300 places	R1 R2 R3 + B H
	BASSENS GARE	200 places	R1 R3 + K L
	AMBARÈS LA GORP	100 places	R1 R3 + K
	LA GRAVE D'AMBARÈS	150 places	R2 + K
	AMBÈS	100 places	R3 + L
	ST-LOUIS-DE-MONTF.	100 places	R3 + L
	CARBON-BLANC - STE-E.	200 places	R2 + J
	GARE DE BÈGLES	200 places	R2 + G M
	VILLENAVE D'ORNON	200 places	R2 + F M N
	MÉRIGNAC ARLAC	200 places	R3 + B
	CAUDÉRAN - MÉRIGNAC	200 places	R3 + A
	GARE DU BOUSCAT	200 places	R3 + C G
	GARE DE BRUGES	200 places	R3 + G
	GARE DE BLANQUEFORT	150 places	R3 + C
	GARE DE PAREMPUYRE	100 places	R3 + F

6000 places





P4 - LES VILLES & CENTRES-VILLES "3A"

ACTIFS - APAISÉS - ATTRACTIFS

OBJECTIF >

En 2026, les 28 communes métropolitaines ont mis en place la **circulation à 30km/h** maximum sur l'espace public. Elles ont identifié et mis en place un ou des **centres-villes sans voiture ou à trafic limité**.

L'étendue de la zone est **à adapter** selon la typologie des communes. La zone à contrôle d'accès de Bordeaux doit être étendue et d'autres "quartiers 3A" créés. **Le dispositif de circulation sur le Pont de pierre doit être maintenu et réservé aux piétons, vélos, modes actifs et transports en commun.**

REPÈRES >

Cadre légal

La disposition, votée dans le cadre du projet de **loi d'orientation des mobilités (LOM)**, donne la compétence au maire pour **restreindre l'accès de façon permanente à certaines catégories d'usagers pour des nécessités de circulation ou de protection de l'environnement**.

Données chiffrées

- > **Le secteur des transports**, premier émetteur de GES du pays avec 28,9% du total, est particulièrement impliqué. Or le trafic routier à lui seul concentre 95% des émissions de GES du secteur et la moitié aux voitures.
- > Néfastes pour la santé, **les particules fines** sont responsables de 48000 décès prématurés en France chaque année, et d'une **perte d'espérance de vie à 30 ans de 15 mois** dans les zones urbaines de plus de 100000 habitants
- > Atmo Nouvelle-Aquitaine : "Sur la zone d'étude de Bordeaux, il était ainsi estimé que si les niveaux moyens annuels de particules fines (PM2,5) étaient ramenés au seuil de 10 µg/m³ (valeur guide de l'OMS), alors à long terme, **le bénéfice économique** associé à la mortalité et au gain d'espérance de vie serait de plus de 300 millions d'euros par an"
- > De nombreuses études européennes et internationales montrent que la grande majorité des **commerces de centre-ville/de proximité** vivent surtout grâce aux **piétons et aux cyclistes**, une clientèle plus régulière et fidèle.



ENJEUX >

- > Apaiser le cadre de vie. Favoriser la convivialité en permettant l'appropriation ou la réappropriation par les habitants.
- > Redonner de l'espace aux piétons et aux vélos pour développer la qualité de vie, dépolluer l'air et vitaliser le commerce de proximité.
- > Agir sur la santé en limitant la pollution et en favorisant l'activité physique à travers la marche et le vélo
- > Dynamiser le commerce de proximité
- > Encourager le report modal vers la marche, le vélo et les transports en communs. Donner envie de changer son mode de mobilité. Créer un projet global qui dissuade d'utiliser sa voiture et qui donne envie.

PLAN D'ACTION >

- > **Diminuer la vitesse** autorisée à 30km/h dans les villes et dans les centre-villes 3A
- > **Restreindre l'espace de la voiture individuelle** et des véhicules deux roues motorisés dans les centre-villes. Réservation de zones dédiées aux piétons et vélos avec des exceptions pour les résidents, les transports en commun, les livraisons (créneau horaire limité) et les services
- > **Limiter le stationnement de surface** en espace, en temps et par une tarification non-attractive
- > **Réaménager l'espace** pour qu'il ne soit plus routier : priorité à l'enfant qui va à l'école, au piéton qui fait ses courses, au cycliste qui se déplace. L'espace de vie est humanisé et l'espace public "motorisé" est réapproprié au profit d'esplanades, de trottoirs larges, d'aménagements cyclables,...
- > **Impliquer et accompagner** les habitants, les commerçants, les associations, les écoles à travers une communication spécifique et expliquer (Mairie, Police Municipale, Associations...). Mettre en place des animations et des temps forts
- > **Installer des Maisons des mobilités** dans chaque commune afin de proposer des alternatives concrètes, ainsi que des prêts de vélo pour tous
- > **Construire des parkings** périurbains favorisant l'intermodalité vers les villes et centre-villes
- > Développer les **réseaux de transports en commun et le réseau vélo** à l'échelle métropolitaine



P5 - FAIRE ÉMERGER **UNE GÉNÉRATION VÉLO**

OBJECTIF >

En 2026, 100 % des enfants habitant à moins de 800 mètres de leur école (maternelle ou élémentaire) se rendent à l'école à pied ou à vélo (ou avec tout autre mode de déplacements actif).

REPÈRES >

- 800 m, c'est moins de 15 minutes de marche et 5 minutes à vélo
- L'enquête Cefil publiée en mars 2017 par l'AURBA et l'INSEE indique que sur huit écoles enquêtées à Bruges, Libourne et Saint-Aubin-De-Médoc, un tiers des enfants vivant à moins de 500 mètres de leur école y est accompagné en voiture. Entre 500 mètres et un kilomètre, c'est 61 % des enfants qui viennent en voiture.

ENJEUX >

- > Permettre aux enfants d'apprendre à être autonomes à vélo pour l'entrée au collège
- > Inciter les parents à modifier leur mobilité
- > Apaiser la circulation autour des écoles. Améliorer la sécurité routière.
- > Former les prochaines générations à rouler à vélo en ville

PLAN D'ACTIONS >

- **Apprentissage systématique du vélo à l'école** : chaque enfant doit quitter l'école élémentaire en sachant rouler en ville. Soutien aux structures intervenant dans les écoles.



- **Partage de l'espace public dans un rayon de 800 mètres autour de chaque école :**

création d'aménagements cyclables jusqu'à l'école, limitation ou interdiction de la circulation motorisée et du stationnement aux abords de l'école, zones piétonnes devant les écoles, promotion d'itinéraires malins, ...

- Mise en place des dispositifs "**à l'école sans voiture**" par le biais de la fermeture de rues lors de l'entrée et de la sortie des classes

- Aménagement de **parkings vélo au sein des écoles**, facilement accessibles depuis la rue ou à l'entrée de l'école. Prévoir un arceau pour 4 élèves pour les prochaines constructions d'école

- **Prêt de vélo enfants gratuit** dans les Maisons Métropolitaines des Mobilités Alternatives : extension du prêt de vélo actuel auprès des enfants de tous âges

- Des **équipes éducatives sensibilisées et formées** qui montrent l'exemple : les mairies incitent l'équipe éducative, et particulièrement les agents qu'elles emploient dans les écoles à utiliser le vélo pour se rendre sur leur lieu de travail (parkings vélo accessibles, mise en place du forfait mobilité, ...)

- Favoriser les **excursions scolaires à pied ou à vélo** le plus souvent possible : le vélo et la marche sont adaptés pour de nombreuses sorties dès lors que les communes l'autorisent et le facilitent, notamment par le prêt de vélos

- Soutien des mairies aux initiatives de type **vélobus, pédibus** portées par les équipes enseignantes, les parents, les associations,...

- Mise en place d'**actions de sensibilisation à la mobilité durable** dans toutes les écoles et de challenges mobilité à l'échelle communale