



Attentes et propositions de Cycles et Manivelles
à intégrer dans le 3e plan vélo de la
Métropole bordelaise (2021-2024)

Sommaire

Contexte.....	3
Proposition 1 : réaliser un réseau cyclable sécurisé, continu et jalonné.....	9
1. La route de Toulouse et les boulevards.....	9
2. L'axe Nord-Sud (Bègles - Bordeaux centre).....	10
3. L'axe Est-Ouest (Bègles – Talence).....	12
4. Le pont François Mitterrand.....	13
5. La zone d'activités commerciales des Rives d'Arcins.....	14
6. Avenue du Maréchal Leclerc - Quai du Président Wilson – Rue des Quatre Castera.....	14
Proposition 2 : Multiplier les aménagements et dispositifs facilitant la circulation à vélo en ville...	15
Proposition 3 : Faire des aménagements cyclables de qualité, visibles, compréhensibles et durables	16
Proposition 4 : Identifier et valoriser les itinéraires cyclables « malins ».....	17
Proposition 5 : Équiper le réseau cyclable d'une signalétique performante et cohérente.....	18
Proposition 6 : Doter la région bordelaise d'un réseau de véloroutes - voies vertes dense et connecté	19
Proposition 7 : Penser l'intermodalité comme un enjeu central.....	19
Proposition 8 : Doter le territoire en stationnements vélos accessibles, sécurisés et de qualité.....	22
Proposition 9 : Pour une Métropole réellement apaisée, dissuader de prendre la voiture par des mesures contraignantes (vitesse, stationnement,...).....	24
Proposition 10 : Mettre en place un plan d'actions métropolitain pour des « écoles apaisées ».....	26
Proposition 11 : Généraliser le « Savoir rouler à vélo en ville ».....	27
Proposition 12 : Mettre en place un programme « Mobilité inclusive ».....	29
Proposition 13 : Mailler le territoire en lieux et services de proximité pour accompagner les métropolitain.e.s.....	29
Proposition 14 : Instaurer des dispositifs financiers incitatifs pour les métropolitain.e.s.....	33
Proposition 15 : Mobiliser les acteur.rice.s économiques.....	34
Proposition 16 : Informer et lancer des campagnes de sensibilisation à l'éco-mobilité.....	36
Proposition 17 : D'autres dispositifs essentiels en faveur d'une « Mobilité soutenable ».....	37
Documents à consulter.....	40

Contexte

- Dans la continuité du 2^e plan vélo (2017-2020), un 3^e Plan Vélo se met en place et constituera la feuille de route de la politique vélo de Bordeaux Métropole pour les 4 prochaines années. Il doit être approuvé en conseil métropolitain à l'été 2021. Un plan piéton est également prévu. Plus globalement, ces deux plans feront partie de la nouvelle stratégie des mobilités métropolitaines 2021-2035.
- Un processus de concertation a démarré en fin d'année 2020 afin de recueillir les attentes et les propositions des métropolitains. A cette occasion, Cycles et Manivelles a été sollicitée par Isabelle Rami, élue métropolitaine déléguée aux mobilités alternatives. Nous l'en remercions.
- Tout au long du mois de décembre, C&M a participé en visio-conférence à 5 réunions réunissant les principaux acteurs de la mobilité et du vélo sur les sujets suivants : « infrastructures », « services vélo », « relations usagers », « acteurs économiques » et « observation des pratiques ».
- Afin d'alimenter plus finement le futur Plan Vélo, une 2^e série de consultations « territorialisées » doit se dérouler au premier trimestre 2021.
- En avril-mai 2021, une 3^e série d'ateliers plus thématiques devrait également se tenir.
- Par ailleurs, fin novembre 2020, une consultation citoyenne sous forme d'enquête a été mise en ligne sur le site de Bordeaux Métropole (jusqu'au 15 janvier 2021) : <https://participation.bordeaux-metropole.fr/participation/deplacements/quelles-mobilites-pour-demain-sur-bordeaux-metropole>
- Les différents avis recueillis (habitant.e.s et organisations) doivent permettre d'alimenter la réflexion pour la future stratégie des mobilités métropolitaines 2021-2035.
- **L'objectif principal de ce document est de remettre aux décideur.euse.s les attentes et mesures concrètes que Cycles et Manivelles souhaite voir figurer puis appliquer dans le 3^e Plan Vélo mais aussi dans la stratégie des mobilités métropolitaines 2021-2035.**
- Ce document sera rendu public. Il s'adresse à tou.te.s (élu.e.s, technicien.ne.s, acteur.trice.s du territoire, citoyen.ne.s) et a vocation à être utilisé par les habitant.e.s métropolitain.e.s souhaitant participer aux différentes concertations à venir sur les mobilités.

Les grandes idées et principes défendus par Cycles et Manivelles

- La Mobilité est un sujet majeur qui, s'il est bien traité, contribue à rendre un territoire soutenable, accessible à tou.te.s et attractif.

- Le vélo et plus largement les modes actifs constituent une solution crédible, sérieuse, aux crises écologiques, sociales et sanitaires que nous traversons. C'est un formidable outil de résilience, générateur de bien être et d'apaisement.

- Sur la Métropole, 50% des trajets font moins de 3 km et 2/3 sont encore réalisés en voiture. Il y a donc une réelle marge de progression pour la marche, le vélo, les transports en commun et l'intermodalité (1)

- Si un certain volontarisme politique en faveur du vélo a pu être observé depuis les années 2 000 amenant la ville de Bordeaux dans le haut des classements des villes cyclables de France et même d'Europe, Cycles et Manivelles a relevé un **ralentissement** de cette progression ces dernières années avec des objectifs non atteints ou en retard (part modale vélo, Réseau Express VElo, discontinuités cyclables, limitation des vitesses et zones 30, ...) et même parfois des reculs (suppression de la piste cyclable du Pont F. Mitterrand en mai 2018, aménagements urbains pas ou peu cyclables, ...).

- Avec l'arrivée de ce nouveau Plan Vélo (2021-2024), nous nous trouvons donc aujourd'hui face une **réelle opportunité** de relancer la machine, franchir un nouveau cap et faire de la Métropole bordelaise, une véritable capitale européenne du vélo.

- **L'envie de faire du vélo continue de progresser chez la population. On le constate assez clairement sur le terrain. Il ne faudrait pas décevoir cette attente et donc répondre par des mesures fortes et des dispositifs pertinents.**

- Pour rédiger ses propositions, Cycles et Manivelles s'est basée sur ses habituelles revendications et valeurs, sur différentes publications, études et enquêtes (voir liste en fin de document), sur la pratique cycliste de son équipe ainsi que sur les nombreux retours du terrain reçus au quotidien par ses plus de 900 adhérent.e.s et les 6 milliers de visiteur.euse.s/an à la Maison du Vélo.

- Les propositions sont, certes, centrées sur le vélo mais en terme de mobilités, l'approche se doit d'être **globale**. La mise en place de véritables **plans de circulation piétons et vélo** s'impose avec une priorisation par mode reposant sur une analyse avantages/inconvénients. **En premier lieu, les modes actifs bien sûr, notamment la marche et le vélo, puis les transports en commun et en ultime recours la voiture, lorsqu'il n'est pas possible de faire autrement et si possible à taux d'occupation élevé.**

- La marche à pied est très souvent l'oubliée des politiques publiques de mobilité alors qu'il s'agit du principal mode de déplacement et qu'il se caractérise lui aussi par une réelle marge de progression. Le 1er Plan piéton.ne de la Métropole programmé à l'été 2021 sera de ce point de vue extrêmement important. A cet égard, **Cycles et Manivelles tient à préciser qu'elle défend les mesures favorables à la marche.**

Le Plan piéton.ne doit logiquement s'articuler avec le Plan Vélo (et inversement), à l'heure où des problèmes grandissants de cohabitation des différents modes de transport sur l'espace public sont observés. Dans la plupart des préconisations avancées dans ce

document, lorsqu'il est écrit « à vélo » ou « cyclistes », il faut lire « à pied et à vélo » ou « piéton.ne.s et cyclistes ».

- Il est important de **valoriser le transport fluvial par bateau** avec la mise en place d'un véritable Plan Berges de la Garonne ou encore d'autres modes plus originaux comme le **téléphérique**.

- Pour C&M, **l'intermodalité** est un enjeu central qui requiert une véritable réflexion spécifique. Les plans de circulation qui seront mis en place doivent favoriser et faciliter l'intermodalité Transports en Commun-Vélo-Marche.

- La Métropole est composée de 28 communes. La progression de la pratique du vélo s'est observée partout mais essentiellement sur Bordeaux centre (15% de part modale vélo à Bordeaux, contre 8% sur toute la Métropole). **Des efforts plus conséquents doivent être effectués au niveau de la périphérie, sur les communes de la 1ère couronne et au delà, là où une marge de progression est forte.**

- Il est important de **rendre le vélo accessible à toutes et tous**, notamment les populations qui semblent en être les plus éloignées. C'est pourquoi, un programme « **mobilité inclusive** » doit être mis en place, en direction des populations les plus démunies et les plus vulnérables.

- Enfin, si nous sommes convaincus que des **mesures incitatives facilitant la pratique quotidienne des modes actifs** sont nécessaires, elles resteront insuffisantes si elles ne sont pas couplées avec des **mesures contraignantes qui dissuadent de l'usage de l'automobile en solo**. Deux leviers efficaces sont à activer pour réduire la demande de transport automobile : la **vitesse** et le **stationnement**.

- Certaines propositions se sont concentrées plus spécifiquement sur la zone où Cycles et Manivelles exerce ses activités et où réside la grande majorité de ses adhérent.e.s à savoir : Bègles, Bordeaux-sud, Talence-est et Villenave d'Ornon.

- Il a été décidé de présenter nos demandes sous forme de **17 grandes propositions** qui constituent, pour l'essentiel, des réponses concrètes aux principaux freins à la pratique du vélo, de la marche et de l'intermodalité et faire de Bordeaux Métropole une **véritable capitale européenne du vélo**.

Adopter un 3e Plan Vélo (2021-2024) ambitieux, financé et concerté

Avant de décliner les 17 propositions concrètes de Cycles et Manivelles pour faire de la Métropole bordelaise un territoire « 100 % vélo friendly », il nous semble important de **dresser les caractéristiques attendues** de ce 3e Plan Vélo, de poser son cadre général. Il doit être plus ambitieux que le précédent, avec des moyens financiers et humains supplémentaires, sollicitant davantage de concertation et d'évaluation et bien sûr qu'il soit réellement appliqué.

Ambitieux

Avec les moyens déployés, l'ambition d'un Plan se mesure souvent aux objectifs fixés.

L'objectif du 2^e Plan Vélo (2017-2020) était d'atteindre 15 % de part modale vélo sur la Métropole en 2020. Les derniers chiffres disponibles affichent un part modale de 7,7 % en 2017, ce qui laisse penser que nous pourrions nous rapprocher aujourd'hui de la barre des 10 %.

A titre de comparaison, Anvers est actuellement à 33 % et Copenhague à + de 60 %.

Pour ce 3^e Plan, Cycles et Manivelles propose de fixer un objectif ambitieux mais réaliste de 20 % de part modale vélo en 2030.

Il s'agirait donc de **doubler la part modale vélo en 10 ans** (avec un rythme moyen de +1 % par an), ce qui est relativement ambitieux mais tout à fait possible si la volonté politique est réelle et si les moyens sont déployés.

Financé

Il est évident que **l'ambition affichée et les objectifs fixés ne peuvent être atteints sans la mobilisation de moyens humains et financiers conséquents**. Voir (2).

A titre indicatif, le précédent plan vélo (2017-2020) avait engagé 70 millions d'euros sur 4 ans, ce qui équivaut à 22 euros / an / habitant.

Bordeaux Respire avec Pierre Hurmic s'était engagé à multiplier par 5 le budget alloué au vélo et donc de le porter à **350 millions sur 6 ans**.

Afin d'élever le niveau d'ambition du prochain Plan Vélo, Cycles et Manivelles souhaite que cette promesse soit tenue.

Dans les faits, cela doit également se traduire par un renforcement en moyens humains notamment du service mobilités de Bordeaux Métropole puisqu'il sera amené à rendre opérationnel et efficace le Plan Vélo.

Les acteurs associatifs métropolitains de promotion du vélo doivent également pouvoir bénéficier d'un soutien renforcé.

Sur ce point financier, il serait utile pour la collectivité de mettre en place une veille permettant de saisir les opportunités financières européennes ou nationales existantes afin de co-financer le Plan Vélo.

Concernant les infrastructures, par exemple, l'appel à projets « Continuités cyclables » lancé par le Ministère de la transition écologique et solidaire et qui cible en particulier les discontinuités d'itinéraires (3) ou encore le programme ALVEOLE (voir proposition 8 sur le stationnement).

Concerté et évalué

- *concerté*

En amont de l'élaboration de ce 3^e Plan Vélo, une phase de concertation auprès des habitant.e.s de la Métropole et des acteur.rice.s « Mobilités » du territoire a été lancée fin 2020, ce qui est à saluer.

Pendant la période de mise en œuvre du Plan Vélo (2021-2024)

Pour tout nouvel aménagement de voirie important, projet urbain ou opération de renouvellement urbain, il serait également pertinent de mettre en place un processus de consultation sur l'axe mobilité auprès des acteur.rice.s du quartier (élu.e.s, riverain.e.s, associations, commerçant.e.s, etc.).

- *évalué*

Cycles et Manivelles demande la mise en place d'un « comité vélos » qui aurait pour mission d'effectuer le suivi et l'évaluation du Plan Vélo.

Il serait composé des différents acteur.rice.s de la Mobilité qui souhaitent s'y engager (collectivités, associations, entreprises, personnalités qualifiées, etc.) + un panel de citoyen.ne.s représentatif.ive.s.

Évaluation nécessaire du 2^e Plan Vélo (2017-2020)

Il serait très opportun d'effectuer une évaluation précise du 2^e Plan Vélo afin de déterminer ce qui a fonctionné et ce qui n'a pas fonctionné. Cela permettrait pour le 3^e

Plan d'assurer une continuité, de renforcer les mesures efficaces et d'arrêter ou faire évoluer ce qui ne fonctionne pas ou mal.

Évaluation souhaitable du Plan urgence vélo

Une évaluation doit aussi être faite pour le plan urgence vélo mis en place en mai 2020 à l'occasion de la crise du coronavirus.

Certains aménagements d'urgence pour faciliter la pratique cycliste ont été plutôt bien conçus (ex : rue Lamartine à Talence). Mais, pour d'autres ce n'est pas le cas. Il est important de revenir sur ces aménagements, le danger étant de pérenniser de manière quasi irréversible des dispositifs peu satisfaisants. Apposer un simple pictogramme vélo sur la chaussée pour en faire un « aménagement cyclable » est de notre point de vue inacceptable et contre productif. (ex : rue Sévène à Talence ou rue Ferdinand Buisson à Bègles)

A noter : Talence a lancé à l'automne 2020 une consultation citoyenne d'évaluation des aménagements cyclables temporaires qui a recueilli 2 000 avis. Il pourrait être intéressant d'en connaître les résultats.

Cohérent

Les objectifs et mesures figurant dans le Plan Vélo devront respecter le principe de non contradiction entre-eux (ex : l'objectif « quartiers apaisés » est incompatible avec le maintien d'une vitesse automobile à 50 km/h) mais aussi et surtout avec les mesures des autres documents de planification de la Métropole.

Ainsi :

- L'**articulation** du Plan vélo avec les documents de planification et autres plans (stratégie métropolitaine des mobilités, incluant le Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains SDOM, le futur Plan piéton.ne, le Plan climat, etc.) est indispensable pour s'assurer de la cohérence des politiques menées et décisions prises sur le sujet.
- L'articulation avec les autres **échelles** et compétences territoriales en matière de Mobilités, à savoir le Département de la Gironde et la Région Nouvelle-Aquitaine, est également primordiale.

Proposition 1 : réaliser un réseau cyclable sécurisé, continu et jalonné

Le sentiment d'insécurité est le premier frein à la pratique du vélo en ville (4).

Pour réduire ce ressenti lié à la promiscuité avec les véhicules motorisés, il est primordial de mettre en place un véritable plan de circulation cyclable, à deux niveaux (voir plus bas), avec des itinéraires sécurisés permettant de relier entre eux, sans effet de coupure, les lieux de vie importants de la Métropole (zones d'emplois, commerces, écoles, loisirs, services municipaux, etc.).

Lors de la campagne électorale de Bordeaux Respire, l'engagement a été pris de donner la priorité aux mobilités actives (marché, vélo...) afin qu'un minimum de 50 % de l'espace leur soit consacré dans les aménagements de voirie.

Cycles et Manivelles (C&M) est favorable à l'**instauration d'un réseau cyclable structurant à deux niveaux** :

- Un **Réseau cyclable principal à haut niveau de service** sur la Métropole. C&M soutient en grande partie la proposition de Vélo-Cité (5). Ce réseau doit être jalonné par les différents pôles de mobilité (gares, stations de Tram, bus, etc.) et connecté aux schémas départementaux, régionaux et nationaux/européens. L'actuel Réseau Express Velo en cours de réalisation a démarré au coup par coup ce qui a engendré de nombreuses discontinuités qu'il s'agit de résorber en priorité.

- Un **Réseau cyclable secondaire de desserte plus fine et locale** des territoires auquel peut s'ajouter des itinéraires malins (voir proposition 4). Ce réseau secondaire doit être connecté au réseau principal.

Sur Bègles et les environs, C&M a identifié les besoins prioritaires en terme d'itinéraires cyclables, continus et sécurisés, que ce soit pour le réseau principal ou secondaire.

Nous nous sommes essentiellement basés sur notre expérience de la pratique quotidienne du vélo sur le territoire, le retour de nos adhérent.e.s et la carte de la campagne de la FUB « *Parlons vélo* » en 2020 sur laquelle se sont exprimé.e.s 177 cyclistes sillonnant Bègles et ses environs (6).

1. La route de Toulouse et les boulevards

- **La route de Toulouse** : un axe Nord-Sud extrêmement structurant et prioritaire

Le Haut de la route de Toulouse connaît actuellement une expérimentation dans le cadre du Plan urgence vélo avec la mise en place de bandes cyclables temporaires. Ces bandes ne sont pas satisfaisantes et ne doivent pas être pérennisées.

En effet, il est impératif d'accorder sur cet axe une place prépondérante aux modes actifs avec notamment des aménagements cyclables en site propre (et non pas de simples bandes cyclables ou pictos vélo) ainsi que des trottoirs larges nécessitant parfois de supprimer du stationnement automobile.

- **Les boulevards** : une autre priorité pour le réseau à haut niveau de service

Mêmes demandes que sur la route de Toulouse. Une concertation est également en cours.

Certaines zones des boulevards connaissent une expérimentation dans le cadre du plan d'urgence vélo avec l'instauration de bandes cyclables temporaires (cohabitation bus – vélo et/ou bandes plus larges). En l'état, ce n'est pas satisfaisant et ce qui a été fait ne doit pas être pérennisé.

C&M souhaite la mise en place d'aménagements cyclables en site propre, larges et sécurisés permettant une continuité aux intersections.

Deux gros points noirs ont été identifiés sur le secteur sud : au niveau de l'intersection avec la route de Toulouse et au niveau de l'intersection avec le Cours Victor Hugo.

2. L'axe Nord-Sud (Bègles - Bordeaux centre)

- **L'axe route de Toulouse – Nansouty – Cours de la Somme – Victoire**

Cet axe Nord-Sud, très emprunté et pratique pour rejoindre le centre de Bordeaux, est peu doté d'aménagements cyclables et jugé très peu sécurisé par les cyclistes. Malheureusement, le réaménagement récent de la place Nansouty a été très mal fait. Il n'accorde pas de place sur la chaussée aux cyclistes.

C&M souhaite une continuité cyclable sécurisée sur cet axe Nord Sud.

Une expérimentation, dont il faudra tirer les enseignements, est actuellement en cours (Plan d'urgence vélo) entre Victoire et Nansouty : passage en sens unique voiture (dans le sens Victoire vers Nansouty) + 2 voies « Bus + vélo » (une dans chaque sens).

- **La Continuité Cours Victor Hugo – rue de Bègles – Capucins**

Cet axe Nord-Sud est également très pratiqué par les cyclistes pour rejoindre le centre de Bordeaux (Capucins) mais l'itinéraire, là aussi, n'est pas doté d'aménagements cyclables et jugé peu sécurisé par les cyclistes.

Une expérimentation a été programmée en décembre 2020 (Plan d'urgence vélo) : passage en sens unique pour les voitures de St Germain vers Capucins et une voie « bus et vélos » dans le sens Capucins vers St Germain. Là aussi, il faudra en tirer les enseignements.

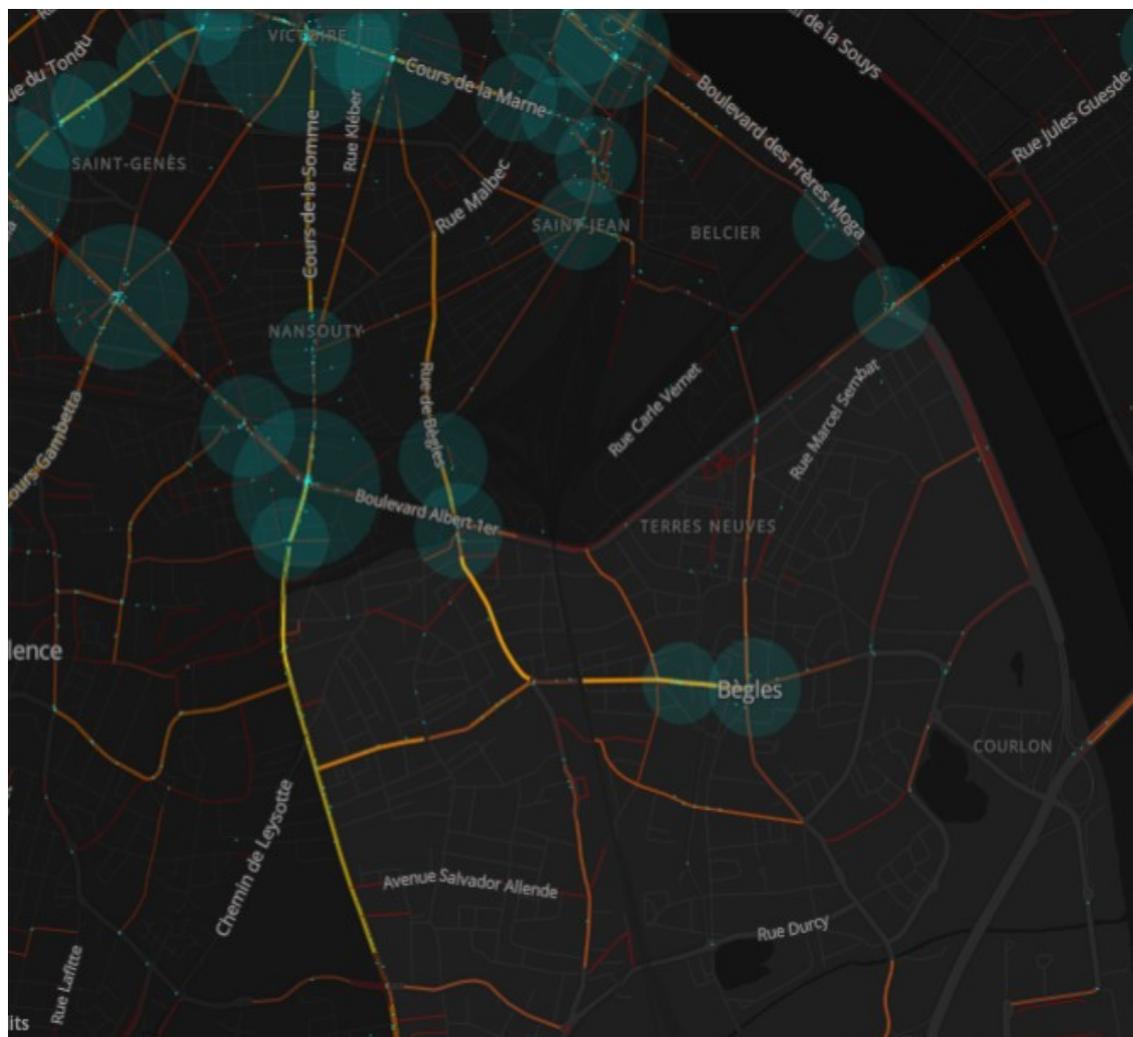


Figure 1: Plate-forme Parlons Vélo ! Municipales 2020 de la FUB. Itinéraires et points noirs illustrés par les tracés de couleur.

- **Le Cours Victor Hugo à Bègles**

Une priorité. Très utilisé par les cyclistes (axe structurant béglais, nombreux commerces de proximité et marché), le Cours Victor Hugo ne dispose pas encore d'aménagements cyclables. Par ailleurs, la chaussée est très abîmée.

Une expérimentation pourrait y être envisagée : mise en sens unique pour les voitures ? Zone de rencontres ou aire piétonne au niveau de la zone la plus commerçante (secteur du marché) ?

- **La rue Pierre & Marie Curie à Bègles**

Utilisée pour rejoindre les boulevards, disposant de commerces ainsi que du Centre social et culturel l'Estey (lieu de vie important de Bègles), la rue Pierre et Marie Curie est également une priorité : actuellement, il n'y a pas d'aménagement cyclable, la chaussée est abîmée et les trottoirs sont très étroits (parfois à peine 0,6 m de large avec un poteau électrique au milieu du trottoir).

- **La rue du Chevalier de la Barre - avenue Jules Guesde – avenue Alexis Capelle**

C'est un itinéraire sans aménagement cyclable assez emprunté et pratique pour rejoindre les boulevards. Doté de commerces et d'équipements sportifs (complexe Duhourquet), cet axe est utilisé pour aller du 14 juillet aux quartiers du Prêche et Sembat ou vers le Sud Est (Mairie Bourg, Dorat-Verduc).

- **La rue Ferdinand Buisson – rue Alexis Labro**

C'est un axe très important qui dessert de nombreux lieux de vie (écoles et commerces) ainsi que le quartier Mussonville et le Sud-ouest de Bègles.

Dans le cadre du plan d'urgence vélo, un simple marquage (pictos vélo peints au sol) a été réalisé sur le tronçon sud de la rue F. Buisson. Ce type de marquage est peu satisfaisant.

3. L'axe Est-Ouest (Bègles – Talence)

L'axe Est-Ouest est extrêmement important puisqu'il permet d'effectuer des trajets périphériques et de relier Bègles à Talence/Villenave d'Ornon (hôpital Robert Picqué, campus universitaire, Bois de Thouars, etc.)

- **Rues Léon Gambetta – Lerousseau - Salengro – Favarque**

C'est un des axes qui recueille le plus de demandes d'aménagement de la part des cyclistes. Il permet de rejoindre la Route de Toulouse, d'accéder au 14 juillet, à la Maison du Vélo, à la station de TRAM Musard, à la piscine, aux commerces, à la Poste, à l'école élémentaire Roger Salengro, au Collège Berthelot, et. Il n'y a pas pour le moment d'aménagement cyclable.

Une expérimentation pourrait être menée avec la mise en place d'un sens unique voiture.

- **Avenue du professeur Bergonié**

Il est extrêmement important de permettre à nouveau aux cyclistes et piéton.ne.s de franchir la Garonne à ce niveau (en plus du futur Pont Simone Veil qui devrait être livré au mieux en 2024).

C&M souhaite :

- La mise en place rapide d'une piste cyclable/piétonne en encorbellement sur le pont Mitterrand.

Par ailleurs, C&M demande :

* L'expérimentation de liaisons fluviales « Port de Bègles-Bouliac ». Une initiative de ce type, annoncée publiquement, devait être menée à l'été 2019 mais elle n'a pas été mise en place.

* L'étude d'un téléphérique entre Latresne, Bouliac, les rives d'Arcins et la gare de Bègles ou toute autre forme de franchissement de la Garonne écologique, rapide, simple et économe.

5. La zone d'activités commerciales des Rives d'Arcins

Depuis le centre de Bègles ou de Villenave d'Ornon, l'itinéraire cyclable pour se rendre à vélo sur la zone Rives d'Arcins est correcte (pistes et bandes cyclables), mais on y dénombre très peu de cyclistes. En effet, une fois arrivée au niveau de cette immense zone commerciale, celle-ci est dénuée d'aménagements cyclables et y circuler à vélo s'avère très périlleux, voire dangereux.

A noter également, il n'y a pas de stationnements vélos à proximité de la grande galerie Rives d'Arcins ni devant la plupart des autres enseignes de la zone.

C&M demande de :

* Mettre en place un véritable plan de circulation vélos-piéton.ne.s sécurisé et jalonné sur cette zone ainsi que des places de stationnement pour les vélos devant les commerces.

* Corriger les discontinuités importantes entre Villenave d'Ornon et Bègles, y compris sur le chemin de halage le long de la Garonne à Villenave d'Ornon (discontinuité probablement due au golf)

6. Avenue du Maréchal Leclerc - Quai du Président Wilson – Rue des Quatre Castera

Il s'agit d'un axe à promouvoir pour aller vers l'Est et rejoindre le Quai Wilson ainsi que la voie sur berges de la Garonne.

* Le quai du Président Wilson doit être complètement réaménagé en coulée verte avec des voies cyclables et piétonnes pour assurer une continuité vers le futur Pont Simone Veil, puis Paludate et rejoindre les quais vers Bordeaux.

* Un double connexion piéton.ne.s-cyclistes par l'avenue du Maréchal Leclerc et la rue des Quatre Casters doit être assurée.

* Plus au Sud vers Bègles plage, une petite discontinuité cyclable est à corriger sur la portion de la rue des Quatre Casters entre Louis Blériot et Pierre Mendès France.

L'enjeu est de pouvoir à terme relier le Delta Vert de Bègles au projet de voie verte le long des Berges de la Garonne jusque Bordeaux.

Proposition 2 : Multiplier les aménagements et dispositifs facilitant la circulation à vélo en ville

Un attirail de dispositifs existe aujourd'hui pour sécuriser et faciliter les déplacements à vélo en ville (7).

C&M demande par conséquent la mise en place systématique de tels dispositifs sur les communes de la Métropole, là où cela est pertinent et sans danger pour les usager.e.s. :

- Généraliser les cédez-le-passage aux feux pour les cyclistes.
- Généraliser les doubles-sens cyclables.
- Généraliser les SAS cyclistes aux feux tricolores.
- Mettre en place des zones de circulation apaisée comme les zones 30, les zones de rencontres et les aires piétonnes (8).
- Pour les rues étroites à trafic motorisé faible, il y a aussi la possibilité de mettre en place des vélo-rues (9).
- Rendre certaines rues (ou portions de rue) à très faible circulation non accessibles aux voitures (hors résidents) et créer ainsi des « rues aux enfants » (10) qui seraient permanentes.
- Certains aménagements notamment les zones de circulation apaisée requièrent de réaliser des études de faisabilité en amont mais aussi d'instaurer un processus de concertation avec les « acteurs » de la zone concernée (habitant.e.s, commerçant.e.s, bailleurs de logements, associations, comités de quartier, etc.).
- Pour que ces « nouveaux » aménagements/dispositifs soient bien acceptés par les usager.e.s, il est essentiel de les rendre compréhensibles en s'assurant à la fois d'un bon marquage au sol et d'une signalétique en hauteur visible (panneaux).

Proposition 3 : Faire des aménagements cyclables de qualité, visibles, compréhensibles et durables

Pour rendre attractif la pratique du vélo, il est essentiel que les aménagements cyclables soient de qualité.

C&M émet une série de préconisations :

- Sur les aménagements cyclables et les choix techniques, il est très important de pouvoir disposer d'un référentiel commun clair et cohérent à appliquer sur toute la Métropole. Celui qui existe actuellement est à mettre à jour et à valider. Ce référentiel commun doit définir les règles de l'art sur les aménagements et dispositifs cyclables, le revêtement, la signalétique, l'éclairage, etc.

- Il s'agira de bien définir les niveaux de hiérarchie des réseaux cyclables (deux pour la Métropole) et d'établir des connexions fluides entre ces deux réseaux et ceux qui sont à une échelle plus grande (schéma départemental, régional, eurovélo, ...) .

- Concernant le réseau principal à haut niveau de service (ou REVE), il s'agit de travailler en priorité sur les discontinuités et les connexions avec les autres niveaux.

- Pour le réseau principal à haut niveau de service, avec l'essor des vélos cargo et des remorques, les aménagements cyclables doivent être également larges et confortables. Une largeur suffisante permet également des dépassements plus faciles.

→ Pour une piste cyclable bidirectionnelle, une largeur d'environ 4 mètres est fortement recommandée, le minimum étant 3 mètres.

→ Pour une piste unidirectionnelle, la largeur recommandée est de 2,50 à 3,50 mètres

→ Pour une bande cyclable unidirectionnelle, il est préconisé 1,50 mètre minimum (hors caniveau).

- Un revêtement confortable et roulant

De nombreux critères entrent en jeu pour choisir un bon revêtement : empreinte carbone, durée de vie, coût, résistance aux éléments, etc. (11)

En ville, le revêtement doit être confortable et roulant (granulométrie fine) pour les cyclistes sans être source de problèmes de sécurité, en particulier le risque de glissades.

Pour la collectivité, d'autres critères interviennent tels que le coût, la durée de vie, les besoins d'entretien, etc.

L'enrobé à froid semble un bon compromis.

- Un marquage au sol durable

Il est important d'entretenir régulièrement les marquages au sol notamment de type peinture qui, avec le passage des véhicules, la pluie, etc., s'effacent avec le temps.

- Des aménagements éclairés

Sur la Métropole, certaines communes éteignent l'éclairage public la nuit, ce qui est une bonne mesure pour réduire la pollution lumineuse et son impact sur les écosystèmes mais également pour faire des économies d'énergie.

Rouler de nuit à vélo, dans le noir complet, peut s'avérer dangereux et peu rassurant. C'est pourquoi, il est important que les aménagements cyclables soient visibles de nuit (granulats phosphorescents, détecteurs de présence LED, ...).

- Des aménagements entretenus et nettoyés

Il est important de bien entretenir les aménagements cyclables (au même titre que les aménagements routiers pour les automobiles).

Des problèmes sont récurrents comme les envahissements par la végétation ou les racines des arbres, les nids de poule, etc.

Proposition 4 : Identifier et valoriser les itinéraires cyclables « malins »

- En dehors de certains grands axes du réseau cyclable principal (RCHNS), ou même du réseau secondaire, qui peuvent être anxio-gènes pour les cyclistes non aguerris ou novices (trajets avec enfants, cohabitation avec les bus, bandes cyclables étroites, etc.), il peut être opportun d'imaginer et mettre en avant des itinéraires bis ou « malins », sur des axes moins structurants et probablement moins rapides mais plus pratiques et sécurisants.

Nous pensons par exemple à l'EuroVélo3 (la Scandibérique) qui traverse Gradignan, Villenave d'Ornon, Bègles et passe à la gare St Jean (axe Nord-Sud). Même s'il reste des tronçons à sécuriser, cet itinéraire gagnerait à être plus connu et valorisé grâce à une meilleure communication et signalétique (par exemple entre Terres Neuves et la Gare Saint-Jean à Bordeaux ou encore entre le stade Moga et le Parc de Mussonville à Bègles), comme c'est le cas quartier Saint Genès où un itinéraire vélo est préconisé pour se rendre à Mériadeck.

- C&M recommande également de mieux indiquer (grâce à des panneaux et un meilleur marquage au sol) les itinéraires empruntant des passerelles piétons – vélos permettant de franchir des voies rapides, rocadés, lignes ferroviaires, cours d'eau, etc. Ces passerelles

sont très pratiques et parfois malheureusement cachées (car à la fin de voies sans issues ou culs de sac).

Exemples : passerelle de l'Impasse des camps ou passerelle au niveau de Marcel Delattre – rue du 19 mars 1962 à Bègles, passerelle au niveau de Boris Diaw à Talence, ...

Proposition 5 : Équiper le réseau cyclable d'une signalétique performante et cohérente

La signalétique est une donnée importante pour que les cyclistes se sentent bien accompagné.e.s et aidé.e.s dans leurs déplacements grâce à des indications sur leur position ainsi que sur leurs possibilités de destination et de rabattement.

Le schéma cyclable à haut niveau de service doit donc être correctement jalonné tout comme le réseau secondaire et les itinéraires malins (voir propositions 1 et 4).

Pour Bègles par exemple :

- Une bonne signalétique du Delta Vert serait pertinente. La continuité Mussonville – Port de Bègles est à l'heure actuelle peu lisible.
- Une meilleure signalétique de l'Euro Vélo 3 – la Scandibérique est également indispensable.
- Chaque niveau du réseau cyclable devrait avoir son propre référentiel en matière de signalétique. Ainsi, un balisage par code couleur avec des pictogrammes et/ou numéros spécifiques en fonction de la hiérarchisation du réseau serait adapté (réseau à haut niveau de service, réseau secondaire, itinéraires malins, boucles, ...).
- Sur le parcours, les principaux lieux et équipements d'intérêts pourraient être indiqués (gares, pôles d'échanges, établissements scolaires, commerces, services administratifs, maisons du vélo, etc.).
- Les temps de parcours et les distances sont également des informations intéressantes qui pourraient figurer sur certains panneaux notamment ceux du réseau à haut niveau de service. En prenant conscience de la rapidité pour accéder à certains lieux à vélo, les habitant.e.s de la Métropole et les visiteur.euse.s pourraient être incité.e.s à passer au vélo.
- Pour les voyageuses et voyageurs à vélo, C&M préconise la mise en place de bornes d'infos (panneaux), la localisation des points accueils vélo, les lieux vélo-friendly, l'existence des lieux dédiés à la Mobilité, les ateliers vélo, etc.

Proposition 6 : Doter la région bordelaise d'un réseau de véloroutes - voies vertes dense et connecté

C&M recommande :

- La constitution d'un réseau vélo d'envergure sur la région bordelaise qui soit continu et connecté. Quelle que soit l'échelle concernée, locale, intercommunale, départementale, régionale, nationale ou européenne (véloroutes), une bonne connexion entre les différents niveaux de réseaux cyclables est essentielle.
- Avec la Région (Schémas régionaux) et le Département (Le Plan Départemental de Déplacement à Vélo (PDDV), Bordeaux Métropole doit se positionner comme un acteur majeur de la mise en place d'un réseau d'envergure de véloroutes et voies vertes traversant son territoire.

Pour C&M, parmi les priorités :

- Permettre de rentrer facilement à vélo dans la Métropole et d'en sortir facilement en assurant des connexions continues et sécurisées vers les grands itinéraires vélos de la région (Eurovélo, SN3V, etc.).
- Signaliser et jalonner ces itinéraires (exemple : eurovélo 3, connexions avec la Vélodyssée, le tour de Gironde à vélo, etc.)
- Soutenir la création d'une liaison cyclable rapide de la Métropole vers le Bassin d'Arcachon.
- Imaginer de nouveaux projets comme une voie verte le long des berges de la Garonne (Bordeaux - Bègles - Langon)
- Plus largement, engager un travail de réflexion avec le Département (futur Schéma départemental du tourisme) et les professionnel.le.s du Tourisme pour développer les vacances à vélo (depuis ou vers Bordeaux).

Proposition 7 : Penser l'intermodalité comme un enjeu central

Sur une journée, la vie des citoyen.e.s est rythmée par de nombreux déplacements jalonnés de différentes étapes (lieu de travail, école, sport, loisirs, courses, etc.), le manque d'interopérabilité entre le vélo et les autres modes de transports est un frein réel à sa pratique.

Cette question est importante pour les habitant.e.s de la Métropole mais aussi pour les personnes résidant au-delà de BM et qui y viennent régulièrement ou ponctuellement : vélotafeur.euse.s, voyageur.euse.s à vélo, etc.

C&M est par conséquent très favorable au développement de l'intermodalité vélo-transports en commun.

Voici les principales préconisations :

- **Lancer une réflexion spécifique sur l'intermodalité** avec tous les acteur.rice.s concerné.e.s (autorités organisatrices de transport, exploitant.e.s, Département, Région, SNCF, associations d'usager.e.s, etc.).

- L'intermodalité doit être incitée au niveau tarifaire

* Des « tickets uniques multimodes » à tarif réduit pourraient permettre aux usager.e.s d'utiliser tous les modes de transports TBM, tout comme des « pass intermodalité » pour les connexions TER/réseau TBM.

* D'une manière générale, l'embarquement des vélos dans les différents types de véhicules doit être gratuit ou à un coût dérisoire.

- Faire des gares et des grandes stations de transports en commun (TC) des pôles d'échanges

* Les gares et grandes stations de Tram doivent être envisagées comme de grands pôles d'échanges multimodaux mais aussi de potentiels lieux de vie à inscrire dans les projets urbains.

* La Métropole, en partenariat avec Gares et Connexions, pourrait lancer un programme de valorisation des gares dont certaines (Bègles, Talence,) pourraient être rénovées, disposer de services et devenir, à terme, de véritables nœuds multimodaux (train, liaison TRAM, bus, vélo, plateforme de co-voiturage...).

* Les gares doivent être aménagées pour permettre aux cyclistes d'accéder facilement aux quais grâce à l'instauration de rampes d'accès (ou ascenseurs).

* Dans ces pôles d'échanges, on doit également pouvoir accéder facilement à des places de stationnements vélo sécurisés et suffisamment nombreux.

- Favoriser l'intermodalité vélo-transports en commun

Il y a deux grandes cibles : les vélotafeur.euse.s qui habitent la région bordelaise et viennent travailler sur la Métropole (lignes TER et cars) et les voyageur.euse.s à vélo aussi bien en séjours longs (en saison) qu'en séjours courts (week-end, ponts, etc.).

L'application par décrets de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) devrait permettre de faciliter l'intermodalité vélo et transports en commun au niveau du matériel roulant, notamment les trains (TER) et les cars (TransGironde).

* Vélo-train

- Pour les trains de voyageur.euse.s neufs et rénovés (hors services urbains), la LOM a instauré l'obligation d'emplacements destinés au transport de vélos non démontés. Le décret du 19 janvier 2021 a précisé les modalités et annonce huit emplacements vélos dans les trains de voyageur.euse.s pour les services régionaux et longue distance.

- Il y a une attention particulière à avoir sur certaines lignes très fréquentées notamment Libourne-Bordeaux-Arcachon. Et, en saison, les deux lignes Bordeaux-Arcachon et Bordeaux-Pointe de Graves sont souvent saturées avec un risque élevé de rester à quai avec son vélo.

* Vélo-car

- A partir du 1er juillet 2021, la LOM décrète que les autocars neufs utilisés pour des services réguliers de transport public routier de personnes (hors services urbains), devront être équipés d'un système pour transporter au minimum cinq vélos non démontés.

- Actuellement, les cars de TransGironde à destination du Département acceptent les vélos, dans la limite de la place disponible dans les soutes à bagages. La prise en charge coûte 1€ pour les voyageur.euse.s. Mais en soute, il y a souvent peu de places disponibles (beaucoup de bagages, valises notamment en période de vacances ou le WE) et les vélos peuvent s'abîmer. Et les possibilités offertes dépendent souvent du bon vouloir des chauffeur.euse.s.

Sur certaines lignes, C&M préconise de :

- Installer des systèmes de racks avec des crochets à l'arrière du bus (jusqu'à 8 vélos).

Voir ce qui a été mis en place sur les lignes de cars Albi-Castres ou dans le Finistère, entre autres la ligne Roscoff- Morlaix

* Vélo-bus

- En ce qui concerne les bus urbains de Tbm, seul le vélo pliant, considéré comme un bagage, peut monter à bord.

- Là aussi, des systèmes de racks avec des crochets à l'arrière du bus seraient possibles sur certaines lignes et permettraient d'accrocher jusqu'à 8 vélos.

* Vélo-tram

- Dans un premier temps, il faudrait revoir avec Keolis les règles d'embarquement des vélos dans les Trams et voir dans quelle mesure il serait possible de faciliter cette pratique.

En effet, il est interdit d'embarquer un vélo (sauf plié) aux heures de pointe (donc là où il y a une forte demande). S'il.elle le juge nécessaire (trop de monde dans la rame), un.e conducteur.rice de tram peut interdire l'accès à un.e cycliste durant les heures creuses, ce qui est un risque trop grand à prendre pour les cyclistes et donc dissuasif.

- Un dispositif spécifique devrait être imaginé pour faciliter l'embarquement des vélos dans les Tram desservant le haut plateau de la Rive droite.

- Optimiser le système de navettes fluviales et l'embarquement des vélos

La Métropole dispose d'un atout naturel, La Garonne, qui pourrait être mieux valorisée, notamment pour le transport de voyageur.euse.s.

C&M est favorable à :

- La mise en place de nouveaux pontons, de nouvelles lignes (exemple : Bassens-Bordeaux-Bègles), l'augmentation du nombre de navettes fluviales et un plus grand cadencement avec des emplacements réservés aux vélos (embarquement des vélos gratuit).

- L'instauration de liaisons fluviales rapides allant au-delà de la Métropole avec possibilité d'embarquement des vélos. Exemples : Blaye-Bordeaux, Pauillac-Bordeaux, Cadillac-Bordeaux.

- Favoriser l'essor du vélo pliant

Très pratique pour l'intermodalité mais encore trop méconnu ou peu prisé, le vélo pliant, est considéré comme un simple bagage une fois plié. Il constitue donc une vraie solution pour développer l'intermodalité vélo-transports en commun.

Il est aussi une solution au problème de manque de place pour ranger en sécurité son vélo chez soi ou sur son lieu d'activités.

C'est pourquoi C&M recommande de :

- Soutenir financièrement l'acquisition de vélos pliants (voir proposition 14)

Proposition 8 : Doter le territoire en stationnements vélos accessibles, sécurisés et de qualité

La question du stationnement est essentielle et très souvent liée à celle du vol de vélos. Elle représente un frein indéniable à la pratique du vélo et constitue, par conséquent, un enjeu important.

Le stationnement vélo au niveau de l'espace public

Une consultation sur le stationnement vélo à Bègles a été réalisée par C&M en 2018. Il ressort que le manque de stationnement est un frein aux déplacements à vélo sur la commune pour 32 % des personnes interrogées.

L'offre de stationnement « public » doit être si possible sécurisée, visible, facilement accessible et éclairée.

C&M demande de :

- Mettre en place et/ou augmenter le nombre de stationnements vélos là où il existe des besoins avérés sur la Métropole. Il s'agit principalement des nœuds multimodaux (gares, stations de tram, etc.) et des lieux de vie (établissements scolaires, cinémas, commerces, gares, gymnases, stades, etc.). Un gros travail d'identification des besoins est à faire.

A savoir : la Loi d'Orientation sur les Mobilités promulguée en décembre 2019 oblige les gares de voyageurs, les pôles d'échanges multimodaux et les gares routières à être équipés de stationnements sécurisés pour les vélos avant le 1er janvier 2024. Un décret d'application devrait prochainement préciser cette obligation.

- Face à l'explosion de l'usage des vélos cargos et remorques, instaurer des attaches spécifiques pour ces types de vélos.

- Augmenter la capacité de stationnements vélo sécurisés et accessibles à la Gare St Jean.

- Créer ou agrandir les locaux vélos des établissements scolaires et des équipements publics. Voir le dispositif ALVEOLE2 de la FUB : grâce à ce programme, le coût des travaux peut être pris en charge à hauteur de 60% et la sensibilisation à l'éco-mobilité du public concerné à hauteur de 100% (12).

- Anticiper l'interdiction du stationnement motorisé à moins de 5 mètres des passages piétons en 2026, en transformant au plus tôt ces places libérées en stationnement vélos (voir aussi la proposition 9).

- Aménager des places de stationnement et de livraison pour les vélos cargo et remorques (artisans, coursiers et livreurs, associations, etc.)

- Penser à coupler stationnement vélo et végétalisation/embellissement des quartiers avec par exemple les appuis vélo végétalisés « tulip »

** Pour les vélos station / intermodalité : voir proposition 3 de Vélo-Cité (5).*

Pour l'habitat collectif, les bâtiments du tertiaire et du public

C'est le Plan Local d'Urbanisme (PLU) qui fixe le nombre de places de stationnement vélos en fonction du type de construction (habitats collectifs, bâtiments à usage commercial, industriel, bureaux, établissements et équipements publics, etc.)

C&M demande par conséquent que :

- Lors de la prochaine révision du PLUi de Bordeaux Métropole (qui concerne les 28 communes), des normes minimales de stationnement des vélos ambitieuses soient imposées pour toutes les nouvelles constructions.

Concernant les habitations collectives existantes, il y a un réel déficit d'abris vélos sécurisés notamment au niveau des logements sociaux les plus anciens. Sur ce point, C&M recommande :

- La mise en place d'une réflexion et des actions à mener en direction des bailleurs de logements pour qu'ils rénovent et agrandissent les locaux à vélos vétustes.

Les bailleurs de logements sociaux sont également concernés par le dispositif ALVEOLE2 de la FUB avec une prise en charge du coût des travaux à hauteur de 60% et la sensibilisation à l'éco-mobilité du public concerné à hauteur de 100%.

Proposition 9 : Pour une Métropole réellement apaisée, dissuader de prendre la voiture par des mesures contraignantes (vitesse, stationnement,...)

Si l'offre d'alternatives à la voiture individuelle est nécessaire, cela n'est pas suffisant. Il est également impératif de mettre en place des mesures dissuasives pour en réduire le nombre et la place dans l'espace public. Mais cela requiert des décisions politiques fortes.

C&M souhaite que deux leviers soient activés :

1. Réduire la vitesse autorisée des véhicules motorisés.

C'est une mesure efficace qui permet de diminuer la violence routière, la pollution, les nuisances sonores, le sentiment d'insécurité et rendre la voiture moins « attractive ».

Lors de la campagne électorale, Bordeaux Respire avec Pierre Hurmic s'est engagé à une réduction globale des vitesses : 20 km/h dans les quartiers apaisés, 30 km/h en ville, 50 km/h sur les axes pénétrants, 70 km/h sur la rocade.

C&M souhaite que cette promesse soit tenue et demande donc :

- Aux communes de Bordeaux Métropole de s'inspirer de l'expérience de Bègles qui a expérimenté et adopté la « ville zone 30 » sur le périmètre intra-rocade (excepté les grands axes des zones extérieures à la rocade à savoir Rives d'Arcins + la rue Louis Blériot et le Quai Wilson) donc de limiter également la vitesse à 30 km/h sur leur périmètre intra-rocade et hors axes pénétrants.

- Partout où cela est pertinent (notamment sur certains axes structurants), de mettre en place des dispositifs de modération de la vitesse des véhicules motorisés : ralentisseurs, écluses ou chicanes, etc.

- Après un temps d'information dit de « prévention pédagogique », de mettre en place des radars et des campagnes de sanctions des excès de vitesse.
- De ne pas « se reposer » uniquement sur la Ville 30 et généraliser les zones de rencontres (limitées à 20 km/h) et les aires piétonnes dans les quartiers résidentiels et commerçants.

2. Contraindre le stationnement automobile

En ville, la possibilité de stationner est un des déterminants principaux de l'usage de l'automobile. Plus il est simple de se garer, plus l'usage de la voiture est élevé. Les facilités pour se garer doivent donc être réduites, notamment en diminuant l'offre et en empêchant le stationnement illégal.

C&M demande donc de :

- Réduire globalement l'offre de stationnement automobile, notamment le nombre de places sur la chaussée.
- A l'occasion d'opérations effectuées sur la voirie, supprimer des places de stationnement afin de faciliter la circulation des piétons, des cyclistes et des bus.
- A l'occasion de la révision du PLU métropolitain, réduire le nombre de places de stationnement automobile autant que possible.
- Anticiper l'interdiction du stationnement motorisé à moins de 5 mètres des passages piétons en 2026, en transformant au plus tôt ces places en stationnement vélo.
- En fonction des besoins, continuer d'instaurer ou agrandir les parcs relais de stationnement aux terminus des lignes de TRAM et au niveau des gares de desserte.

Il est également impératif d'empêcher les stationnements automobiles illicites qui se font sur les trottoirs, les bandes et pistes cyclables ou encore les passages piétons. C'est une pratique très développée qui met en danger les piétons, cyclistes, personnes se déplaçant en fauteuil, personnes avec poussettes, etc.

C'est pourquoi, C&M demande de :

- Mettre en place des dispositifs anti-stationnement (bordures ou rehaussements de trottoirs, ...) et/ou sanctionner les stationnements illégaux par des campagnes de verbalisation fréquentes.

A noter : il y a une opportunité à saisir pour mettre en place des dispositifs anti-stationnement qui serviraient à revégétaliser la ville (bacs à fleurs, arbres, etc.).

Attention : les bornes ou potelets ne sont pas recommandés car ils peuvent s'avérer dangereux pour les cyclistes.

Proposition 10 : Mettre en place un plan d'actions métropolitain pour des « écoles apaisées »

L'objectif est d'encourager les parent.e.s à emmener leurs enfants à l'école à pied, à vélo ou en transports en commun et d'éloigner la violence routière des abords des écoles en restreignant la circulation automobile, le dépose minute et le stationnement sauvage sur les trottoirs et voies cyclables.

Selon une récente étude Harris (13), la voiture est encore largement en tête des moyens de transport utilisés pour les déplacements domicile-école (70 % l'utilisent au moins de temps en temps et 47 % le plus souvent) devant la marche (38 % et 23 %) et enfin le vélo (seulement 21 % et 4 %). Pourtant, 84 % des parent.e.s qui utilisent la voiture aimeraient changer pour d'autres modes, 33 % envisagent le vélo et 24 % la marche. Par ailleurs, 87 % sont favorables à la mise en place de rues scolaires.

L'attente est donc réelle et fait, de surcroît, l'objet d'une expression forte de la part des parent.e.s d'élèves, des enseignant.e.s et des enfants.

C'est pourquoi C&M demande :

- La mise en place d'un groupe de travail spécifique sur le sujet des établissements scolaires apaisés afin d'identifier ce qui fonctionne sur les quelques initiatives mises en place par certaines communes.

Exemples :

* Bègles a expérimenté le projet « A l'école sans voiture » à l'école élémentaire Gambetta (2018) puis à l'école élémentaire Joliot Curie (2019). Ainsi, à proximité de l'école Gambetta, la rue du XI novembre était fermée à la circulation automobile, « piétonnisée » aux horaires d'ouverture (7h00 à 9h00) et de fermeture (15h30 à 19h00) des classes. Grâce à des dispositifs anti-stationnement, se garer de manière illégale, même temporairement, près de l'école n'était plus possible notamment au niveau de la rue Louis Eloi et de la rue du XI novembre. Ces deux expérimentations ayant été un succès (taux d'adhésion des parent.e.s d'élèves très favorable), elles devraient être pérennisées prochainement.

* A voir aussi, l'expérimentation « A l'école sans voiture » au groupe scolaire Gambetta de Talence en mai/juin 2020.

- Le transfert et le déploiement de ce qui fonctionne sur d'autres communes/écoles de la Métropole

- A terme, la généralisation de dispositifs « écoles apaisées » tout au long de l'année scolaire et sur toutes les écoles élémentaires de la Métropole.

- Par ailleurs, C&M invite les collectivités à soutenir, voire prendre en charge, la mise en place de pédibus et/ou vélobus (14) ou toute autre initiative permettant aux enfants d'être éco-mobiles
- Les collèges et lycées ne doivent pas être oubliés. L'apaisement aux abords de ces établissements ainsi que des itinéraires sécurisés pour s'y rendre constituent une priorité. C&M demande qu'un travail soit effectué en partenariat avec le Département et la Région afin de favoriser la pratique du vélo pour se rendre au collège et au lycée.
- L'installation de locaux à vélos et trottinettes adaptés et sécurisés dans les établissements scolaires est également nécessaire. Voir le dispositif ALVEOLE2 de la FUB (12) : grâce à ce programme, le coût des travaux peut être pris en charge à hauteur de 60% et la sensibilisation à l'éco-mobilité à hauteur de 100 %.

Proposition 11 : Généraliser le « Savoir rouler à vélo en ville »

L'objectif de cette proposition est de former les métropolitain.e.s à la pratique quotidienne du vélo en ville afin qu'il.elle.s soient les plus autonomes possible dans leurs déplacements.

- Dans les écoles primaires

En 2019, le Gouvernement a lancé un programme national « Savoir Rouler à Vélo » (SRAV) (14'). S'adressant aux enfants de 6 à 11 ans, ce dispositif vise à généraliser, à l'horizon 2022, l'apprentissage du vélo en ville pour que les jeunes soient en capacité de se rendre au collège à vélo en autonomie.

Si l'intention est bonne, C&M s'inquiète de la mise en œuvre opérationnelle de ce programme national. Quels seront les moyens affectés pour le déploiement du dispositif SRAV dans toutes les écoles primaires de France ?

Afin d'anticiper au mieux la déclinaison territoriale du programme SRAV, C&M préconise de :

- Réunir les différents acteur.rice.s (éducation nationale-rectorat, communes, écoles, USEP, prévention MAIF, prévention routière, clubs de cyclisme, associations, etc.) pour organiser un plan d'actions SRAV métropolitain.
- Contribuer au soutien du programme SRAV dans les écoles élémentaires des communes dès la rentrée de septembre 2021 afin d'anticiper au mieux la généralisation en 2022.
- Organiser des formations spécifiques SRAV en direction des enseignant.e.s volontaires.
- Mettre en place plusieurs écoles du vélo métropolitaines pouvant accueillir les classes et disposant de parcours d'apprentissage, équipements, accessoires, etc. Afin d'éviter de

tout centrer sur Bordeaux, il ne faut pas en créer une seule mais plusieurs réparties sur le territoire (1 par circonscription académique ? 1 par pôle territorial de BM ?).

- Voir si une articulation est possible avec le dispositif métropolitain « Juniors du Développement Durable » qui pourrait renforcer son axe « Mobilité soutenable ».

- Au collège et au lycée

En partenariat avec le Département pour les Collèges et la Région pour les lycées, C&M est favorable à :

- La mise en place de campagnes de sensibilisation à la pratique du vélo pour les collégien.ne.s et lycéen.ne.s. Pour le public adolescent, il est particulièrement important d'axer les interventions sur la sécurité et l'éclairage du vélo.

Important : les parent.e.s ne laisseront pas leurs enfants se rendre au collège ou au lycée à vélo s'ils pensent que le trajet n'est pas sécurisé.

Il est donc impératif de pouvoir bénéficier d'itinéraires cyclables sécurisés pour accéder au collège et au lycée et que les abords de ces établissements soient apaisés (voir proposition 10).

Il est également primordial de disposer de places de stationnements vélos sécurisés dans l'enceinte de ces établissements scolaires (voir proposition 8).

- Développer les vélo-école adultes

C&M a mis en place en 2016 une vélo-école adultes. Celle-ci fonctionne très bien et voit les demandes augmenter, notamment depuis 2019/2020. En effet, de nombreux adultes ne savent pas du tout à rouler à vélo ou craignent de se lancer à vélo en ville.

Certaines associations de la Métropole proposent ainsi :

- Des stages d'apprentissage complets de 12 séances pour les débutant.e.s.

- Des stages de « remise en selle » pour celles et ceux qui savent manier le vélo mais ont des appréhensions pour se lancer à vélo en ville.

En terme de report modal vers le vélo, cette activité s'avère très efficace. Suite à une évaluation effectuée auprès des stagiaires de la vélo-école de Cycles et Manivelles, plus de la moitié envisage de passer de la voiture au vélo pour leurs déplacements du quotidien.

C'est pourquoi, C&M demande :

- La mise en place d'un plan d'action vélo-école adultes assurant leur déploiement sur la Métropole là où il existe des besoins, ce qui permettra d'assurer un maillage pertinent du territoire (voir aussi la proposition 12 « Mobilité inclusive »).
- L'instauration d'un soutien spécifique des vélo-école adultes existantes et en projet.

Proposition 12 : Mettre en place un programme « Mobilité inclusive »

Certaines populations sont très peu mobiles et éprouvent de réelles difficultés pour se déplacer. Ce sont souvent les personnes les plus vulnérables (précaires, isolé.e.s, sénior.e.s, personnes en situation de handicap) et certaines catégories sociales comme les ouvrier.e.s et, plus surprenant, les étudiant.e.s.

Pourtant, pour ces populations, le vélo, peu cher et pratique, constitue une solution pertinente.

C&M demande :

- La mise en place sur la Métropole d'un vaste programme « Mobilité inclusive » ciblant les différentes populations éloignées des modes actifs (précaires, personnes âgées, en situation de handicap, ...) et apportant des solutions concrètes à chaque type de population. Ce programme est à imaginer en partenariat avec le Département et les partenaires sociaux (CCAS, MDSI, pôles emplois, centre sociaux, etc.), les acteurs associatifs (Wimoov, Maisons du Vélo, ateliers vélo, etc.), ...
- La population française vieillit, exclure une part importante de la population de la pratique cycliste serait dommage. L'essor des vélos de tous types (cargos, tricycles, vélos couchés, etc.), à assistance électrique ou pas, a permis d'élargir les possibilités de continuer à pédaler pour les personnes prenant de l'âge. Le vélo est pratique pour sortir de chez soi, se déplacer et constitue une opportunité de rester actif, d'exercer une activité physique. Des associations comme « A vélo sans Age » doivent être soutenues.
- En partenariat avec les organismes sociaux (CCAS, MDSI, PLIE, etc.), des dispositifs d'aides peuvent être également imaginés pour les personnes à bas revenus souhaitant s'inscrire à un stage de vélo-école adultes ou de remise en selle.

Proposition 13 : Mailler le territoire en lieux et services de proximité pour accompagner les métropolitain.e.s

Pour C&M, des aménagements adaptés sont nécessaires à l'essor de la pratique du vélo (voir les propositions 1 à 6) mais il est également impératif de répartir sur le territoire des lieux de proximité proposant des ateliers, activités, animations ainsi que des services pour accompagner au mieux les cyclistes dans leur quotidien.

Favoriser l'essor des Maisons du Vélo et des ateliers vélo participatifs

En 2012, lors du vote sur la programmation de la politique vélo, le conseil de la CUB avait adopté l'instauration de huit Maisons du Vélo à l'horizon 2020. Avec 4 maisons du vélo créées sur la Métropole, seulement la moitié de l'objectif a donc été atteint.

Afin d'accélérer cette dynamique, C&M souhaite que la Métropole adopte les principes et les mesures suivantes :

- En contribuant significativement à l'instauration d'une culture vélo auprès du plus grand nombre, les Maisons du Vélo et les ateliers vélo ont largement démontré leur intérêt.
- L'approche territoriale doit être poursuivie sur la Métropole, tout comme la volonté d'essaimer sur le territoire des lieux dédiés à la mobilité soutenable, Maisons du Vélo, ateliers vélo participatifs, etc. Le maillage du territoire doit être suffisamment fin (sur des rayons de 3 km en ville dense) pour répondre aux besoins des habitant.e.s et effectuer un accompagnement de proximité.

Pour C&M, les visites et sollicitations progressent d'année en année. Depuis 2015, la diversité et le volume des activités de l'association ont beaucoup augmenté. Pour faire face à ces demandes, C&M demande :

- Un soutien renforcé de la part des pouvoirs publics pour pérenniser ou développer les activités des Maisons du Vélo et les ateliers vélo ainsi que les emplois associés.
- Afin de gagner en efficacité, C&M pense, par ailleurs, qu'il serait souhaitable d'organiser une meilleure concertation/communication entre les acteur.rice.s métropolitain.e.s du vélo (quelle stratégie collective, synergie, complémentarité, mutualisation, etc.).

Développer les prêts de vélos métropolitains

L'idée du prêt est de rendre accessible le vélo aux personnes qui, pour différentes raisons, ne peuvent pas ou ne veulent pas acquérir un vélo. C'est aussi donner la possibilité d'essayer certains types de vélos avant de passer à l'achat.

C&M préconise de :

- Maintenir/renforcer le système de prêts de vélos métropolitains.
- Maintenir le système de prêts renouvelés pour les étudiant.e.s.
- Mettre en place un système de prêts de vélos facilité et renouvelé pour les personnes les plus vulnérables notamment les précaires.
- Valoriser le système de prêt de vélos pour les personnes en situation de handicap (travail à faire en concertation avec les associations et structures médico-sociales)
- Mieux communiquer sur le système de prêt de vélos qui est finalement encore peu connu des métropolitain.e.s

Faut-il poursuivre le dispositif des Vélos en Libre Service (VLS) et l'implantation du free-floating ?

- Les Vélo en Libre Service (V3)

Si les VLS ont pu contribuer, il y a plusieurs années, au retour du vélo en ville, C&M s'interroge aujourd'hui sur la pertinence du maintien d'un tel dispositif, et cela pour plusieurs raisons :

- Le V3 est en perte de vitesse : pour la première fois depuis leur mise en service en 2010, le nombre annuels d'emprunts de V3 est en baisse assez nette : - 15 % en 2018. « Si la qualité de l'offre V3 peut être en cause (vélos peu modernes, abonnement en supplément...), le décrochage entre l'augmentation constatée de la pratique du vélo et l'évolution de l'usage des V3 peut aussi trouver son origine dans l'arrivée de nouveaux opérateurs offrant des services de free-floating mais également dans un équipement des ménages en vélos désormais plus important (A'Urba, 2020) ».

- Le rapport « coût pour la collectivité/services rendus » n'est pas très bon. Les V3 coûtent 3 millions d'euros par an à la Métropole (chiffre 2018). Cet argent public ne serait-il pas plus efficace s'il était fléché vers des projets ayant prouvé leur efficacité (maisons du vélo et ateliers vélo, vélo-école, prêts de vélos, aides à l'achat, etc.) ?

- Les stations V3 sont peu présentes en périphérie et il n'y aura pas de déploiement de nouvelles stations jusqu'en 2022. Le système V3 ne profite donc pas à tou.te.s les métropolitain.e.s.

La Délégation de Service Public (DSP) se termine en 2022. Dans la perspective de cette échéance, C&M demande :

- La réalisation d'un audit sur l'efficacité (coûts/bénéfices) du système V3. Pour information, l'ADEME a réalisé ce type d'étude au niveau national qui montre que le système VLS est peu efficace comparé à d'autres services (vélo-école, prêts, etc.). (14')

- Au regard des résultats de cet audit, poursuivre ou non le dispositif dans le cadre de la prochaine DSP.

- Les vélos en « free-floating » (VFF)

L'arrivée des services de location de vélos en free-floating VFF représentent une offre supplémentaire de vélos sans investissement ni dépenses directes pour la collectivité, ce qui peut paraître intéressant.

Pour C&M, le développement des VFF soulève néanmoins de nombreuses questions :

- Les vélos occupent l'espace public sur des zones déjà sous tension, engendrent du stationnement gênant et des abandons sauvages de vélos.

- Les VFF représentent une concurrence directe pour le système de VLS/V3 dans lequel la collectivité a énormément investi (voir plus haut).
- Les vélos sont positionnés sur la commune de Bordeaux et quelques secteurs limitrophes, ce qui représente une petite zone de Bordeaux Métropole.
- Le modèle économique (renouvellement très fréquent des flottes, coût du stockage et de l'entretien), écologique (ramassage par les camions qui gèrent le parc, batteries) et surtout social ("uber" et précarisation des "emplois") de ces sociétés est très discutable.

C&M demande donc :

- La réalisation d'une étude d'impact (avantages/inconvénients) sur les VFF implantés sur la Métropole bordelaise et des prises de décisions en conséquence.

En attendant :

- Une régulation stricte des VFF par la Métropole : règlement sur la présence des ces sociétés (volume, types de véhicules, zonage,...) et la gestion des flottes (aspects écologiques et sociaux).
- L'instauration des compensations/redevances d'occupation de l'espace public.

Mailler le territoire en stations de gonflage et d'outillage

Les stations de gonflage et d'outillage sont complémentaires des vélocistes ou des ateliers vélo et s'avèrent très utiles et pratiques pour dépanner les cyclistes.

- C&M est donc favorable au déploiement de ces stations sur la Métropole.
- Il pourrait être intéressant d'avoir les retours d'expérience de ce qui a été fait à Talence (mise en place de 5 stations) et Mérignac (10 stations).
- Ces stations doivent proposer à la fois une pompe et de l'outillage de base. Pouvoir disposer des deux services à la même borne est pertinent.
- Les stations doivent être positionnées sur des points stratégiques, lieux de passage des cyclistes : à proximité des Maisons du vélo, au niveau des pôles d'échanges, le long du réseau cyclable à haut niveau de service, etc.
- La mise en ligne d'une carte de localisation de ces services est nécessaire.

En revanche, afin d'éviter le gaspillage d'argent public et des dépenses inutiles, C&M n'est pas favorable à l'installation de « gadgets cyclistes » qui peuvent s'avérer coûteux de type repose pieds ou poubelles inclinées....

Mettre en place un système organisé de récup et de valorisation des vélos usagés

De nombreux vélos sont jetés dans les déchetteries de la Métropole puis détruits.

C&M est favorable à la mise en place à l'échelle de la Métropole d'un système organisé de récup' de vélos au niveau des déchèteries pour les acheminer ensuite vers les ateliers vélos.

C&M propose donc :

- Le lancement d'une réflexion avec les acteur.rice.s concerné.e.s : service déchets de BM, déchèteries, ateliers vélo, etc.

- A terme, l'instauration d'une filière de collecte et valorisation de vélos usagés.

Par ailleurs, il y a énormément de vélos abandonnés dans les caves, les halls, les garages, les locaux, etc. En misant sur le réemploi solidaire, la Métropole pourrait :

- Initier une campagne de communication auprès des habitant.e.s et des bailleurs de logement, pour que ces gisements de vélos dormants soient activés et récupérés par les ateliers vélos de la Métropole.

- Enfin, C&M souhaite également que le partenariat avec la Métropole sur la récup' et le partage entre les ateliers du stock de vélos réformés se poursuive.

Proposition 14 : Instaurer des dispositifs financiers incitatifs pour les métropolitain.e.s

Le levier financier est certainement un des plus efficaces pour inciter les habitant.e.s à la pratique du vélo ou tout au moins à acquérir un vélo. En 2017, lorsque le dispositif d'aide à l'achat de vélos neufs était attractif (au niveau national et local), le boom des ventes de vélos fut assez révélateur.

Plus récemment, concernant les réparations ou la remise en selle, le coup de pouce national a été un véritable succès.

C'est pourquoi C&M serait favorable à trois types d'aide financière :

- Un « chèque vélo » pour les métropolitain.e.s.

Il pourrait être utilisé dans les commerces de cycles, les Maisons du vélo et les ateliers vélo. Aussi bien pour de l'achat de vélos (neufs ou occasion), de pièces, équipements et accessoires de sécurité que pour de la réparation ou autres services vélo.

Cumulable avec les autres aides financières (par exemple émanant du national), il doit être simple à acquérir et facile à utiliser.

Son montant doit être suffisamment élevé pour être incitatif. Il semble que 100 euros par personne soit un minimum (montant préconisé par la FUB).

Mais, certains points sont à étudier : ce montant doit-il être fixe ? socialement progressif en fonction par exemple du quotient familial ? par adulte ? par foyer ? quid des familles nombreuses ? à quels types d'achat précisément ?

- Autre possibilité intéressante : le dispositif national « cou de pouce vélo » s'arrêtera le 31 mars 2021. Le relais de ce dispositif par les collectivités souhaitant le prolonger sous une forme adaptée et locale est possible via la plateforme « coup de pouce vélo + ». Voir ici les modalités : <https://www.coupdepouceveloplus.fr/>
- Une aide spécifique à l'acquisition de vélos cargos, pliants et vélos à assistance électrique : par exemple, une aide à l'achat à hauteur de 50% du prix TTC, plafonnée à 500 euros.
- Une aide pour les stages de vélo-écoles adultes ou de remise en selle pour les personnes à bas revenus (voir proposition 12).

Proposition 15 : Mobiliser les acteur.rice.s économiques

Il semble important, dans cette partie, de rappeler que les retombées économiques directes des usages du vélo en France sont estimées à près de 10 milliards d'euros par an et représentent 78 000 emplois non délocalisables (15).

Et si on tient compte des activités induites et des bénéfiques en matière de santé, les retombées sont de près de 30 milliards d'euros.

Ces chiffres étant basés sur une part modale vélo d'à peine 3 % au niveau national, le potentiel de gain est considérable aussi bien en terme de productions que d'emplois créés (services, commerces, logistique, tourisme, etc.) ou en bénéfiques sur la santé.

C&M préconise plusieurs axes d'actions en direction des acteur.rice.s économiques de la Métropole.

En direction des entreprises privées et des administrations

La dernière étude INSEE montre que 74 % des actif.ive.s qui déclarent se déplacer pour rejoindre leur lieu de travail utilisent leur voiture, 16 % prennent les transports en commun et 8 % ont recours aux modes de transport doux (6 % à la marche et 2 % au vélo). Pour des distances inférieures à 5 kilomètres, la voiture représente encore 60 % des déplacements domicile-travail (chiffres 2017) (16).

Une enquête récente menée en 2020 par Bordeaux Métropole et A'Urba auprès des entreprises de la Métropole montre que 26 % des entreprises souhaitent promouvoir le vélo suite à la crise sanitaire, 60 % constatent une augmentation du nombre de cyclistes parmi leurs salarié.e.s et 43 % souhaitent promouvoir le vélo depuis le 1^{er} confinement.

Il existe donc de grosses marges de progression pour la pratique du vélo sur les déplacements domicile-travail.

C&M préconise de :

- Mettre en place un Plan d'actions spécifique en direction des entreprises qui pourrait être élaboré par le Club de la Mobilité (BM, CCI, ADEME), la Chambre des Métiers, le réseau MAMMA, des entreprises volontaires, etc.
- Lancer une campagne d'information sur les dispositifs incitatifs existants permettant de favoriser la mobilité soutenable au sein des entreprises :
 - * le forfait mobilités durables
 - * les incitations fiscales comme la réduction d'impôts pour l'acquisition d'une flotte de vélos destinés aux salarié.e.s
 - * les dispositifs comme V-Logistique qui mettent à disposition gratuitement (6 à 24 mois) des vélos et vélo-cargos à assistance électrique pour les professionnel.le.s (artisan.e.s, entreprises, collectivités territoriales, etc.) ainsi qu'une formation à la conduite de ces vélos et un accompagnement.
- Inciter à la mise en place de « Plans de Mobilité – Employeur » (PDM-E) qui est vrai levier pour développer la pratique du vélo dans les entreprises. Selon les modalités de l'article 82 de la LOM de décembre 2019, il a pour objet d'améliorer la mobilité quotidienne des personnels des entreprises et collectivités. Sans accord sur les mesures proposées lors des négociations annuelles obligatoires, les entreprises de 50 salariés au moins sur un même site ont obligation d'élaborer un « Plan De Mobilité Employeur ».
- Pour les grands pôles d'emplois, favoriser les « Plans de Mobilité Inter-Entreprises ».
- Soutenir l'essor du label « employeur pro-vélo » initié par la FUB et l'ADEME. Il s'agit d'une certification visant à distinguer les employeurs privés et publics français de toute taille qui mettent en place des mesures pro-vélo ambitieuses et conformes à un cahier des charges (17).
- Communiquer auprès des entreprises les nouvelles mesures du futur Plan Vélo de la Métropole.
- Poursuivre les événements comme le Challenge de la Mobilité organisé tous les ans à l'occasion de la semaine européenne de la mobilité en septembre.
- Identifier d'autres événements de la vie de l'entreprise propices à la promotion du vélo comme la Semaine de la Qualité de Vie au Travail (SQVT).
- Pour les plus grandes entreprises, inciter à l'organisation en interne d'une « fête du vélo » (voir l'exemple du CHU) ou des animations spécifiques.
- Communiquer sur les activités et animations vélo possibles au sein des entreprises (ateliers mécanique, sécurité à vélo, angles morts, remise en selle, bicycode, etc.), et sur les acteur.rice.s pouvant les proposer (Métropole, associations, etc.).
- Sensibiliser les entreprises à la cyclo-logistique (logistique à vélo) pour la livraison de certaines marchandises (plis, colis, etc.) souvent très adaptée sur les courtes distances en ville ainsi qu'à la logistique des derniers km.

- Soutenir le développement des livraisons combinant acheminement fluvial et vélo-cargo. Le groupe de travail spécifique « Garonne » doit travailler sur ce sujet.

En direction des commerçant.e.s

Une enquête FUB et ADEME a démontré que les piéton.ne.s et cyclistes se rendaient plus fréquemment dans les commerces de proximité. Par ailleurs, par semaine, ils dépensent presque deux fois plus que les automobilistes. Ils constituent ainsi une clientèle plus fidèle et dépensière (18).

Afin d'impliquer les commerçant.e.s dans une démarche pro-vélo, C&M préconise de :

- Lancer des campagnes « Courses à vélo ». Ces opérations pourraient être initiées par la CCI, la collectivité, les associations de commerçant.e.s et les commerces volontaires, les associations de promotion du vélo, etc. Voir quelques exemples : <http://www.bourgogne-franche-comte.developpement-durable.gouv.fr/campagne-courses-a-velo-pour-sensibiliser-les-a8683.html>

- Identifier les commerces manquant d'arceaux vélos à proximité de leur entrée. Les doter d'arceaux.

En direction des entrepreneurs à vélo

Les activités professionnelles (artisanat, restauration, services, etc.) pouvant se faire à vélo sont en plein essor.

Bordeaux Métropole pourrait accompagner cette nouvelle dynamique (en partenariat avec la CCI et la CMA) et :

- Promouvoir l'émergence des entreprises à vélo en soutenant par exemple les associations comme « les boîtes à vélo »

- Être partie prenante de la structuration des filières et les soutenir en matière d'ingénierie

- Aider à l'investissement sur l'acquisition du premier vélo cargo à vocation professionnelle en mettant en place un système d'aide à l'achat (comme à Nantes ou Caen)

- Libérer des espaces urbains de proximité pour la cyclo-logistique (points de dégroupage en centre-ville)

Sur le sujet, voir la publication de Vélo-Cité, Le guide de l'entrepreneur à vélo, 2020

Proposition 16 : Informer et lancer des campagnes de sensibilisation à l'éco-mobilité

Les campagnes de sensibilisation en direction du grand public sont probablement nécessaires notamment sur les questions touchant à la sécurité. Mais elles peuvent parfois poser question sur leur impact réel. Car au-delà de l'instantanéité d'un message trop vite oublié, que reste-t-il concrètement en terme de modification des comportements ?

Pour C&M, il est surtout important de :

- Rendre accessible auprès des métropolitain.e.s et des visiteur.euse.s, une information claire, complète et actualisée grâce à un portail unique « Mobilité ou comment se déplacer sur la Métropole bordelaise » (avec calculateur d'itinéraires, y compris intermodaux).
- Communiquer sur les nouvelles mesures et dispositions incitatives qui seront prises dans le cadre du futur Plan Vélo.
- Informer sur les dispositifs, les lieux et les activités pratiques et utiles à connaître pour les cyclistes : le prêt de vélos métropolitain, les aides éventuelles à l'achat, où faire marquer son vélo, où et comment apprendre à rouler à vélo en ville, les animations et les évènements, etc.
- Faire connaître, les balades et boucles à vélo sur la Métropole mais aussi au-delà, les vélos routes et voies vertes de la Région et du Département pour inciter au voyage à vélo (comment et où partir un WE à vélo en Gironde en famille ? les bons plans ? Etc.).

Proposition 17 : D'autres dispositifs essentiels en faveur d'une « Mobilité soutenable »

La Métropole bordelaise doit faire face à deux problèmes majeurs : la pollution atmosphérique locale et la congestion.

La pollution de l'air est à l'origine de 48 000 à 67 000 décès prématurés chaque année en France, dont 3 500 en Nouvelle-Aquitaine soit autant que l'alcool et davantage que la COVID-19 en 2020 (19).

Une enquête a été menée par le journal Sud-Ouest au niveau des écoles, crèches et EHPAD sur deux polluants (particules fines PM10 et dioxyde d'azote). Celle-ci montre que seul 1 établissement sur 5 bénéficie d'un air de « bonne qualité » au regard des objectifs de l'OMS (chiffres 2017) (19').

Par ailleurs, une étude européenne a révélé que le coût sanitaire de la pollution atmosphérique est de 728 euros/an pour chaque bordelais.e (20).

En décembre 2019, Le Réseau Action Climat, Greenpeace France et UNICEF France ont publié un rapport classant les 12 plus grandes agglomérations françaises en fonction de leurs efforts pour lutter contre la pollution de l'air liée au trafic routier. Le rapport montre que toutes les métropoles françaises sans exception tardent à s'engager vers la fin de la

voiture individuelle essence ou diesel et la sortie du tout-voiture. Bordeaux Métropole est 6^e sur 12 et se classe dans la famille des collectivités jugées trop timides (20').

Autre nuisance majeure pour les habitant.e.s de la Métropole, la congestion automobile. Avec un taux de congestion de 32 %, Bordeaux se situe à la 3^e place des villes françaises les plus embouteillées de France. Chaque véhicule qui circule à Bordeaux perdrait en moyenne 37 minutes et 6,02 euros par jour pour le temps passé dans les bouchons (21).

C'est pourquoi, en plus des 16 propositions plus haut, essentiellement centrées sur le vélo, en voici d'autres, plus globales, à mettre en place d'urgence, afin de réduire les nuisances liées au trafic automobile (voir aussi la proposition 9).

Pratiquer un urbanisme cyclo-piéton centré

La Métropole bordelaise est un territoire sur lequel de nombreux nouveaux projets urbains ou de renouvellements urbains sont en cours ou programmés : Brazza, Bassins à flot, Ginko, Euratlantique, Rue Bordelaise, etc.

Pour tous ces projets, C&M demande :

- L'intégration d'un axe « Mobilité soutenable » fort, centré autour de la nécessité de prioriser les modes actifs, l'intermodalité et la desserte en Transports en Commun. Des plans de circulation spécifiques piétons-vélo et une offre de stationnements vélo associée doivent être clairement inscrits dans les documents de planification.
- L'instauration de « comités vélo et modes actifs » locaux composés d'élu.e.s, associations, riverain.e.s, acteur.rice.s du quartier, etc. Ceux-ci seraient saisis lors des processus de concertation et de suivi des projets.
- A l'occasion de la prochaine révision du Plan Local d'Urbanisme (PLU) métropolitain et du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), imposer des normes minimales de stationnement des vélos ambitieuses dans toutes les nouvelles constructions.
- L'adoption par la Métropole d'un moratoire sur la création ou l'extension de centres commerciaux périphériques et favoriser ainsi les commerces de proximité (voir la mesure 9 du Pacte pour la Transition (22)).

Mettre en place une Zone à Faibles Émissions (ZFE) socialement juste

- Afin de réduire la pollution atmosphérique locale, C&M souhaite la mise en place d'une Zone à Faibles Émissions (ZFE) ambitieuse mais sous deux conditions : que cette ZFE s'accompagne d'une offre de transports alternatifs à la voiture efficace notamment en transports en commun et qu'elle soit équitable socialement, ce qui signifie un accompagnement spécifique des personnes en situation de précarité dépendantes des automobiles anciennes et très polluantes.

Développer une offre de transports en commun de qualité

- Sur la Métropole, les offres de transport en commun (TC) doivent être développées avec des bus à haut niveau de service, des bus express, des couloirs réservés sur la rocade, etc.
- Le projet de RER Métropolitain Bordeaux Nouvelle Aquitaine doit rapidement devenir opérationnel avec davantage de trains et cars régionaux desservant Bordeaux Métropole, notamment la ligne Libourne - Bordeaux – Arcachon.
- Mettre en place la gratuité des transports en commun pour tou.te.s ou renforcer une tarification sociale progressive permettant de rendre gratuit ou réduire très nettement les coûts pour les plus faibles revenus.
- Favoriser l'intermodalité TC-vélo en facilitant l'embarquement des vélos (voir proposition 7).
- Créer et/ou agrandir des parkings relais incitant à coupler voiture et transports en commun notamment au niveau des gares et des pôles d'échanges de la Région.

Développer le co-voiturage et l'autopartage

- Développer le co-voiturage en lui réservant des voies sur les axes structurants de la Métropole (rocade, bretelles d'échangeurs, grandes avenues, etc.).
- Soutenir les structures d'autopartage comme Citiz qui permet notamment de réduire l'empreinte au sol du parc automobile (une voiture partagée chez Citiz remplace 9 voitures individuelles).

Autres dispositions

- En cas de pic de pollution, en plus des réductions de vitesse :
 - * Activer la circulation différenciée sur les communes de Bordeaux Métropole : en se basant sur les vignettes Crit'Air, autoriser uniquement les véhicules les moins polluants à circuler.
 - * Instaurer la gratuité des transports en commun.
 - * Mieux informer les habitant.e.s au niveau des lieux de vie (écoles, clubs sportifs, EHPAD, etc.).
- Afin d'avoir un discours cohérent sur l'éco-mobilité, C&M préconise d'agir sur le Règlement Local de Publicité (RLP) de la Métropole pour interdire l'affichage des publicités automobiles et avions.

Documents à consulter

- (1) Réflexions en vue de la révision de la stratégie des mobilités de Bordeaux Métropole - 2020
- (2) <https://www.isabelleetlevelo.fr/2017/02/11/quels-moyens-financiers-pour-le-velo-en-france-et-en-europe-visite-aux-pays-des-gros-bras-2/>
- (3) <https://www.ecologie.gouv.fr/appel-projets-continuites-cyclables-2020-elisabeth-borne-et-jean-baptiste-djebbari-encourageant>
- (4) Baromètre des villes cyclables : www.parlons-velo.fr, novembre 2017
- (5) Vélo-Cité :
<http://velo-cite.org/2020/01/03/notre-plaidoyer-pour-les-elections-municipales-2020/>
- (6) Plate-forme *Parlons Vélo !* Municipales 2020 de la FUB
<https://municipales2020.parlons-velo.fr/>
(sur la base de retours en 2019 de 177 cyclistes se déplaçant sur Bègles)
- (7) CEREMA www.cerema.fr
- (8) www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/zones-circulation-apaisee-zca
- (9) CEREMA :
voiriepourtous.cerema.fr/la-velorue-un-nouvel-outil-pour-les-itineraires-a1548.html
- (10) www.ruesauxenfants.com
- (11) Vélo et territoires – Fiche action n°9 – Revêtements des aménagements cyclables – 2019.
- (12) <https://www.fub.fr/alveole>
- (13) https://harris-interactive.fr/opinion_polls/sondage-aupres-des-parents-deleve-sur-les-trajets-domicile-ecole-et-le-principe-des-rues-scolaires/
- (14) voir : <https://mobiscol.org/pedibus-velobus/>
- (14') Programme national Savoir rouler à vélo <http://sports.gouv.fr/savoir-rouler-a-velo/>
- (14'') <https://www.ademe.fr/etude-devaluation-services-velos>
- (15) Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France en 2020. Inddigo, ADEME & al. 2020
- (16) Insee Première - n° 1835 - Janvier 2021
- (17) <https://www.fub.fr/fub/actualites/lancement-label-employeur-pro-velo>

- (18) Les achats à *vélo*, c'est facile ! Publication ADEME n°7206. 2013.
- (19) ARS Nouvelle-Aquitaine, CP 28 janvier 2019
- (19') <https://www.sudouest.fr/2019/09/17/la-carte-de-la-pollution-de-l-air-dans-les-ecoles-creches-et-ehpad-de-la-metropole-bordelaise-6575029-2780.php>
- (20) www.respire-asso.org/pollution-de-lair-coute-presque-1000-euros-par-an
- (20') <https://reseauactionclimat.org/classement-lutte-pollution-air/>
- (21) Tom Tom Traffic index 2019
- (22) Pacte pour la transition : www.pacte-transition.org

Contact :

Association Cycles et Manivelles

Maison du Vélo et des Mobilités

28, rue Léon Gambetta

33 130 Bègles

tél : 09 83 91 48 08

contact@cycles-manivelles.org

Olivier Louchard – Coordinateur – Tél : 06.26.40.07.74

olivier.louchard@cycles-manivelles.org