

Gironde : 1 000 km, 100 millions d'euros... le Département pose les jalons de son « Plan Vélo »



Les 570 km d'aménagements cyclables gérés par le Département comprennent environ 400 km de pistes cyclables et voies vertes et 170 km d'itinéraires de jalonnement. © Crédit photo : Archives Guillaume Bonnaud/ « Sud Ouest »

Par Thomas Dusseau - gironde@sudouest.fr
Publié le 07/03/2023 à 7h00

Le Département a esquissé les premières lignes de son « Plan vélo 1 000 km » à l'occasion d'une journée de rencontre des acteurs du vélo girondins. Les jalons d'une « politique cyclable coordonnée » ont été posés

En dehors des frontières de Bordeaux Métropole, dont le réseau cyclable s'étend sur près de 1 400 kilomètres, le département de la Gironde compte environ 1 000 km d'aménagements dédiés à la petite reine dont 570 km gérés par le Département. À l'heure de l'urgence climatique, « c'est encore largement Insuffisant » mesure Jean Galand, le vice-président en charge des mobilités et des infrastructures au Conseil départemental. « À l'évidence, ajoute le maire de La Lande-de-Fronsac, entre Libourne et Saint-André-de-Cubzac, le vélo ne peut répondre à tous les besoins de déplacement. » Mais il constitue une alternative « sobre, fiable et vertueuse » à l'automobile.

Le président Jean-Luc Gleyze voit en lui un moyen de déplacement « pertinent », en particulier sur « les trajets de courtes et moyennes distances » encore majoritairement effectués en voiture. Et ce en milieu urbain et rural, selon des statistiques aussi documentées que les freins à l'usage du vélo comme le manque d'infrastructures sécurisées. D'où la volonté du Département de la Gironde de « créer 1 000 kilomètres d'aménagements supplémentaires d'ici 2028 », annonce Jean Galand.

En attendant sa présentation officielle, les premières lignes de ce « Plan vélo 1 000 km » ont été esquissées mardi 28 février dans l'hémicycle de l'Hôtel du Département à l'occasion de la première journée de rencontre des acteurs girondins du vélo. Une initiative largement saluée par les représentants des institutions, collectivités locales, associations ou centre d'études invités à venir poser les jalons « d'une politique cyclable coordonnée » à l'échelle de la Gironde.

Le plan englobe « 200 km encore à réaliser dans le cadre du schéma directeur départemental, par exemple la liaison Lesparre-Hourtin, 200 km d'itinéraires structurants complémentaires qui ont été demandés par les territoires comme la ligne Cestas-Biganos, 400 km pour la desserte des collèges et 200 km issus des schémas communaux et intercommunaux qui pourraient venir le compléter.

Travail de couture

Le coût estimé de cette ambition s'élève à 100 millions d'euros. Le Département n'en a pas les moyens. Son objectif est clair : partager la poire avec la Région, la Métropole, les communautés de communes (CdC) et l'État. « Ça fait 20 % chacun. Quatre à cinq millions par an et c'est jouable », résume l' élu, précisant que le budget du Conseil départemental consacré au vélo est d'environ deux millions d'euros aujourd'hui. L'affaire n'est pas jouée. Mais le coup de pédale donné semble provoquer un certain effet d'entraînement. « C'est indispensable de se coordonner entre les différents échelons territoriaux », estime également Christophe Colinet, élu communautaire à la CdC des Coteaux du Bordelais, territoire qui s'étend sur l'Entre-deux-Mers le long de la RD936.

En résumé, un travail de couture reste à accomplir entre des territoires séparés par des frontières administratives voire découpés en leur sein par de grands axes comme l'A10 ou la LGV Bordeaux-Paris. « Un tiers de nos habitants ne peuvent plus venir en centre-ville à pied ou à vélo », illustre Célia Monseigne, la maire de Saint-André-de-Cubzac qui aura aménagé presque 20 km de voies cyclables entre 2014 et 2024. « L'enjeu, c'est la multimodalité. On ne pourra jamais mettre 1 000 voitures autour de la gare. L'idée, c'est de permettre à celles et ceux qui habitent à 2 kilomètres d'y venir à vélo », ajoute l'élue, pour qui le concours de la SNCF et la Région seront nécessaires afin de développer l'offre de stationnement sécurisée autour du pôle d'échange multimodal.

« Urgence »

« On regarde bien à faire en sorte que l'accès aux gares soit bien travaillé. Je ne sais pas si, en 2028, on sera au bout mais en tout cas, c'est la volonté qui est travaillée dans le cadre du RER métropolitain », assure Christophe Colinet, élu régional et président de la commission en charge notamment des infrastructures. « Parlons-nous, discutons, anticipons, convainquons », appuie Isabelle Rami, la conseillère aux mobilités alternatives à Bordeaux Métropole. Sur son territoire, la collectivité a « doublé les infrastructures cyclables sur les dix dernières années » et consacre un budget de 400 millions d'euros à son troisième plan vélo (2021-2026).

L'un de ses objectifs est « d'aller connecter aux territoires périphériques » les lignes du futur Réseau express vélo (ReVE). Une priorité pour les associations de cyclistes, lesquelles soulèvent régulièrement les problèmes de discontinuités à la fois dissuasifs et dangereux. « La majorité des accidents qui impliquent des cyclistes ont lieu hors métropole. Il y a urgence à répondre à cet enjeu de sécurité routière pour les cyclistes sur les voiries départementales », rappelait mardi le président de Vélo-Cité.