

clusivité abonnés

[Votre édition du soir est disponible sur soir.sudouest.fr](http://soir.sudouest.fr)

# Vélo à Bordeaux : la Métropole vise la vitesse supérieure

[A La Une Bordeaux](#)

Publié le 01/12/2016 à 8h32. Mis à jour à 9h00 par VALÉRIE DEYMES .

[Mon espace abonné](#)

[21 commentaires](#)



Parmi les objectifs du plan : créer des Maisons du vélo à l'instar de celle de Bègles et de nouveaux modes de stationnement.

laurent theillet

Article Abonnés

## Le deuxième plan soumis demain au vote se veut plus concret et plus efficace.

C'est un des gros dossiers qui sera examiné demain en séance par les élus métropolitains : l'actualisation du plan vélo voté en 2012 et qui court jusqu'en 2020. Les objectifs du plan initial sont-ils réaffirmés ? Les budgets pour les atteindre abondés ? La politique vélo est-elle une réalité ? Autant de questions auxquelles ce dossier est censé répondre.

### 1. Un objectif : 15 % de part modale pour le vélo en 2020

L'objectif avait été posé dès 2012. Il demeure toujours dans le viseur même s'il paraît quelque peu lointain quand on sait que sur le territoire de Bordeaux Métropole cette part modale est actuellement de 8 % (11 % sur Bordeaux). D'autant plus que les élus de la commission transports et déplacements sont allés voir de près, il y a deux mois comment le vélo avait acquis sa place à Copenhague. Une place de roi...

« Les Nordiques sont des gens très pragmatiques. Ils ont fait le ratio : 1 km de voie supplémentaire pour les voitures génère 75 centimes d'euro de dépense publique supplémentaire, et 1 km de piste pour le vélo rapporte 25 centimes pour le pays ne serait-ce qu'au niveau de la santé. Sans compter que le vélo permet à quatre fois plus de personnes de passer sur une voie que la voiture et ce, bien plus rapidement. Résultat, si la voiture bénéficie de deux voies de circulation, on lui en supprime une au profit du vélo qui devient prioritaire partout », fait remarquer Brigitte Terraza, vice-présidente de Bordeaux Métropole en charge de la mobilité alternative.

## **2. Métropolisation du plan et adaptation aux spécificités**

On n'en est pas encore là dans la métropole, mais la volonté politique est de déclencher un effet levier. En commençant par réduire les discontinuités « et ce, en allant voir chaque maire et en définissant ce qui est réalisable. Un travail que nous avons déjà commencé », précise l'élue qui insiste également sur la sécurisation des parcours.

« En adaptant le budget : le plan vélo 2016–2020, c'est 70 millions d'euros de budget, dont 9 millions d'euros pour le REV (Réseau express vélo), dont 3 millions d'euros consacrés à une recherche de solutions pour les seuls boulevards bordelais, 100 000 euros par an d'arceaux vélos puis 200 000 euros/an à partir de 2018 avec recherche de stationnements innovants, etc. » Même Gérard Chausset, élu EELV, président de la commission transports, qui avait demandé que 2017 soit l'année du financement du vélo, estime « qu'il n'y a jamais eu autant d'argent ciblé sur le vélo ».

Le plan affiche également une volonté de développer le réseau V3 avec la création de 10 nouvelles stations par an et un objectif de 3 millions d'utilisateurs annuels (contre 2,7 millions actuellement).

« Nous souhaitons également avoir une vision plus métropolitaine de la politique vélo, en cohérence avec les autres axes de mobilité du territoire. Pour les communes de la deuxième couronne et leurs populations, nous allons développer le prêt de vélos électriques et privilégier l'inter-modalité », ajoute Brigitte Terraza. « Nous continuons l'aide de 60 000 euros annuels à l'acquisition de vélos électriques, de cargos ou de vélos pliants pour les particuliers et de 30 000 euros annuels pour les administrations et les PME souhaitant mettre en place un plan de déplacement vélo. »

## **3. S'engager dans de la pédagogie positive**

Faire évoluer les mentalités et les comportements, tel est un des principaux enjeux. Et pour mener cette bataille culturelle, Bordeaux Métropole veut aller au-devant de ses habitants. « Autrement dit, faire de la pédagogie positive. Ça commence par un vaste plan de communication et par la création de Maisons des mobilités alternatives à l'instar de celle qui a été inaugurée à Bègles, en 2015. Notre ambition est d'en créer une sur chaque pôle territorial avec celle de Bordeaux pour les chapeauter », avance Brigitte Terraza. « Des lieux ressources

pour apprendre des choses importantes comme changer une roue et même faire du vélo... » Il s'agira aussi de généraliser sur ces lieux le prêt de vélos électriques afin de déclencher un nouveau mode de déplacement chez certains. « Cette pédagogie positive passe également par les associations qui œuvrent dans ce domaine et que nous continuerons de soutenir. »

On n'a rien oublié ? S'il approuve ce plan, Gérard Chausset émet un bémol : « L'absence d'efforts sur les franchissements des sorties de rocade »...

## **La voie à l'épreuve des usages**

Élus, services techniques et associations roulent de concert. Objectif de la balade : rectifier le tir là où c'est nécessaire.

Il est 9 heures en ce 25 novembre, et le ciel ne cesse de pleurer. Le cycliste doit planquer tout ce qui dépasse et s'armer d'un poncho, d'un couvre-chef et surtout de courage. Et pourtant, cette couleur (très mouillée) du temps ne freine pas la motivation de cette caravane de deux-roues qui attend sagement son top départ, au pied du Grand-Théâtre. Un cortège composé de l'élue bordelaise, Laurence Dessertine, des élues métropolitaines, Brigitte Terraza, en charge des déplacements doux, et Anne Walryck, en charge du développement durables, les techniciens de Bordeaux Métropole et de la Ville de Bordeaux, et d'Alain Guérinaud, président de l'association Vélo Cité. Objectif de cette matinée, le nez au vent et les roues dans la flotte : sillonner divers lieux de la ville et recenser les points noirs ou ceux à améliorer pour le vélo.

C'est parti, en file indienne roulante. Une première halte, allées de Tourny, où les deux élues métropolitaines déplorent l'état de la signalisation au sol de la voie dédiée aux vélos. On commence à échafauder des « y a qu'à », tandis que Monsieur Vélo Cité imagine une piste à droite du stationnement des voitures, « comme cours du Médoc ». Les techniciens ramènent tout le monde à la réalité. « La voie n'est pas aussi large que cours du Médoc. c'est donc impossible, ici. Quant à la peinture au sol, elle a une durée de vie d'à peine trois mois. Soit il faut refaire complètement l'enrobage, soit on réalise le marquage au sol avec un enduit qui a, lui, une durée de trois ans. » La piste de l'enduit est la plus probable.

On remonte en selle et on s'embarque dans le dangereux rond-point de Tourny avant de faire une halte au carrefour de la rue Huguerie et de Lafaurie-Monbadon. Ici, les vélos sont rasés de près par des automobilistes peu enclins à lever le pied. Que l'on se rassure, ces deux rues basculeront courant 2017 dans le giron de la zone 30, ce qui signifie que les vélos – qui ne se gênent pas pour le faire d'ores et déjà – pourront les emprunter dans les deux sens. Une mise en zone 30 qui sera concordante avec la suppression des carrefours à feux et l'aménagement de modérateurs de vitesse.

La balade se poursuit par Gambetta, puis par la rue Judaïque. Si là, on applaudit le double sens pour les deux-roues doux depuis les boulevards, on regrette qu'il s'arrête à la rue Brizard, à 200 mètres de la piscine. Qu'à cela ne tienne, il sera prolongé jusqu'à la place Tartas dès 2017.

On arrive, rue de Marseille. On évoque rapidement l'arrivée du BHNS (Bus à haut niveau de service) et surtout la priorité qui sera donnée aux vélos rue Croix-Blanche, sur la partie entre la place Delaunay et l'église Saint-Seurin, mise alors en sens unique.

Déjà deux heures de balade studieuse et ce n'est pas fini. Le cortège attaque la rive droite. À chaque point d'arrêt, l'existant est mis à l'épreuve des usages et des ajustements sont programmés. « C'est bien l'ambition de visites sur le terrain », concluent les élues qui entendent relancer le principe sur toute l'agglomération.

**V. D.**