

Evolution de la pratique du vélo sur Bordeaux Métropole

+25%

C'est l'évolution de la pratique du vélo sur Bordeaux Métropole entre 2020 et 2021 compte tenu de la **crise sanitaire**.

Par rapport à la situation 2019, dernière année de référence prépandémie, la pratique du vélo a augmenté de 10%.

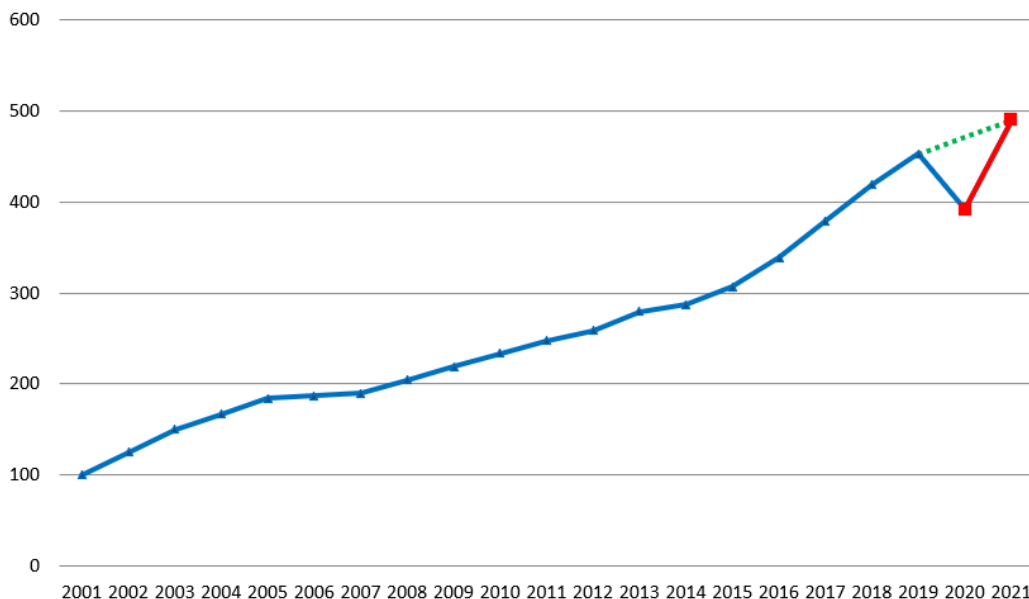
En comparaison, le trafic routier a baissé de 4% environ et la fréquentation des transports collectifs a diminué de plus de 20%.

Source : observatoire des vélos : points d'enquêtes ponctuelles et 32 compteurs permanents

Evolution de la pratique du vélo sur Bordeaux Métropole

base 100 en 2001

source: *observatoire vélos*



En 2021, la fréquentation cycliste a été perturbée par la crise sanitaire en début d'année avec des périodes de couvre-feux et de confinement. Durant cette période, la fréquentation est restée proche des moyennes de 2019. Dès le mois de juin la fréquentation cycliste a été plus importante qu'en 2019 et 2020, avec un quatrième trimestre en hausse +21% par rapport à la situation pré-covid.

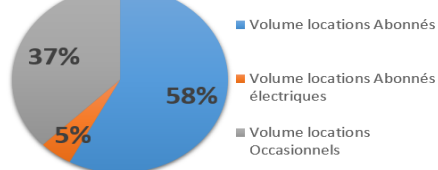
La pratique du VCUB

185 stations VCub disponibles en 2021

1,25 millions d'emprunts V3 réalisés en 2021, le service connaît une hausse de **9 %** de fréquentation par rapport à 2020.

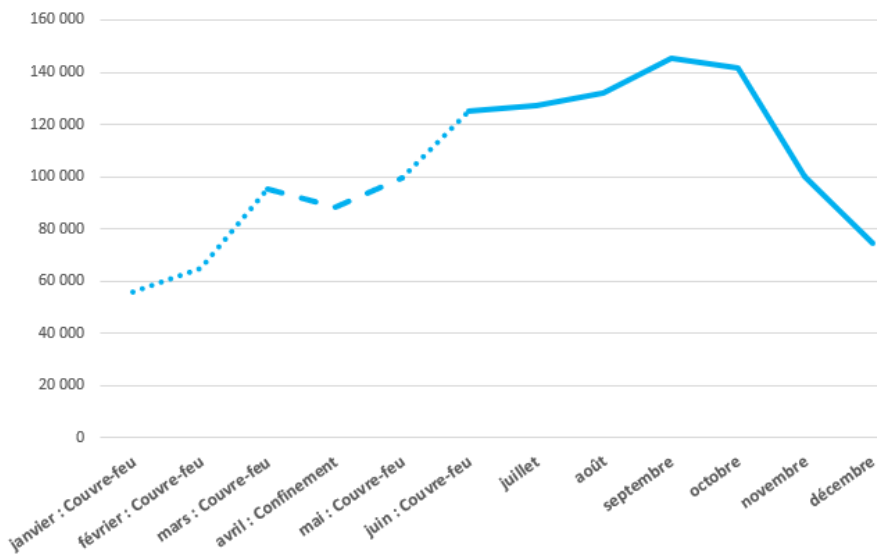
Le volume de locations/emprunts est principalement porté par les abonnés.

Locations par type d'usages



Un équilibre entre abonnés et occasionnels (50%/50%) s'observe sur les mois de juillet août.

Locations/emprunts de V3 par mois



Accidentologie des cyclistes

Bilan 2021 - Accidents corporels

En 2021, les forces de l'ordre ont recensé 96 accidents corporels impliquant un cycliste sur Bordeaux Métropole soit une hausse de 1% par rapport à 2020 (-7% en 2021 par rapport à 2019). Les accidents impliquant un cycliste représentent 13% des accidents corporels « tous modes » sur Bordeaux Métropole.

1 accident mortel est à déplorer en 2021 contre 3 en 2020. Il s'agit d'un conflit vélo/poids-lourd au carrefour entre l'avenue d'Arès et le boulevard Antoine Gautier.

Il a également été comptabilisé 17 accidents en Engins de Déplacement Personnel Motorisés (EDPM).

Dispositif d'aide / Aménagements Cyclables / Prêts de vélos

En 2021, le **dispositif d'aide** à l'achat de vélos à assistance électrique, vélo-cargos ou autres vélos spéciaux a permis de verser 900 aides pour un montant de 90 000€.

- 91,4% ont servi à l'achat d'un vélo à assistance électrique
- 3,8% à l'achat d'un vélo cargo à assistance électrique
- 3,7% à l'achat d'un vélo pliant
- 57,1 % des bénéficiaires sont des femmes (-2,9%/2020),
42,9 % des hommes (+2,9%/2020)
- 29% des bénéficiaires habitent Bordeaux (-5%/2020)
- 45% des bénéficiaires habitent la 1ère couronne (+1%/2020)
- 26% des bénéficiaires habitent la 2^e couronne (+4%/2020)

L'offre en **aménagements dédiés** (pistes et bandes cyclables, couloirs bus) était de 650km à l'adoption du 1er plan vélo en 2012.

Fin 2021, le linéaire d'aménagements cyclables de la métropole s'élève à 1 517 km (+2,8%/2020) dont :

- 353 km de pistes cyclables et voies vertes (+3,8%)
- 368 km de bandes cyclables et couloirs bus (+0%)
- 629 km de zones de circulation apaisée (+3,6%)
- 168 km de voies partagées avec les piétons (+4,3%)

En 2021, 4 804 **prêts de vélos** (+65%/2020) ont été effectués par la Maison métropolitaine des mobilités alternatives dont :

- 3 122 prêts de vélos classiques
- 1 528 prêts de vélos à assistance électrique
- 112 prêts de vélos pliants
- 35 prêts de vélos cargos
- 5 prêts de tricycles pour adultes
- 2 prêts de tandem

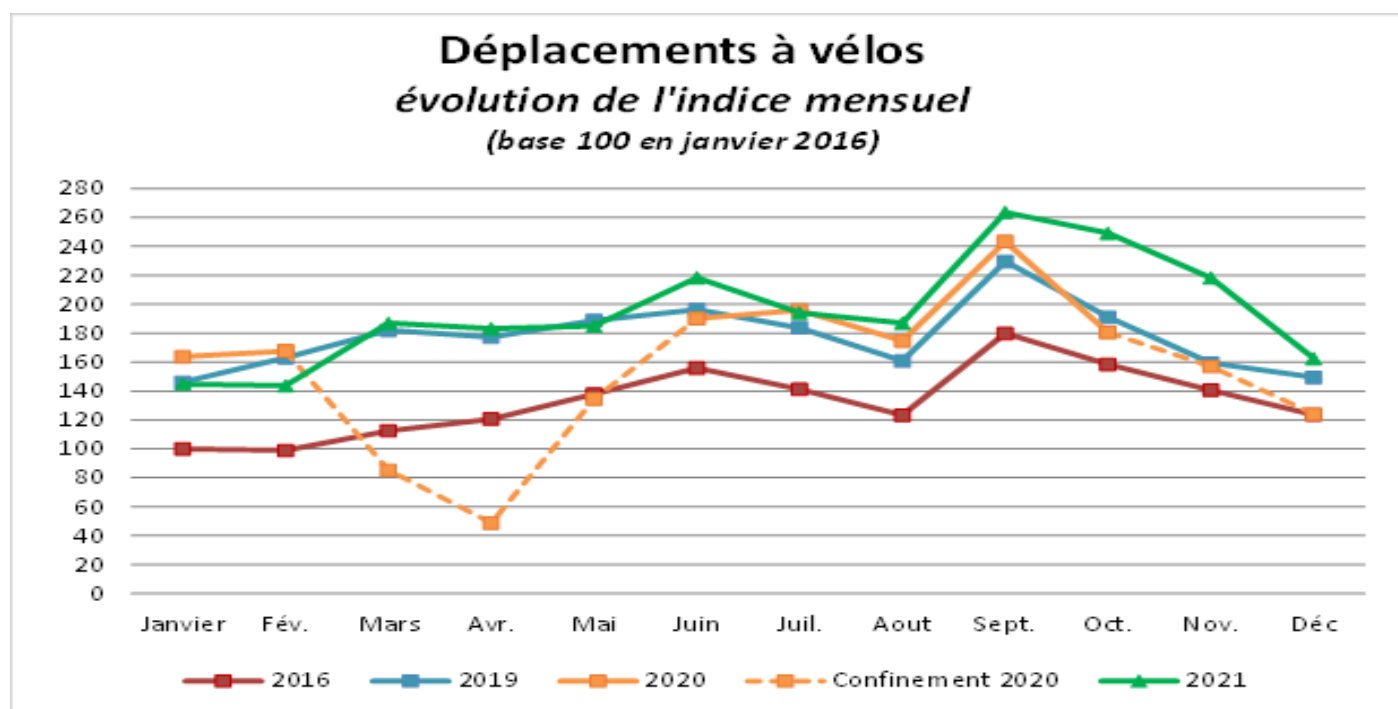
65% des prêts sont réalisés pour des habitants de la Ville de Bordeaux (68% en 2020)

Du côté du stationnement vélo, il a été recensé sur la Métropole :

- 15 700 arceaux vélo (+1 771 en 2021)
- 3 173 stationnements vélo sécurisés dont :
 - 721 places sécurisés à la gare de Bordeaux Saint-Jean
 - 599 places sécurisés dans des abris de petite et moyenne capacités
 - 1853 places sécurisés dans des parkings relais et en ouvrage

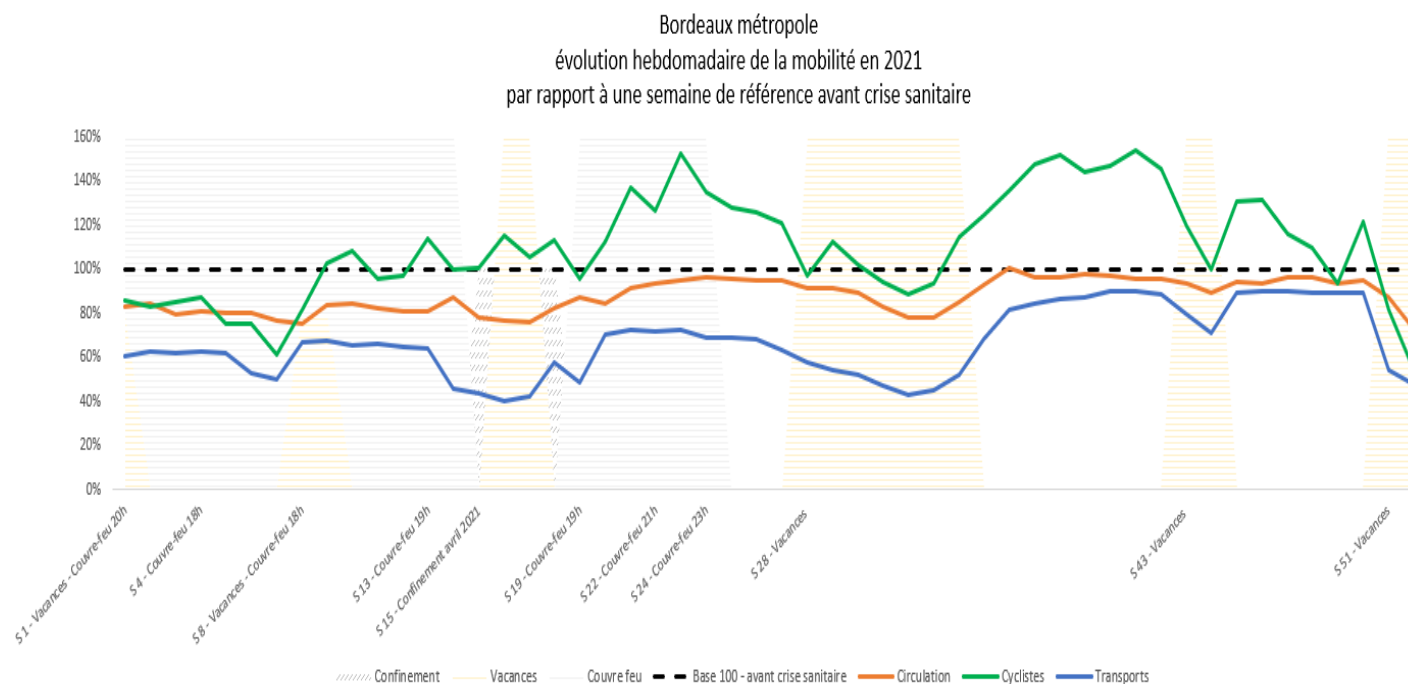


365 jours à vélo



Ce sont les déplacements à vélo qui ont le mieux résisté à la crise sanitaire, avec, de juin à début octobre, un niveau de pratique supérieur à celui avant crise.

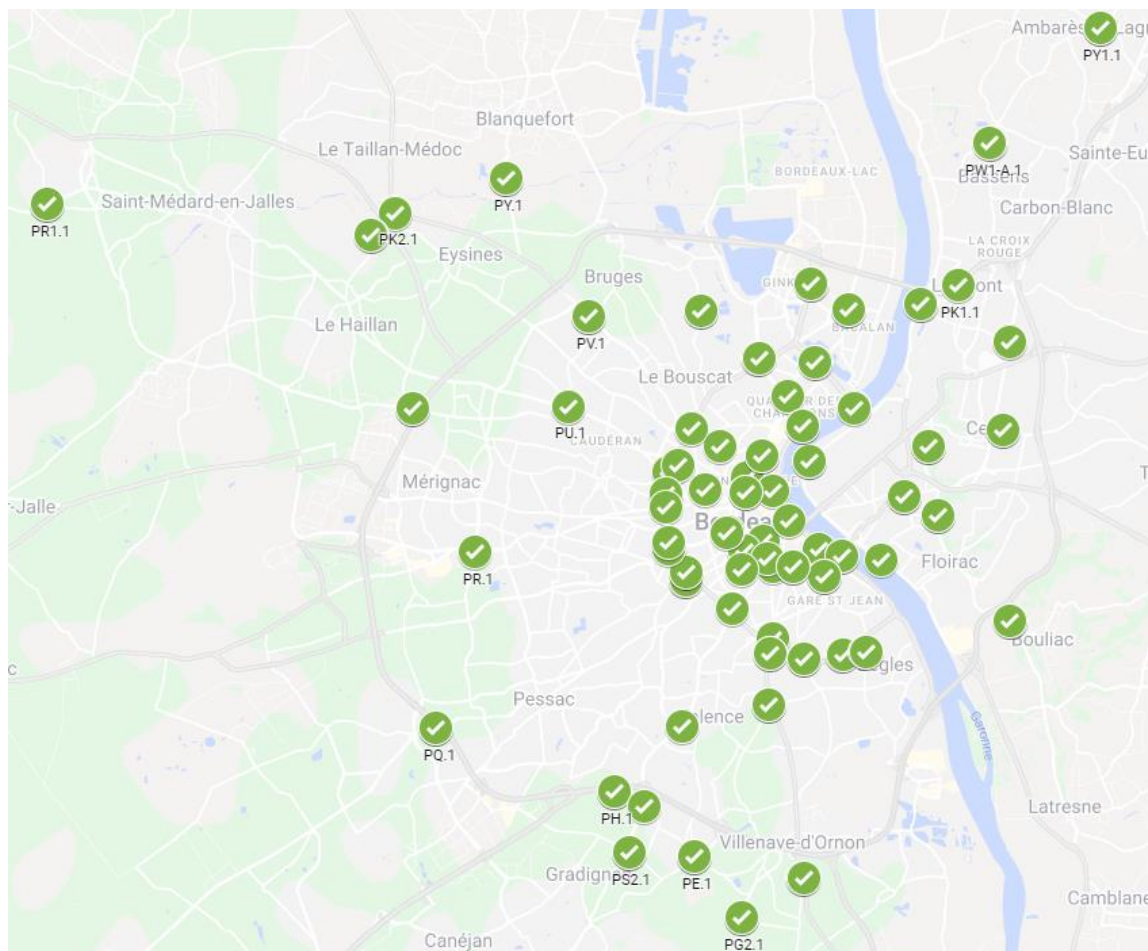
Le graphique ci-dessous présente l'évolution hebdomadaire comparée des différents modes de déplacements (vélo, transport, circulation routière) tout au long de l'année :



- La pratique du vélo est très rapidement repartie à la sortie de l'hiver malgré les périodes des couvre-feux et confinements successifs durant le 1^{er} semestre.
- Les modes de déplacements, hormis pour les vélos sont en dessous des niveaux d'avant crise.

Ratio Vélos

Les sites indiqués ci-dessous sont ceux pour lesquels un comptage routier et un comptage cycliste récent ont été réalisés sur la même section de route.



La comparaison de ces deux relevés sur différentes rues de l'agglomération permet de mesurer l'importance de la fréquentation cycliste comparativement aux trafics routiers en circulation.

En moyenne, par secteur de l'agglomération, les ratios suivants sont relevés :

- Sur Bordeaux intra-boulevards, on observe un ratio de 1 Cycliste pour 8 Véhicules, notamment :
 - Allée de Boutaut au Bouscat vers la place Ravezies à Bordeaux.
- Sur les boulevards, 1 Cycliste pour 15 Véhicules, notamment :
 - Boulevard Pierre Ier vers l'avenue du Président Schuman.
- Entre les boulevards et la rocade, 1 Cycliste pour 23 Véhicules, notamment :
 - A Bruges de l'Avenue Jean Jaurès vers l'Avenue Périé.
 - Chemin de Leysotte à Villenave d Ornon vers la route de Toulouse
- En extra rocade, 1 Cycliste pour 35 Véhicules, notamment :
 - Rue de Médoc vers rue des Vignes de Bussac au Haillan,
 - Pessac avenue Pasteur vers rue du Maréchal Foch,
 - Quai Numa Sensine vers la place Aristide Briand à Lormont,
 - Ambarès rue du président Coty vers avenue Claude Taudin.

Enquête rue de Pessac

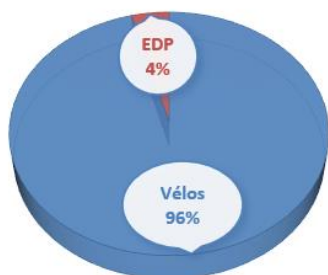
Réalisée le mardi 07 septembre 2021
sur le carrefour Rue de Pessac / Rue des Treuils / Rue Fernand Audeguil.
Heures d'enquête : 07h-10h.

Modification de la rue de Pessac en 2021 :

- La rue de Pessac est mise en sens unique dans le sens sortant de Bordeaux.
- Création d'un couloir Bus / Vélo sur la portion ouest de la rue de Pessac dans le sens entrant vers Bordeaux.
- Accès à la rue de Pessac interdit au trafic routier depuis le cours du Maréchal Galliéni et depuis les boulevards.

Comptages Directionnels
des Cyclistes + EDP (Engins de Déplacement Personnel)

RÉPARTITION VÉLOS / EDP



96% des déplacements observés (hors véhicules légers, bus, moto ...) sont des cyclistes.

Les cyclistes se situent plus majoritairement dans les tranches d'âges 15-29 ans (25%), 30-44 ans (26%) et 45-59 ans (36%).

Origines-Destinations des cyclistes empruntant le couloir Bus/Vélo.

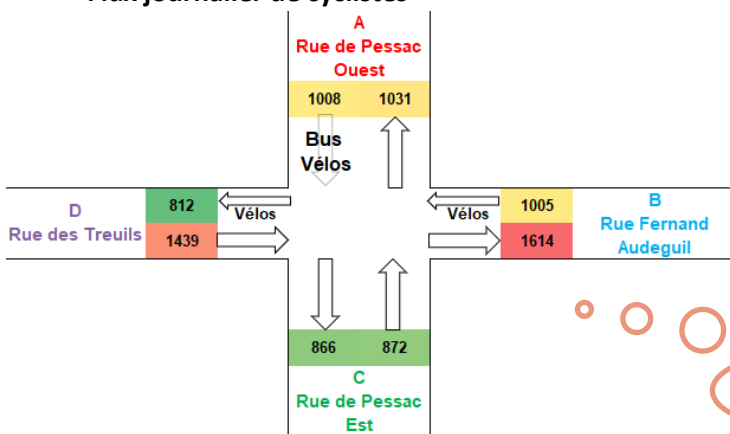


Les résultats de l'enquête sont les suivants :

- 31% des cyclistes viennent de Talence
- 21% de Pessac
- 3% de Villenave d'Ornon
- ...

A noter que 42% des cyclistes font des trajets internes à Bordeaux (en passant probablement par l'aménagement des boulevards en amont).

Flux journalier de cyclistes



Les cyclistes utilisant l'aménagement de la rue de Pessac permettent de diminuer de 500 voitures par jour le transit à travers Talence.

76% des interviewés disent aller sur leur lieu de **travail**.

57% des personnes interrogées sont des femmes.

71% des interviewés font le trajet **tous les jours** et **18%, 2 à 3 fois/semaine**.

36% des cyclistes font des trajets de plus de 5km, dont **10% plus de 10km** entre l'origine et la destination.

3^e Plan vélo métropolitain

Après 1 an d'élaboration en concertation avec les élus et services des communes et de la Métropole, les partenaires associatifs et autres partenaires institutionnels, Bordeaux Métropole a approuvé son 3^e plan vélo métropolitain le 26 novembre 2021. Ce plan vise une part modale du vélo de 18% en 2030 et comporte 16 actions réparties en 4 axes.

Axe 1 - Développer un réseau cyclable performant

- Entretien et poursuivre le développement des aménagements cyclables
- Développer un nouveau Réseau Vélo Express (ReVE)
- Mettre à jour le Guide des aménagements cyclables
- Jalonner et équiper les itinéraires cyclables

Axe 2 - Permettre de stationner son vélo en toute sécurité

- Poursuivre le déploiement des arceaux vélos
- Poursuivre le développement d'une offre de stationnement vélo sécurisée, intermodale et accessible par un même support
- Travailler à l'amélioration des locaux à vélos dans les constructions neuves

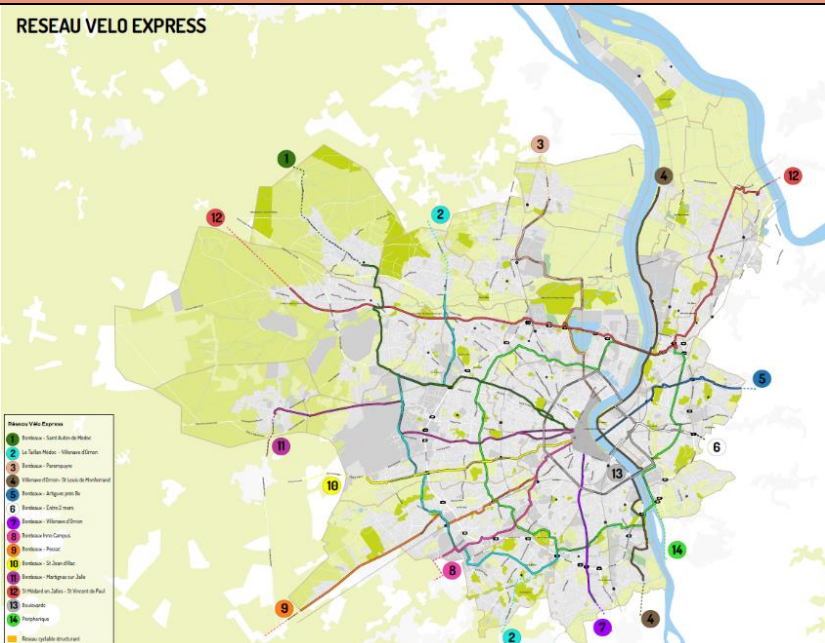
Axe 3 - Développer les services autour du vélo

- Développer et animer le réseau des maisons des mobilités
- Développer les services de mise à disposition de vélos de la très courte à la longue durée
- Encadrer les services de mobilité en free-floating
- Poursuivre l'aide à l'acquisition de vélos spéciaux/innovants
- Renouveler le soutien aux associations de promotion du vélo
- Contribuer au développement de la cyclo-logistique

Axe 4 - Former et communiquer pour améliorer la pratique du vélo

- Renforcer l'observation des déplacements à vélo et de la satisfaction des habitants
- Soutenir et participer à des événements autour du vélo
- Accompagner la mise en œuvre du programme national « Savoir Rouler »

Focus sur le projet de Réseau Vélo Express (ReVE)



Le ReVE est un réseau cyclable concerté avec les communes, continu, jalonné, et répondant à des standards d'aménagement et de services ambitieux :

- Priorité aux cyclistes, lisibilité, confort de circulation
- Jalonnement et identité visuelle dédiés
- Equipement des lignes en aires de services vélo, stationnement (P+V)
- Connexions avec le réseau cyclable structurant, les pôles d'activité et les territoires extra-métropolitains

272 km pour 14 itinéraires (11 radiaux et 3 circulaires)

Dispositifs d'observation vélos sur Bordeaux Métropole



42 compteurs permanents

120 Points d'enquête ponctuels réalisés sur 4 journées (mardis et jeudis en mai-juin 2021), sur les plages horaires 7h-11h et 15h-19h.



124 lieux de la Métropole sont enquêtés au moins une fois tous les trois ans, par un système de comptage tournant.

