

# CADRE DE VILLE

26 janvier 2022

## Bordeaux Métropole vise 18% des mobilités à vélo en 2030

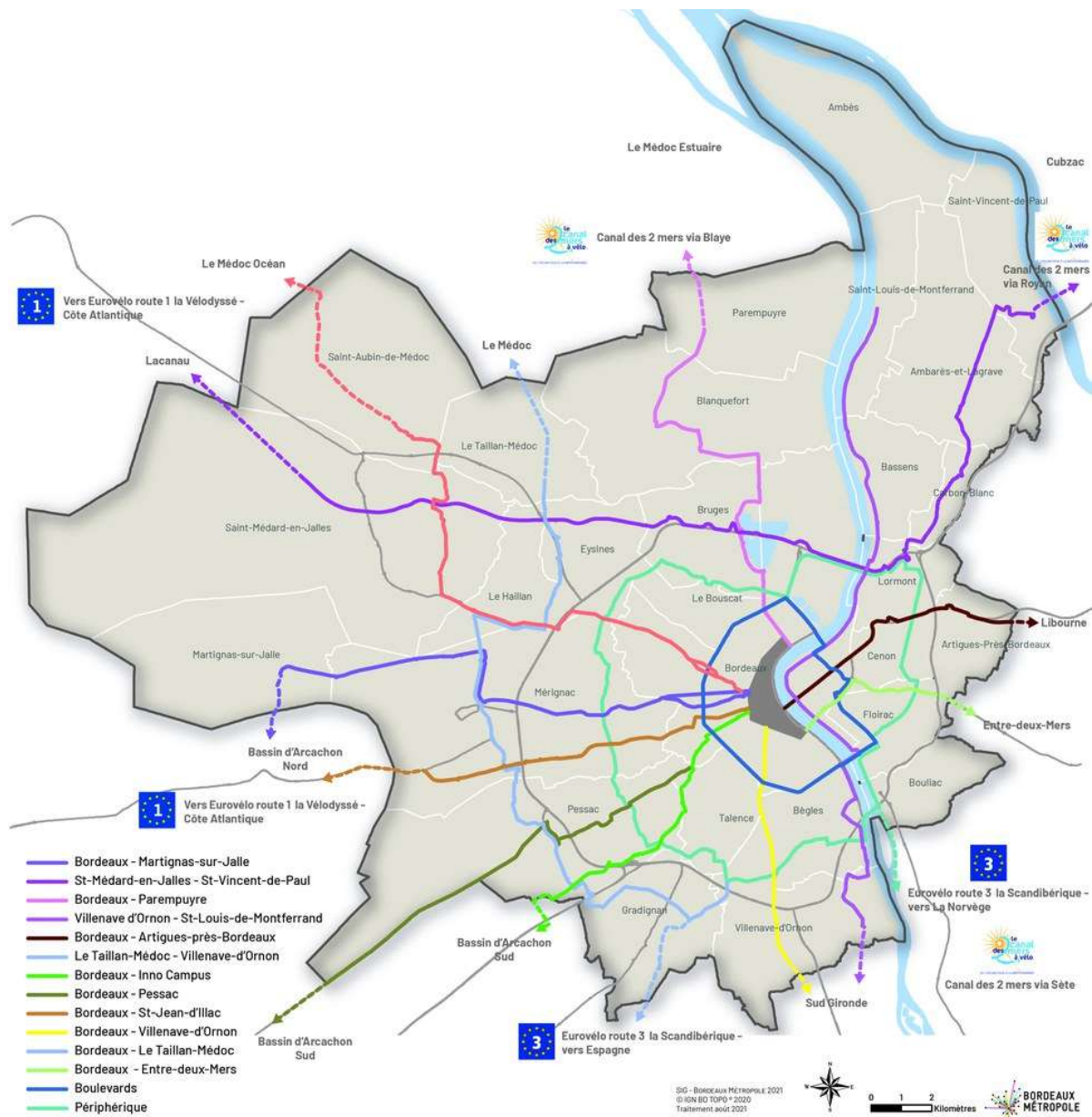
Depuis 2015, la pratique du vélo dans la métropole de Bordeaux augmente en moyenne de 10% par an. Autant dire qu'elle explose. La crise sanitaire n'a fait que conforter cet élan : il y a un an, d'après l'étude Ifop sur "la mobilité des habitants de Bordeaux Métropole à l'heure du Covid-19", 14 % des habitants utilisaient la petite reine au quotidien. Classée 5e des métropoles cyclables au dernier baromètre de la FUB, la collectivité souhaite encore changer de braquet. Après avoir adopté en septembre 2021 un 3e Plan vélo (2021-2024), elle en démarre le principal chantier : la réalisation d'un réseau express, composé de 14 lignes structurantes. En commençant par le lancement d'une étude programme sur ce projet.

Bordeaux va faire un ReVE. Entendez un réseau express vélo. Ce sont 14 itinéraires – 11 radiaux et 3 circulaires – qui structureront la métropole, façon réseau de tram ou de bus, et qui doivent permettre aux deux-roues d'atteindre une part modale de 18% de l'ensemble des déplacements en 2030. Un objectif très très ambitieux. L'agglomération de Strasbourg, régulièrement citée en exemple des villes cyclables avec une part de marché du vélo à 11% vise par exemple 16% à la même échéance. Mais l'élan est présent : selon les deux dernières enquêtes déplacements à Bordeaux, de 2008 et de 2017, la part modale de la bicyclette est passée de 4 à 7,7% dans la métropole, et de 8 à 15% pour la seule ville centre.

La nouvelle enquête ménages-mobilités actuellement en cours dira où en est l'agglomération à ce jour. Mais selon l'Ifop mandaté en février 2021 pour étudier "la mobilité des habitants de Bordeaux Métropole à l'heure du Covid-19", 14% des habitants déclarent utiliser le vélo tous les jours ou presque. Enfin, la capitale girondine figure en 5e place derrière Strasbourg, Nantes, Rennes et Paris lors du dernier baromètre des villes cyclables. Un classement établi par la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB) qui fait autorité depuis 5 ans et dont la 3e version sera dévoilée lors de son congrès en février 2022.

### **Le ReVE est la mesure phare du 3e Plan vélo**

Ce bilan est le fruit d'une politique efficace menée depuis plus de vingt ans, avec notamment deux Plans vélo, en 2011 et 2016. "Entre 2010 et 2021, le réseau cyclable est passé de 750 à près de 1 500 km, assure-t-on à la Métropole. Le rapport Ifop souligne que "70% des habitants approuvent les actions réalisées en matière de circulation cycliste". Autant d'encouragements pour se lancer dans un 3e Plan vélo pour la période 2021-2024, adopté en septembre 2021, avec le [schéma des mobilités 2020 – 2030](#). Doté d'un budget de 15 M€, le Plan vélo, c'est 16 actions groupées en 4 axes – évolution des aménagements, amélioration du stationnement, développement des services, formation et communication — et dont la mesure-phare n'est autre que la réalisation du ReVE.



Concrètement, il s'agit d'un réseau de 272 km de pistes, s'appuyant en partie sur les infrastructures du réseau cyclable existant, avec un jalonnement spécifique et des standards d'aménagement exigeants, conformes aux recommandations du Cerema sur les réseaux à haut niveau de service, en termes notamment de séparation des modes, gestion des intersections, signalisation etc. Il est complété par les services indispensables à la pratique régulière du vélo : parkings sécurisés, aires de services, éclairage. Avec ses 14 itinéraires, le réseau express vélo dessert toutes les communes de la Métropole et permet de se rendre dans les principales zones d'activité et d'emploi : campus, CHU, OIM Aéroport, zones commerciales, gares et pôles d'échanges multimodaux (PEM).

### Les 14 lignes du ReVE

En plus de rendre agréable la pratique du deux-roues pour les déplacements du quotidien (domicile-travail ou études, trajets logistiques, loisirs), le ReVE doit "rendre visible le réseau pour tous les habitants de la Métropole, qu'ils soient cyclistes ou non, à l'image du réseau TBM (Transports Bordeaux Métropole)". A cette fin, ses principes d'aménagement ont été validés en conseil

métropolitain en novembre 2021. Les premières mises en service d'itinéraires sont prévues entre 2022 et 2026. Rythme prévu : la livraison d'un itinéraire par an.

### **Plusieurs scénarios seront possibles pour les tronçons les plus complexes à aménager**

La collectivité vient donc de lancer un appel d'offres ouvert pour la réalisation d'une étude programme sur le projet de ReVE. Certaines lignes, comme la 3 et la 5, étant prioritaires, elles ont déjà été étudiées, d'autres feront aussi l'objet d'études spécifiques, si bien que le marché vise 9 des 14 lignes du ReVE. Avec une double mission pour son futur titulaire : approfondir le tracé et fournir les études programmatiques préalables *"permettant de faire des préconisations pour atteindre les standards du ReVE sur l'ensemble du linéaire et de définir le phasage des études et travaux à mener et l'enveloppe financière à dédier"*, explicite l'appel d'offres. Grâce à ces études, la Métropole disposera d'une vision des coûts et du phasage nécessaire, à l'horizon 2030.

Concernant le diagnostic, le contexte territorial (PEM, équipements, zones d'activités, axes routiers...) sera pris en compte dans un rayon de 700 mètres, les contraintes environnementales, patrimoniales et foncières à 500 m autour. Et concernant la partie programmatique, le bureau d'études qui sera sélectionné pourra proposer plusieurs scénarios pour les tronçons les plus complexes à aménager. L'équipe devra enfin *"démontrer sa connaissance des meilleures pratiques européennes en matière d'aménagement cyclable et sa capacité à les intégrer dans le contexte réglementaire français"* afin d'être sélectionnée. Durée prévisionnelle de la mission à suivre : 9 mois.

Comme une autoroute à vélo, l'itinéraire express doit prendre en compte tous les usages et notamment la circulation des vélos-cargo à grand gabarit ou la possibilité de circuler à deux de front. Il doit aussi s'adapter à des prévisions de trafic comprises entre 500 et 3 000 cyclistes par jour. Bordeaux Métropole insistant sur le caractère novateur de sa démarche, elle attend également des solutions techniques avant-gardistes. A noter que bien que pionnière, elle n'est pas seule, la métropole lyonnaise ayant elle aussi décidé, en juin 2021, de se doter d'un réseau express vélo (REV) de 320 km, également à l'horizon 2030.