



Contribution de l'association Vélo-Cité à Bordeaux Métropole 3.0



La place des déplacements urbains à bicyclette dans la CUB

➤ Les atouts des déplacements urbains à bicyclette à l'échelle de la CUB

Le vélo est un moyen de déplacement en milieu urbain rapide, économique, écologique et convivial. C'est une excellente occasion d'exercice physique pour l'utilisateur qui maintient ainsi sa bonne santé («il est même plus dangereux de ne pas circuler à vélo que d'être cycliste !» d'après les travaux du Dr. Saladin).

L'usage de la bicyclette est facilement complémentaire de l'usage des transports collectifs et de la marche à pied.

L'agglomération Bordelaise propose une géographie plate idéale pour le vélo. Les déplacements de moins de 2,5 km sont très fréquents et la bicyclette est alors très pratique (moins de 15 minutes pour parcourir 2,5 km). A l'échelle de 5 ou 6 km (distance moyenne parcourue par un automobiliste (voir enquête Ménages Déplacements 2009 de la CUB) - des trajets qui restent très accessibles à vélo et aisés à bicyclette à assistance électrique (VAE) – on couvre la surface importante de 25 à 30 km².

➤ Une politique en faveur de l'usage urbain de la bicyclette déjà engagée et des résultats déjà probants obtenus, mais de nombreux freins à lever

La CUB et les communes de la CUB sont engagées depuis quelques années en faveur du vélo. La part modale de la bicyclette atteint - en 2010 - jusqu'à 9% en zone urbaine centrale dense. Chaque jour, les cyclistes sont plus nombreux. Mais il reste de nombreux freins à l'usage du vélo : sentiments d'insécurité, infrastructures qui restent encore marquées par le tout automobile ...

La part modale des déplacements cyclistes dans l'agglomération Bordelaise doit être très forte en 2030. Il faut pour cela une agglomération adaptée et une véritable politique vélo incitative.

➤ Des principes d'adaptation simples

Les principes d'adaptation de la CUB à l'usage urbain de la bicyclette sont simples et sont les suivants :

- La zone 30km/h est la règle dans l'agglomération. Les rues à 50km/h deviennent "l'exception" dans l'agglomération sur les rares axes structurants incontournables. Les zones 30 km/h sont aménagées pour un partage apaisé de la chaussée ou ont des aménagements cyclables de type bandes ou pistes cyclables en fonction de critères simples : création d'itinéraires cyclables continus, structurants, circulation apaisée de quartier... Les voies à 50 km/h sont dotées d'aménagements cyclables continus. Les centres villes sont reliés par des itinéraires continus aménagés.



- L'urbanisme tient compte de l'évolution du "Code de la route" en "Code de la rue" (double-sens cyclables, zones de rencontre, tourne-à-droite aux feux de signalisation...). Le cycliste avance avec sa propre énergie (comme les piétons), ainsi les plans de circulation prennent en compte cette logique de déplacement : un itinéraire cycliste doit toujours être direct et marqué de très peu d'arrêts obligatoires.



- Grâce à l'autopartage, aux transports en commun et aux déplacements à vélos, les emprises de surface pour le stationnement des automobiles peuvent être diminuées. Autant d'espace gagné pour des trottoirs spacieux et les aménagements cyclables.

- L'étalement urbain est strictement limité. Les centres des villes hors CUB seront reliés à la CUB par des transports en commun efficaces et peu onéreux.
- Les dispositifs de garage et de stationnement sécurisé des bicyclettes sont multipliés : arceaux de stationnement de surface et garages à vélos de proximité sécurisés, garages à vélos des immeubles, marquage des vélos...



- Des services pour les cyclistes sont mis en place : locations de vélos avec un fort développement des vélos à assistance électrique, vélos de service, ateliers de réparation, réseau de vélocistes, offre touristique...
- L'intermodalité transports collectifs/vélo est pensée tout au long du réseau de transport collectif. Notamment pour le stationnement sécurisé des vélos.



- Les centre-villes sont tous reliés entre eux par un itinéraire direct sécurisé, faisant la part belle aux transports doux et aux transports en commun et aussi pratique qu'agréable aux piétons et aux cyclistes
- Un bonus-malus sera appliqué aux utilisateurs de véhicules en fonction de leur impact sur la santé et sur l'environnement : ainsi une voiture sera taxée (péage urbain), un taxi un peu moins car collectif, une voiture en autopartage encore moins, les cyclistes et piétons ne possédant pas de voitures seront subventionnés (ex : réduction d'impôts locaux ...)

Et quelques commentaires pratiques de terrain issus de nos adhérents

➤ Circulation

- En 2030, on pourrait imaginer ne plus voir de rue à 50 km/h dans la CUB où le vélo est coincé avec moins d'un mètre de large entre la file des voitures roulant et celles garées (exemple, rue de Pessac où Vélo-Cité a déjà manifesté contre ce type de rue trop passante et trop étroite).
- Le 50 km/h est réservé aux seuls grands axes structurants, les quartiers sont aménagés en Zone 30 apaisée avec Double-sens cyclables généralisés. L'hyper-centre classé et les centres-villes sont en Zone de rencontre.
- Que la CUB travaille avec le Conseil Général de la Gironde à l'amorce de nouvelles pistes cyclables départementales qui permettraient de rejoindre Arcachon (depuis Pessac) et Pauillac (depuis Bordeaux).
- Les itinéraires cyclables structurants sont jalonnés en km de centre-ville à centre-ville.
- Les aménagements prennent en compte les particularités de la circulation à vélo. Le nombre de carrefours à feux est restreint au maximum en faveur des "Stop" ou "Cédez-le-passage". Là où les feux de signalisation demeurent, le phasage prend en compte la vitesse des cyclistes.
- La rocade est aménagée de nombreux franchissements cyclables sécurisés, elle n'est plus une frontière imperméable.

➤ Stationnement

- Tous les parkings sur le territoire de la CUB doivent proposer du stationnement résidentiel sécurisé. Les offres de stationnement sécurisés des vélos en parc-relais, parkings divers, parc de la gare Saint Jean peuvent se faire sous une formule d'accès sécurisée unique et simple (carte unique).
- Les locaux à vélos du type Bicycletterie doivent être multipliés dans les zones denses (centre villes et quartiers).
- Le parc à vélo de la gare Saint Jean est complété par un autre vaste parking au débouché direct du hall des départs (système d'accès est simple).



➤ Services

- Des stations de gonflage pour les cyclistes (mais aussi pour les fauteuils roulants) seront implantées sur les espaces publics de l'agglomération, facilement accessibles et clairement identifiées.
- Un service de dépannage "express" en cas d'avarie (crevaison, lumière défectueuse, ..) est mis à l'étude et très attendu par les cyclistes.
- De nombreux déchets tendent à envahir les aménagements cyclables. Une brigade de « patrouilleurs" des aménagements cyclables dédiée à leur entretien courant est créée. Le rôle du patrouilleur est de signaler les nids de poule, tout défaut sur les aménagements cyclables, les besoins de nettoyage (ex : accumulation de verre suite à un accident, déchets de caniveau ...). Les patrouilleurs travaillent en coordination avec les associations d'usagers.



➤ Autres

- Les livraisons dans l'hyper centre ne se font plus qu'en vélo triporteur et par le tramway (aux heures de fermeture aux usagers).