



📍 Le plan vélo travaillera notamment sur l'absence de piste cyclable entre la Victoire et le campus universitaire (ici cours de l'Argonne). © Crédit photo : Archives Thierry David/« Sud Ouest »

Par Daniel Bozec - d.bozec@sudouest.fr

Publié le 07/12/2021 à 12h54

Mis à jour le 08/12/2021 à 18h01

La Métropole dégage son troisième plan vélo, portée par des « attentes fortes » en la matière

Et pendant ce temps-là, au pays des cyclistes. Le plan vélo métropolitain présenté au dernier conseil communautaire, vendredi 26 novembre, ne consolera sans doute pas ces automobilistes englués dans les bouchons, quotidien dont « Sud Ouest » [s'est fait l'écho ces dernières semaines](#). Et pourtant, ce plan vélo est bel et bien l'un des outils revendiqués au service de la « décongestion » de la métropole. Fort d'un réseau vélo express, baptisé REVe, de 270 kilomètres sans discontinuité, et de 174 opérations d'aménagement de pistes cyclables entre 2021 et 2023, il se voit assigner un objectif « ambitieux », selon Isabelle Rami, conseillère métropolitaine déléguée aux mobilités alternatives : « 32 % de part modale » – l'usage du vélo dans l'éventail des moyens de transport – à l'horizon 2030 contre 8 % en 2017.

1 Une pratique en progression constante

Le plan vélo, un tapis rouge déroulé aux cyclistes par la nouvelle majorité PS-Verts de la Métropole ? À vrai dire, l'initiative n'a rien d'inédit : il s'agit ici d'un troisième plan dédié aux cyclistes, après ceux de 2012 et 2016, qui ont vu le réseau cyclable « doubler de 750 à 1 500 kilomètres », rappelle Isabelle Rami. Autres chiffres : depuis 2015, le nombre de déplacements à vélo augmente « d'environ 10 % » chaque année et, selon une étude Ifop mandatée par Bordeaux Métropole en février dernier, 14 % des métropolitains utilisent leur vélo « tous les jours ou presque » tandis que « 22 % des déplacements pendulaires » se font déjà à vélo. Toujours selon l'enquête Ifop, « 70 % des habitants de la métropole approuvent les actions réalisées » en matière de circulation à vélo. « La moitié des déplacements pendulaires en voiture est inférieure de 10 kilomètres », dit encore Isabelle Rami : des « attentes fortes » et une marge de progression qu'entend exploiter la Métropole.

Sur le même sujet



[Transports à Bordeaux : comment les lecteurs ont vécu la rencontre avec Alain Anziani](#)

Ce mardi, plusieurs fidèles de « Sud Ouest » ont pu dialoguer avec le président de Bordeaux Métropole sur les questions de déplacements et de mobilités. Voici leurs verdicts

2 174 opérations d'aménagement dans les communes

Premier pilier de ce plan vélo, la poursuite de l'aménagement de pistes cyclables, à ce jour longues de 1 506 kilomètres, dans toutes les communes du territoire métropolitain. En tout, 174 opérations, annoncées entre 2021 et 2023, ont été identifiées notamment dans le cadre de contrats de développement, pour un total de 85 millions d'euros d'études et de travaux. Pas d'indication sur le gain en kilomètres mais un cahier des charges : « Résorption des principales discontinuités sur les grands itinéraires mais aussi sur la desserte locale », « nouveaux aménagements ou élargissement d'aménagements existants », « interconnexions avec les réseaux de transports en commun ». Les travaux s'étaleront sur la décennie. Conseiller municipal LR à Talence, Guillaume Garrigues regrette toutefois que ces opérations soient financées par le Fonds d'intervention communautaire (Fic) ou le Contrat d'objectifs déchets et économie circulaire (Codec) qui « obligent les communes à retirer d'autres projets », à l'opposé du réseau vélo express, qui a un financement dédié. En fait, la Métropole a prévu une rallonge budgétaire à hauteur de 20 % des Fic. Une rallonge qui sera dédiée au financement des pistes cyclables.

3 Place au réseau vélo express

C'est le gros morceau du plan vélo : un réseau cyclable principal à « haut niveau de service », avec voie dédiée et sécurisée entre les « grands pôles » de la métropole, de la rive droite à l'aéroport en passant par le campus, via notamment des ouvrages comme le futur pont Simone-Veil ou la piste cyclable qui sera reconstituée « le long du pont François-Mitterrand ». Soit 270 kilomètres pour 14 itinéraires (11 pénétrantes, trois circulaires) qui s'appuient « en partie » sur des équipements existants du réseau vélo express de 150 kilomètres mis en service en 2012. Problème, ces réseaux ont été aménagés en priorité, « mais par tronçons, au gré des opportunités », note le rapport du plan vélo. Résultat : un « réseau parfois hétérogène et discontinu ». Coût total : 150 millions d'euros « à l'horizon 2030 », dont une première enveloppe de 70 millions pour 2022-2026. À noter toutefois, relève le rapport, le « risque d'acceptabilité politique » du projet, au regard des mesures nécessaires au standard du réseau ReVE, entre suppression de places de stationnement et réduction de la largeur des voies. « L'étude approfondie de chaque itinéraire », dit Isabelle Rami, sera réalisée en 2022.

4 Équipements, sensibilisation

Le réseau sera dûment équipé, en panneaux, sas pour vélo aux feux de signalisation, déploiement de mobilier de réparation en libre-service – à ce jour, 25 pompes et 17 stations de réparation sont installées à Bordeaux, Le Bouscat et Le Haillan. Sans oublier les arceaux « dans les zones animées, près des commerces et des zones d'activité » : selon le décompte de Bordeaux Métropole, 15 000 jalonnent la métropole, soit 20 arceaux pour 1 000 habitants – à noter que plus de 6 500 arceaux ont été installés entre 2017 et 2020. La protection contre le vol est un souci constant chez les cyclistes : le plan entend « poursuivre le développement d'une offre de stationnements sécurisés », à l'exemple des abris vélo, dont le coût est estimé à « 500 000 euros par an ». Enfin, diverses actions de soutien au réseau, des « maisons des mobilités » à la promotion du vélo via des associations ou encore aux enjeux de sécurité, ont été listées dans le plan.

Le campus, oublié du plan

Parmi les interventions consécutives à la présentation du plan vélo, le conseiller municipal de Talence Guillaume Garrigues a regretté qu'il n'y ait « pas de proposition concrète de liaison vers le campus pour le cours Gambetta et d'autres axes » : « la situation est totalement inadmissible entre le centre-ville et le campus ». Son maire, Emmanuel Sallaberry, lui a emboîté le pas, déplorant à son tour que la « création d'un axe est-ouest pour relier le campus aux villes limitrophes, de Bègles à Bordeaux » n'ait pas été retenue. « Une erreur a été faite lors de l'aménagement du tram », constate Clément Rossignol Puech, vice-président EELV en charge des mobilités. Et de reprendre Guillaume Garrigues sur le cours Gambetta : « La solution, c'est de mettre un sens unique. Là, il y aura un vrai succès vélo, mais c'est compliqué, je l'admets. »

A lire aussi

[Parc Bordelais : où en est le bazar à l'entrée des Lumières légendaires ?](#)

[Vidéo TV7 : le lactarium du CHU de Bordeaux lance un appel aux dons de lait maternel](#)

[Bordeaux : au Jardin public, les nouvelles allées font beaucoup parler](#)

[Réagissez à cet article](#)

Les sujets associés

[Bordeaux Gironde](#)

Débat des lecteurs

4 en ligne

Illuminations de Noël à Bordeaux : êtes-vous convaincu cette année ?

Oui

Non

110 votes - Voir le résultat

 Grey 47

NON

Alors si je résume l'écologie par Hurmic, on préfèrent se passer d'un arbre mort qui a grandi en consommant du CO2 dans l'atmosphère pour mettre à la ...[Lire plus](#) →


CONTENUS SPONSORISÉS



Cette semelle fait fureur en France. Découvrez pourquoi !

Revue santé

[Réagissez à cet article](#)

 41 Commentaires



Les gens du voyage squattent son terrain, il les prend au piège avec un bloc de béton de 3 tonnes

Insolite