

PLAIDOYER MUNICIPALES 2020 POUR "LA MÉTROPOLE À VÉLO"

Réponse de Vincent FELTESSE, candidat à Bordeaux

Vélo-Cité présente un « plan » ambitieux à l'horizon 2026. Il a pour objectif de faire de la Métropole de Bordeaux un modèle en terme de mobilité et de cadre de vie, aussi bien au niveau local que national et international.

Ce plan « La Métropole à vélo » est décliné en 5 propositions à réaliser d'ici 2026 :

- P1 > Un réseau cyclable à haut niveau de service
- P2 > Un parc circulaire sur les boulevards
- P3 > Une métropole intermodale
- P4 > Les villes & centres-villes "3A" : actifs, apaisés, attractifs
- P5 > Faire émerger une génération vélo

- **P1 : Un réseau à haut niveau de service**
- **P2 : Le parc des boulevards**

Le choix de la municipalité de Bordeaux et de la Métropole, au cours des derniers mandats, fut :

- Dans le centre-ville

Privilégier le partage de la rue en offrant des circulations dites apaisées entre piétons et vélos. Cela permet de réduire rapidement la présence de la voiture mais impose un rythme de déplacement à une vitesse proche de celle du piéton, pour tous. Conséquence, la circulation vélo se fait à vitesse lente et l'on observe des conflits entre piétons et vélos.

- Hors des boulevards

Le 2° Plan Vélo Métropolitain, voté en 2016 pour la période 2017 – 2020 met l'accent sur la pédagogie et la sécurité. S'agissant du réseau, on pourrait, trois années plus tard, dire que « trop embrasse mal étreint ».

Un réseau reliant centre et périphérie de l'agglomération, REVE, de 150 km de voies dédiées

Un réseau structurant reliant les grands pôles de l'agglomération, de 250 km équipés a minima de bandes cyclables

Un réseau de desserte locale en « circulation apaisée »

Il n'est qu'à considérer la carte retenue alors pour constater que ces ambitions, trop peu hiérarchisées, se plaçaient en décalage avec la mobilisation de 70 M€ sur 4 ans...

Il semble bien que l'évolution positive de la part modale des déplacements vélo ait été d'abord le fait des secteurs intra-boulevards.

Ma position :

Je souscris à l'idée générale d'un réseau organisé selon les 3 catégories proposées par Vélo-Cité. J'ajoute quelques commentaires et suggestions :

J'ai proposé que la Métropole se dote d'un Grand Emprunt Vert pour les années à venir, pour un montant de 1 milliard d'euros. Une des priorités du dispositif sera de développer les déplacements doux, le vélo en particulier.

S'agissant des 2 « vélorocades », je ne peux que souscrire sans réserves à l'idée. J'ajouterai, puisque cela implique une large part des déplacements domicile-travail, que

ce dispositif ambitieux devra être articulé avec la relance des Plans de Déplacements Inter-Entreprises (PDIE) que je m'engage à soutenir fortement au niveau métropolitain.

S'agissant du parc circulaire (Boulevards), la proposition de Vélo-Cité rejoint celle que j'ai proposé et illustré lors d'une conférence de presse tenue le 4 juillet 2019 aux fins de générer un Grand Projet d'Aménagement global des Boulevards. Ce projet débutera par un traitement de 3 barrières et de 3 séquences totalisant 5,5 km. Je me tiens à la disposition des représentants de Vélo-Cité pour examiner les modalités de traitement de la voie dédiée aux vélos et de son insertion dans les profils en long/en travers du projet.

S'agissant enfin des lianes, je souscris également au principe. Je ferai toutefois une observation : dans mon projet, je souhaite réduire considérablement la présence en surface de la voiture dans tout le territoire intra-boulevards et imposer une zone 30 quasiment généralisée. Les dessertes locales, piétonnes et le vélo devront cohabiter. Les aménagements mixtes des dernières années ne pourront raisonnablement être repris en totalité : le partage de la rue, que l'on en soit satisfait ou pas, devra perdurer pour un temps. Le principe de réalité concernant les investissements prioritaires s'imposera.

• P3 : Une Métropole intermodale

Je souscris totalement au principe, aux enjeux et au tracé proposé.

J'ajouterai qu'une de mes priorités concernant le RER métropolitain sera de **boucler la voie ferrée de ceinture entre Ravezies et la gare de Cenon via le pont Chaban qui a du reste été conçu pour !**

Cela implique qu'il faille aussi envisager un échange intermodal au niveau des bassins à flots et des quais. Il y a du reste urgence à travailler le projet et prévoir les réservations foncières compte tenu des aménagements en cours...

Je travaillerai avec la Région pour que le RER Métropolitain propose une solution de stockage élargie pour les vélos, qui ne trouvent souvent pas de place dans l'offre TER actuelle.

J'ajoute l'impérieuse nécessité de multiplier les parkings à vélo, qui comme de nombreux équipements de proximité, font cruellement défaut en particulier dans la ville centre.

• P4 : Les Villes et centre-villes « 3A »

J'ai déjà très clairement affirmé ma position sur les propositions que vous faites ici : Restreindre de manière drastique l'espace de la voiture individuelle intra-boulevards. Limiter le stationnement de surface.

Réaménager l'espace public en conséquence : priorité aux piétons

Développer une pédagogie active en direction des jeunes et accompagner les anciens. A cet égard il faut reconnaître le travail déjà entrepris dans le Plan-Vélo.

En généralisant le trente à l'heure (et en développant concomitamment les réseaux vélos sécurisés et transports en commun), les automobilistes renonceront d'eux-mêmes à l'usage de la voiture pour leurs petits déplacements, car ils y auront intérêt.

J'ajouterai qu'il faut travailler selon des modalités nouvelles :

Un cénacle d'élus, de techniciens ou d'experts ne peuvent pas avoir le monopole des décisions. S'il est un domaine qui nous oblige à changer de logiciel c'est bien celui qui traite des circulations douces et du partage de la rue. A cet égard, j'ai proposé d'aller beaucoup plus loin que l'actuel budget participatif des quartiers et de décentraliser une large part des budgets d'investissement au bénéfice des 8 quartiers bordelais : espace public, sécurité, propreté, énergie, mobilités douces, équipements de proximité.

Enfin il nous faut être beaucoup plus exigeants en terme d'efficience des mesures prises : une évaluation systématique des résultats obtenus doit être assurée, en toute transparence. Si des mesures s'avèrent inutiles ou peu efficaces, elles seront rapidement infléchies ou supprimées.

• **P5 : Faire émerger une « génération vélo »**

Je souscris naturellement au principe comme aux propositions que vous faites. Il y a effectivement encore fort à faire et l'on peut tirer notre chapeau aux courageux parents qui tentent aujourd'hui un accompagnement de leurs enfants à l'école à vélo quitte à faire barrage de leurs corps contre les dangers de la route. Il faut soutenir ces bonnes volontés avant qu'elles ne s'épuisent !

Il conviendra aussi d'appuyer et faire connaître les ressourceries spécialisées dans le vélo, associations ou autres structures privées faisant de la formation-action dans le domaine de la réparation des 2 roues.

J'ajouterai enfin qu'il me semble indispensable, dans une agglomération dont plus de 15% de ses habitants sont des étudiants, de s'appuyer sur leur expertise, leur capacité à faire exemple et à innover dans ce domaine. La génération vélo attend aussi une autre approche du vélo, avec des services et des solutions innovantes : comment porter des charges, problèmes de sécurité et d'accès à certains espaces, etc. On pense souvent à co-construire les déplacements, mais les lieux de départ, d'arrivée et le matériel sont aussi essentiels.