

## BORDEAUX : faut-il y mettre les pieds ?



### La politique des déplacements de l'agglomération

#### *Déclin et redressement*

Bordeaux a longtemps été montrée du doigt comme une ville qui sacrifiait tout à la voiture, sans aucune alternative attrayante. Les quais et les rues étaient devenus des autodromes, la célèbre place des Quinconces était réduite à n'être plus qu'un gigantesque parking. En dépit d'un redressement spectaculaire, Bordeaux figurait encore en 2010, selon les statistiques publiées par le Certu (Centre d'Études sur les réseaux, les transports et l'urbanisme, organisme officiel rattaché au ministère de l'Environnement), en 15<sup>e</sup> place parmi les 16 principales agglomérations de province pour le taux d'utilisation des transports alternatifs à l'automobile. Et sous l'aspect pollution, l'agglomération fait partie des "zones de dépassement PM10" (particules fines) pointées par l'Union européenne.

La cause principale de cet état de fait est un fort étalement urbain qu'on a laissé se développer pendant des décennies, au point que la population intra-muros est relativement faible : 240 000 habitants, comparée à celle de l'agglomération : 845 000 habitants, un million d'habitants étant attendu en 2030 (recensements 2008 à 2010). Cette dernière a le même territoire que le Grand Lyon avec deux fois moins de population. La Communauté urbaine de Bordeaux (CUB), qui doit aujourd'hui organiser les déplacements de 730 000 habitants de 28 communes – sans compter ceux d'autres communes qui n'en font pas partie – hérite donc d'une situation très difficile.

Aussi tardifs qu'ils soient, l'arrivée du tram en 2003, l'essor du vélo, la création de gares intermodales et la modernisation des bus ont tout de même mis un coup d'arrêt à l'ère du tout-voiture initiée sous les mandatures de Jacques Chaban-Delmas. Le nombre de déplacements en transports en commun s'accroît régulièrement : le bilan établi par la CUB depuis la restructuration du réseau de transports urbains en 2010 s'établit à + 24 % de fréquentation en trois ans.

## ***L'arrivée du tramway***

Le tramway a, évidemment, été le déclencheur. Un long débat, orchestré par l'association Trans'Cub, l'avait opposé à un projet initial de métro léger automatique, présenté à la fin des années 1980. Les études ayant finalement montré que ce mode n'était pas adapté à la ville et que sa construction se révélait très coûteuse, c'est finalement le tram qui a pris le dessus. La première **ligne A est-ouest** a été inaugurée le 21 décembre 2003 entre Mériadeck et Lormont/Cenon de l'autre côté de la Garonne. Elle a été la première à utiliser l'alimentation par le sol (APS), qui permet de ne pas installer de caténaires dans les quartiers historiques. Les deux **lignes nord-sud B et C** ont été ouvertes en 2004, avec quelque retard entraîné par la mise au point de l'APS : la C entre les Quinconces et la gare Saint-Jean, la B entre les Quinconces et Pessac.

Les trois lignes ont vu ensuite leurs terminus reportés régulièrement jusqu'en 2007 de quelques kilomètres chaque année. Début 2013, la CUB a donné le coup d'envoi à 33 km de lignes supplémentaires pour un investissement de près d'un milliard d'euros. Ces extensions – dont un trait marquant est le franchissement de la rocade rive gauche en différents points - concernent : la **ligne A<sup>1</sup>**, qui sera prolongée dans Mérignac en desservant les principaux équipements collectifs de la ville (cinq stations attendues pour décembre 2014) ; la **ligne B<sup>1</sup>**, avec une nouvelle station au nord améliorant la desserte de Bacalan et du parc d'activités de Bordeaux-Nord, escomptée en mai 2014 ; puis, en avril 2015, un prolongement au sud dans Pessac par un débranchement en voie unique à partir de la station Bougnard, afin de rejoindre la zone industrielle de Pessac-Canéjan. La **ligne C<sup>1</sup>** ira d'une part au nord à Bordeaux-Lac, avec 4 nouvelles stations (décembre 2014) qui desserviront une importante zone commerciale et d'emploi, le parc expo et le futur Grand Stade ; elle sera prolongée d'autre part au sud dans Bègles en mars 2015 avec 6 nouvelles stations. Dans un second temps, à l'horizon 2018, la C rejoindra plus au sud Villenave-d'Ornon. Enfin, une nouvelle **ligne D** avec 15 stations et 2 parcs-relais devrait être mise en service en décembre 2016. Elle desservira à partir des Quinconces plus de 37 % de la population et des emplois situés dans le quadrant nord-ouest s'étendant sur les communes de Bordeaux, Le Bouscat, Bruges, Eysines et Le Haillan.

Le tramway bordelais devrait circuler courant 2018 sur 77 km, ce qui en fera l'un des plus longs réseaux français. En prévision des extensions et aussi pour unifier son parc, la CUB a commandé à Alstom des rames de grande capacité (43 m), pouvant accueillir plus de 300 voyageurs.

## ***Le rattrapage des bus***

Installé aux commandes de **TBC** (Tram et Bus de la Cub) le 1er mai 2009, l'exploitant Keolis se devait de faire en sorte que le réseau ne soit pas à deux vitesses, avec un tramway en vitrine et des bus parents pauvres. La révolution s'est faite dans la nuit du 21 au 22 février 2010 où l'offre bus a augmenté d'un seul coup de 20 % et où pratiquement toutes les lignes routières ont changé de trajet, de noms et de numéros. On a déplacé les poteaux d'arrêts, changé les girouettes, affiché les nouveaux horaires et une nouvelle cartographie des lignes.

Aujourd'hui, le réseau d'autobus, dont le trafic a effectué un bond de + 24 % dans les trois ans qui ont suivi le big-bang de 2010, est organisé ainsi :

- une ligne directe reliant la rive droite et la rive gauche, desservant la gare Saint- Jean et le campus de Talence, pour soulager la ligne B du tram,

- 14 "**Lianes**", "lignes intercommunales à niveau élevé de service" : des lignes "structurantes" qui vont d'une banlieue à l'autre en passant par Bordeaux, ont pour certaines une priorité aux feux, et circulent de 5h à minuit, toutes les 10 à 12 minutes pendant une bonne partie de la journée. Ces lignes diamétrales représentent 90% de tous les voyages du réseau. La plupart des bus sont articulés, une bonne partie fonctionne au gaz (GNV) ou à la traction hybride diesel-électrique,

- 6 "**Corols**" : des lignes de rocade ne passant pas par Bordeaux, qui circulent de 5h à 20h30, toutes les 20 à 30 minutes selon les heures,

- 9 lignes "**principales**", toutes en correspondance avec une "Lianes" ou le tram,

- 25 lignes "**locales**",

- 8 "**Citeis**", navettes bus intracommunales,

---

<sup>1</sup> Les lignes A, B, C sont certifiées « NF service transport » par AFNOR Certification, avec la participation de représentants locaux de la FNAUT

- 11 services "**Flexo**"/"**Resago**" de transport à la demande.

Les couloirs de bus, restreints aujourd'hui à une poignée de kilomètres, devraient se développer d'ici 2014 sur près de 40 km, et s'accompagner de dispositifs de priorité aux feux.

### ***L'ambition vélo***

Plus de 700 km de pistes et bandes cyclables (selon la CUB) relient les 28 communes. La CUB gère 139 stations de vélos en libre-service (VCub), dont 31 situées à des arrêts de bus ou de tram, à usage gratuit pour l'utilisateur de la ligne. La Ville de Bordeaux offre des formules de prêt de bicyclettes (gratuit pour ses habitants) : lesquelles vont être remplacées à partir de 2014 par un "vélo-trottinette", le "Pibal", dont les parties avant et arrière sont reliées par un marchepied en guise de cadre ; il a été conçu par le designer Philippe Starck d'après les suggestions de 300 habitants. Dans le cadre de son Plan vélo, la CUB propose une aide financière aux communes pour offrir un service analogue, et aux particuliers pour l'achat d'un vélo à assistance électrique ou d'un vélo pliant.

Aujourd'hui 7% des déplacements dans la ville se font à bicyclette. En signant la Charte de Bruxelles, la CUB s'est fixé l'objectif de 15% de part modale du vélo à l'horizon 2020.

### ***Tram-train, navettes fluviales, autopartage et autres***

Pour lutter contre la prééminence de la voiture, les élus Bordelais doivent, au-delà des formules classiques, innover tous azimuts.

Le dénommé "**tram-train**" du Médoc n'est en fait qu'un... "tram-tram". Attendue pour fin 2014, cette antenne de la ligne C desservira en banlieue nord-ouest 6 stations jusqu'à Blanquefort. Elle doublera la ligne TER du Médoc à voie unique mais pourra accueillir à terme tram-train, TER et des trains de fret. Ce projet est critiqué par l'association Trans'Cub et la Fnaut Aquitaine, qui dénoncent une estimation fantaisiste de la fréquentation, une offre réduite à 4 dessertes par heure – ce qui est faible pour un tramway –, des correspondances aléatoires avec le TER et une dérive des coûts : il aurait mieux valu selon ces associations renforcer le TER qui dessert Blanquefort.

Un service régulier "**Batcub**" reliant les deux rives de la Garonne avec quatre escales a été mis en service au printemps 2013 dans l'idée de proposer une alternative au franchissement du Pont d'Aquitaine et du Pont de Pierre, tous deux engorgés. Suite à des problèmes de moteur, les deux catamarans électro-solaires qui assuraient le service sont remplacés provisoirement par un bateau de secours proposant quelques liaisons.

Un abonnement unique TBcool à 34,40 € par mois (*chiffre 2013*) permet d'utiliser le réseau trams/bus et d'avoir accès au service d'auto-partage **Autocool** (**Citiz** selon la nouvelle dénomination), qui offre 51 voitures en libre-service réparties sur 26 stations de l'agglomération. La CUB participe au capital et au conseil d'administration d'Autocool, et donne de plus un accès sur son site à un site régional de covoiturage.

Enfin, un projet de liaison téléportée, "**l'aérotram**", entre Quatre Chemins (sur la A) et l'aéroport, en compétition avec un tramway ou un BHNS, est en cours d'étude.

### ***Quels résultats ?***

Ces offres variées, ainsi que les Plans de déplacements d'entreprise qui touchent aujourd'hui plus de 110 000 salariés, montrent que la volonté existe d'offrir des solutions de rechange à la voiture. L'opération pilote "50 000 logements autour des transports collectifs" révèle à ce sujet un changement profond d'état d'esprit.

La CUB arrivera-t-elle à tenir son pari de faire monter d'ici 2025 la part modale des T.C. à 25 % (10 % aujourd'hui) et d'abaisser celle de l'auto à 60 % ? On peut en douter. L'accroissement continu de la population péri-urbaine, la non-communication entre la CUB (Autorité organisatrice des transports de la zone urbaine) et le Conseil Général (AOT de la zone rurale) n'offrent souvent pas d'autre choix que la voiture. Un exemple : les habitants d'une commune extérieure à la CUB comme Cestas (plus de 15 000 habitants), qui héberge une zone logistique importante avec La Poste et CDiscount (déjà 2000 emplois) et est de plus appelée à un fort développement, n'est reliée à Bordeaux que par le TER surchargé venant d'Arcachon.

Les restrictions budgétaires obligent à réduire les ambitions de la CUB pour le développement du réseau de TCSP à l'horizon 2025-2030. Il était prévu près de 72 kilomètres de nouveaux aménagements : 3 lignes de "bus en site propre intégral" (BSPI) et une ligne de "bus à haut niveau de service" (BHNS), correspondant à un investissement prévisionnel de plus de 290 M€. Les liaisons concernées sont : la desserte de la Rive Droite (incluant la presqu'île d'Ambès) et son raccord avec la rive gauche par les ponts Chaban-Delmas et JJ Bosc ; Mérignac Aéroport - Bordeaux dans la perspective de relier directement l'aéroport à la gare St Jean ; Saint-Médard-en-Jalles - Le Haillan - Bordeaux centre ; enfin Gradignan – Talence - CHU Pellegrin. Ces projets font l'objet de marchandages politiques entre les communes, très éloignés des préoccupations des usagers.

## Que pensent de tout cela les usagers ?

Il ne s'agit pas ici de présenter une étude détaillée, mais plutôt un ressenti de la part de différents types d'utilisateurs : pour chacun d'entre eux, nous présentons les ressentis "positifs" et "négatifs", et concluons par l'attribution par un jury de **pieds** (appréciations globales positives) et de **pots d'échappement** (appréciations globales négatives).

## Déplacements quotidiens

### **Aspects positifs**

Les 28 communes de la CUB sont desservies par un **réseau bien maillé** dans son ensemble (même si les liaisons périphériques pourraient être améliorées). La douzaine de points d'interconnexion qu'il a avec le réseau départemental Transgironde, lui-même renforcé récemment, facilitent les liaisons entre le centre et les communes péri-urbaines. Le pôle d'échanges intermodaux des Quinconces permet une correspondance commode entre les lignes de tramway B et C, six lignes de bus, les navettes fluviales et trois lignes Transgironde. Il héberge de plus une station VCub et un espace d'accueil du réseau TBC. Les trois autres pôles principaux que sont Stalingrad, Buttinière et Gare Saint-Jean offrent eux aussi des correspondances commodes.

**L'offre est importante** : en règle générale, 19 à 20 heures de fonctionnement quotidien pour le tramway et les Lianes, fréquences en journée de 4 à 6 minutes pour le tramway et de 10 à 15 minutes pour les Lianes.

Les automobilistes disposent de **15 parcs-relais** gardiennés et sécurisés, assez bien répartis sur les trois lignes de tram. Ils sont gratuits pour les abonnés du réseau TBC, on y accède sinon en achetant un titre de transport. Les parcs-relais sont équipés de stationnements vélo qui, même s'ils ne sont pas forcément gardiennés, devraient être équipés dans le futur d'une fermeture avec accès par badge.

**L'offre tarifaire** est très variée : quatre catégories d'âge, trois périodes de forfait (7 jours, un mois, un an), tarifs duo ; possibilités d'abonnement combiné avec VCub (il s'ajoute à cela les tarifs pour déplacements occasionnels : voir ci-dessous). La carte multimodale MODALIS permet de voyager avec un titre de transport unique et des tarifs préférentiels sur les différents réseaux de transport gérés par la Cub, le Conseil général et le Conseil régional. Des réductions sont offertes à partir de 10 salariés dans la même entreprise. Côté pratique, une carte à puce rechargeable, la carte TBC (gratuite) peut héberger tous les titres de transport.

Sous l'aspect **qualité de service**, il faut souligner :

- le confort des bus et le fonctionnement silencieux des modes de traction hybride et au gaz,
- le confort apporté par les bancs en bois qui occupent une bonne partie de la largeur des stations de tramway,
- les plans de quartier très lisibles affichés à ces mêmes stations (qui indiquent aussi les arrêts de bus).

### **Aspects négatifs**

En dépit de la généralisation progressive à 7 voitures, **les trois lignes de tramway sont surchargées** aux heures de pointe, au point qu'il faut parfois attendre plusieurs passages pour pouvoir monter. D'après les chiffres fournis par la CUB elle-même, les lignes A et B étaient prévues pour 4500 voyageurs par heure et par sens : on atteint 7000 à certains moments. Le choix du gabarit de 2,40 mètres de large au lieu du 2,65 mètres qu'ont adopté Paris et Montpellier se traduit de plus par une perte de confort, les deux rangées de deux places assises ne permettant qu'un passage étroit, sans barre de préhension. Défauts qui devraient être en partie corrigés avec l'arrivée des nouvelles rames commandées et une mise au standard lors de la visite à mi-vie des rames actuelles.

On peut regretter aussi le sous-dimensionnement en largeur des quais de stations de tramways (en particulier à la station Mériadeck). À cela s'ajoutent des stations trop rapprochées dans la partie centrale (choix politiques des maires lors de la conception de la première tranche), et de trop nombreuses traversées automobiles qui nuisent à la vitesse commerciale.

Certaines "**Lianes**" sont également surchargées : la 5 qui traverse toute l'agglomération du sud jusqu'au Médoc, la 3 qui dessert également ce secteur privé de tramway qu'est le nord-ouest, mais aussi la 10 vers le campus, la 1 vers l'aéroport,.... Par ailleurs, ces lignes dites "à niveau élevé de service" sont loin de répondre aux critères des "Bus à haut niveau de service" : elles ne bénéficient souvent **pas de site protégé** là où il en faudrait ; la police municipale ne fait pas suffisamment respecter les couloirs ; la vitesse commerciale moyenne stagne à 17km/h. Aux carrefours, les arrêts sont souvent situés après le feu et non pas avant comme cela devrait être, obligeant ainsi le bus à s'arrêter assez fréquemment deux fois. La priorité aux feux, qui donne droit à un "+" accolé aux numéros des lignes 1 et 3, tarde à être systématisée.

Les **arrêts de bus** ne sont pas des modèles du genre : trottoirs pas ou insuffisamment surélevés (la norme de 18 cm est rarement satisfaite) ; l'abri *quand il existe* n'offre que trois places assises, qu'il passe une ou six lignes ; il n'y a pas de plan de quartier, et pas d'écran d'affichage des temps d'attente.

Si les **correspondances** sont commodes aux quatre pôles d'échanges principaux cités ci-dessus, elles le sont moins aux autres pôles, où les arrêts de bus sont souvent disséminés. Et on n'a cherché nulle part à coordonner aux heures creuses les horaires de départ des bus avec les arrivées des tramways.

Il est difficile de trouver une place dans les **parcs relais**. Sur les 15 que compte l'agglomération, six, en particulier, sont pris d'assaut : Buttinière à Lormont, Galin, Les Aubiers, Stalingrad, Carle-Vernet à Bordeaux et Bougnard à Pessac.

### **Points particuliers**

Des lignes comme la 35, la 24, la 29, la 36 qui ne sont pas des "Lianes" dépassent pourtant certaines Lianes en termes de trafic.

Plusieurs arrêts de tram ont un éclairage déficient.

L'affichage des temps d'attente aux arrêts de tramway, en petits caractères formés par des pointillés rouges, n'est pas très lisible.

Aux abords de la gare Saint-Jean, les bus ont du mal à sortir des embouteillages le week-end, et sont gênés par des arrêts théoriquement "minute", en fait sauvages.

Les navettes électriques ne sont pas chauffées l'hiver (elles devraient l'être en 2014).

## **Déplacements occasionnels**

Ils sont le fait de visiteurs professionnels, de touristes ou même de Bordelais effectuant un trajet qui n'est pas celui qu'ils font d'habitude. Ils impliquent une information pratique et facilement accessible, mais aussi des échanges commodes entre modes : T.C., voiture, vélo, ...

### **Aspects positifs**

Plusieurs **formules tarifaires** – les "tickartes" - sont proposées pour les déplacements occasionnels : un voyage, 5 voyages, 10 voyages, 10 voyages tarif réduit, 1 jour, 7 jours, parc relais, pass soirée, pass événement.

Le [site infotbc.com](http://site.infotbc.com) est clair et complet, avec des plans et cartes détaillés, des plans de ligne, un plan dynamique, un calculateur d'itinéraire, des vidéos. À noter : l'astucieuse épingle rouge qu'on plante à l'endroit qu'on veut sur un fond de plan, qui permet de visualiser l'offre de transport à 300, 500 ou 800 mètres de l'endroit choisi, et de voir tracées à la demande les lignes qui passent aux points d'arrêt affichés.

Les **personnes à mobilité réduite** disposent d'un service de transport à la demande (Mobibus).

L'utilisation de plusieurs **modes** est facilitée par les parcs relais, les offres Vcub et le service Autocool.

### **Aspects négatifs**

Le **plan du réseau TBC**, qui est affiché aux arrêts et qu'on se procure sur un dépliant, est peu lisible : les lignes de tramway, noyées dans celles des bus, ne ressortent pas. Le "plan Bordeaux", qui est un grossissement effectué sur la partie centrale, est un véritable fouillis, avec des lignes trop épaisses qui écrasent le fond de plan. Pas facile, par exemple, si vous êtes au voisinage de la place Gambetta et que vous souhaitez vous rendre à Bègles par la ligne 5, de trouver l'arrêt du bus ; il faut aller à la station Gambetta du tram, qui est à l'écart de la place, pour pouvoir consulter un plan de quartier sur lequel apparaissent les arrêts des bus ! Nantes, Montpellier ou même Paris, qui ont des réseaux au moins aussi complexes que celui de Bordeaux, ont des plans de réseau beaucoup plus clairs.

Le plan du réseau est encore moins lisible quand le format d'affichage est petit. Certaines stations de tramway comportent un plan en grand format, mais elles sont l'exception. Les **abribus**, eux, n'affichent que le petit format (il y aurait pourtant de la place pour afficher le grand) ; de plus, ils ne comportent **pas de plan de quartier**, ce qui prive le visiteur occasionnel d'un moyen de se repérer, mais aussi de trouver où s'arrêtent éventuellement d'autres lignes en correspondance. Il faut pour le savoir se rendre... à la station de tram, quand il y en a une dans les parages !

Saut exceptions, Il n'y a **pas d'annonces sonores** dans les bus, et l'écran d'affichage (qui indique en particulier le prochain arrêt) ne fonctionne pas toujours. Bordeaux devrait prendre exemple sur une ville comme Dijon pour la qualité de l'information dans ses bus : écran très lisible, indication des prochains arrêts et du temps qui nous sépare des 4 prochains arrêts importants, et, pour l'arrêt qui vient, des lignes en correspondance et des principaux lieux d'intérêt desservis.

Le **nom des stations de tramway** est affiché avec une discrétion telle qu'on ne le voit depuis le véhicule qu'une fois arrêté... à condition d'être bien placé.

### **Points particuliers**

Sur le plan fouillis dit "plan Bordeaux" de TBC, aux points d'échanges intermodaux sont indiqués les numéros des lignes de bus qui y passent, mais pas les lettres des lignes de tram : celles-ci, on se demande pourquoi, sont indiquées par une simple lettre "T". À ce propos, si vous voulez repérer dans quelles rues exactement passe le tramway, vous ne le saurez pas sur ce plan mais sur le plan touristique qu'on vous donne à l'office de tourisme !

À la sortie de la gare Saint-Jean, le touriste cherche en vain un grand plan du réseau TBC : il n'a à sa disposition que le plan en petit format, peu lisible comme nous n'avons dit. Par ailleurs, on voit un grand panneau "Plan de ville – plan de quartier" sur lequel seule la ligne B du tramway y est indiquée. Le A n'existe pas, et le C (celui qui passe à la gare !) n'apparaît qu'à la place des Quinconces. En revanche, le plan de situation des bus est très clair.

À l'intérieur des bus, le linéaire représentant les arrêts, avec sa taille réduite et une indication des arrêts qui se détache mal sur un fond sombre, est peu lisible.

Le distributeur de ticket qu'on trouve aux stations de tramway n'est pas très ergonomique : il est en général plus lisible sur les réseaux des autres villes. Une mesquinerie : il n'est pas vendu de ticket 24h, mais seulement un ticket "journée", non valable le lendemain.

L'arrêt place du Palais sur la ligne A ne comporte pas un seul plan, alors que cette station est fréquentée par de nombreux touristes.

## Jeunes

### **Aspects positifs**

Quand l'espace est colonisé par la voiture, l'impératif de sécurité oblige à emmener l'enfant à l'école... en voiture, ce qui conduit à un cercle vicieux, n'aide pas l'enfant à se comporter de manière autonome et à "apprendre" la ville, et le maintient dans la culture automobile. D'où les opérations "**pédibus**" conduites par le réseau Millepattes : il s'agit d'autobus virtuels constitués par des adultes accompagnant sur des trajets pédestres fixes vers ou depuis l'école des enfants qu'ils prennent ou déposent à des arrêts bien définis. Le réseau Millepattes intervient dans tout le département ; sur la CUB, il est présent dans 20 communes et 60 écoles. La CUB apporte une aide en fournissant des gilets, en contractant une assurance et en mettant à disposition une salariée pour la sensibilisation et la tenue de permanences.

Des opérations "Vélobus" sont également organisées, également avec Millepattes, avec la collaboration éventuelle de Vélocités.

### **Aspects négatifs**

Il reste beaucoup à faire pour assurer la sécurité des trajets vers les établissements scolaires, en particulier :

- l'aménagement systématique de **cheminements spécifiques** à leurs abords,
- une nouvelle réglementation, à commencer par l'**interdiction du "dépose-minute" devant**

**l'établissement**, générateur du cercle vicieux dénoncé ci-dessus. Une pagaille monstrueuse règne dans le quartier Bastide qui compte sept établissements scolaires et est de ce fait envahi de voitures aux heures d'entrée-sortie. Rue Paulin, les dépose-minute des voitures de parents bloquent les bus. L'association Millepattes préconise d'instituer une "zone de rencontre" aux abords des écoles, les aires de stationnement étant rejetées à plus de cent mètres, des cheminements piétons les reliant aux écoles.

Il n'y a pas suffisamment de places pour les **vélos** dans les collèges ; quand il y en a, elles ne disposent pas de gardiennage. La conséquence en est que peu de collégiens utilisent ce mode.

## À vélo

### **Aspects positifs**

Les efforts réalisés par la CUB en faveur du vélo (voir en introduction "*L'ambition vélo*") ont eu des résultats positifs, surtout dans l'hypercentre où ce mode est très utilisé. Les **aménagements cyclables** (bandes, SAS aux carrefours, tourne-à-droite dits "céder-le-passage-cycliste-au-feu-rouge") y sont assez développés. Les stations **VCub** (vélos en libre-service) y sont nombreuses et bien réparties dans tous les quartiers. Outre les 139 actuelles, 22 nouvelles stations sont prévues d'ici 2014.

Toute une gamme de formules d'utilisation avec ou sans abonnement sont proposées pour Vcub, des réductions importantes étant accordées aux abonnés TBC ou Modalis. Le site interactif **www.vcub.fr** est pratique et attrayant. On peut télécharger un plan Vcub de poche.

Outre Vcub, les habitants de Bordeaux disposent d'un service de prêt gratuit de vélos géré par la Maison du vélo.

Les vélos sont autorisés aux heures creuses dans le tram (quand il y a de la place, et seulement sur les plates-formes). Les vélos pliables sont autorisés dans les tramways et les bus.

Un nouveau Plan vélo est en cours d'étude, l'ambition étant de réaliser un Réseau Express Vélo (REVE !).

### **Aspects négatifs**

Si le vélo a pris une place importante dans l'hypercentre, ce n'est pas le cas en **périphérie**, où les distances plus grandes, la ville moins dense et la prédominance de la voiture réduisent l'agrément des modes doux : pour des trajets supérieurs à 500 mètres c'est l'auto qu'on a tendance à utiliser.

Les **motivations des communes** sont variables. Si Mérignac, Bruges ou Bègles ont fait des efforts méritoires, c'est le contraire pour Ambarès et Ambès. Les autres communes sont plus ou moins motivées, si bien que le réseau cyclable présente de nombreuses discontinuités.

Les 700 kilomètres d'aménagements cyclables annoncés par la CUB sont essentiellement constitués par des **bandes cyclables**, étroites pour la plupart. Certaines sont dessinées sur un trottoir, ce qui crée inévitablement des conflits entre cyclistes et piétons. Le **tourne-à-droite** ("Cédez-le-passage-cycliste-au-feu-rouge") n'est pas autorisé en tant que règle générale, et le **double-sens cyclable en zone 30** n'est pas systématique. Enfin, il y a une forte déficience en fléchages d'itinéraires cyclistes.

À **Bordeaux** même, tout n'est pas rose, la **pression automobile** restant très forte tant sur la circulation que sur le stationnement. Les sas ne sont pas respectés ; les bandes cyclables sont souvent squattées, les auxiliaires de surveillance de la voie publique étant beaucoup plus occupés à pointer les horodateurs qu'à sanctionner le stationnement illicite. 60 % des Bordelais n'ayant pas de garage, ils ont tendance à se garer n'importe où. Les autorités n'osant pas trancher, les demandes de bandes cyclables aboutissent souvent à des compromis bâtards, comme cela s'est produit récemment dans le cas de la rue Georges Bonnac.

Il faut aussi déplorer un **manque de communication** sur les nouveaux aménagements, qui crée des conflits : les automobilistes pensent toujours avoir tous les droits et les modes doux ont du mal à faire respecter leur nouvelle légitimité.

### ***Points particuliers***

Il existe un seul parc vélo géré par la CUB : celui de la gare Saint-Jean, qui n'offre que 250 places, accessibles moyennant un abonnement VCub mensuel ou annuel. Il est insuffisamment jalonné et donc méconnu.

Dans les navettes fluviales, les trois malheureux arceaux à vélo qui étaient prévus... n'y sont pas.

L'association Vélo-Cité est associée au travail de réflexion de la CUB sur les aménagements cyclables en place et à venir ; un système de "cyclo-fiches" lui permet de notifier les manques, points dangereux ou besoins d'entretien ; enfin elle participe aux mises à jour régulières du plan-guide vélo CUB.

## **À pied**

### ***Aspects positifs***

Quand on compare ce qu'était l'espace urbain bordelais il y a dix ans à ce qu'il est aujourd'hui, on mesure les **progrès accomplis** : les quais étaient des autodromes, la place des Quinconces un immense parking, les autres places des carrefours, la cathédrale Saint-André et autres bâtiments ou maisons étaient noirs des fumées déposées par la circulation... Bordeaux se satisfaisait d'avoir "la rue piétonne la plus longue d'Europe", Sainte-Catherine ; le reste de la ville était pour ainsi dire livré à l'automobile.

Même si les espaces piétonniers sont pour le moment surtout concentrés dans l'hypercentre et que Bordeaux souffrirait probablement d'une comparaison avec Montpellier ou Strasbourg, il faut saluer l'effort de reconquête qui a été entrepris. Détail révélateur : la place de la Bourse, emblème de la ville, est représentée sur les dépliants touristiques avec un tramway tout fier qui la longe et des jeunes gens qui batifolent sur le plan d'eau (et pas une seule voiture à l'horizon !), image qu'on n'aurait pas pu voir il y a dix ans.

L'agglomération dispose de nombreux parcs et espaces naturels, dont elle a dressé une carte interactive sur son site.

### ***Aspects négatifs***

La zone colorée en rose sur les dépliants touristiques n'est pas purement piétonne : il faudrait plutôt parler de "**zone de rencontre**". Les rues piétonnes sont autorisées aux cyclistes, ce qui est normal, mais il en résulte des problèmes de cohabitation dus au fait que beaucoup de cyclistes ne se contentent pas de rouler au pas, comme il conviendrait : question de civisme et de sensibilisation. Elles sont également

autorisées à la circulation riveraine et aux livraisons, ce qui peut créer localement quelques conflits. Un rappel des règles de déplacement et de circulation est nécessaire et urgent pour les éviter.

À éviter également les **aménagements cyclables sur trottoirs** en centre-ville qui génèrent des problèmes entre cyclistes et piétons, comme sur la rue Georges Bonnac ou la rue des Doutes ; mais au contraire généraliser les zones de rencontre ou les zone 30, entre Cours et Boulevards notamment.

Comme souvent dans les espaces piétons qu'on rencontre ailleurs, il **manque de bancs**. Les bancs ne servent pas qu'aux "vieux" : ils sont prisés des touristes, familles et groupes. Ils font partie intégrante de l'animation urbaine, et ne doivent pas être sacrifiés à la "clochardophobie".

Un autre grief est l'**excès de potelets**, plantés sur le côté des rues pour protéger les piétons du stationnement automobile. Inesthétiques voire dangereux, ils pallient en fait une carence de la police municipale, dont une tâche essentielle devrait être d'assurer le respect des règles de la cohabitation. Au lieu de se contenter de dresser ces méchants dispositifs défensifs, il faudrait aménager des cheminements continus réservés aux piétons, qui permettraient en particulier aux plus vulnérables de se déplacer agréablement et de façon autonome.

Le fléchage de contournement des **chantiers** est souvent déficient, et de toute évidence mal contrôlés par les services de la ville.

**En dehors de l'hypercentre**, la marche n'a rien de très agréable. Des voies pénétrantes comme l'avenue d'Arès sont même considérées comme dangereuses, et comme étant des incitations à ne pas utiliser d'autres moyens que... la voiture.

## Livraisons

### ***Des expérimentations sans lendemain***

Le transport de marchandises représente en moyenne dans nos villes 20 % du trafic, 30% de l'occupation de la voirie et des taux de pollution générés en conséquence.

Pour améliorer la gestion de ces flux qui impactent fortement la qualité de vie et des déplacements, on ne peut pas dire que des mesures révolutionnaires aient été adoptées. Des **Espaces de Livraison de Proximité** (ELP) ont été expérimentés en 2003 pour faciliter la livraison de marchandises auprès des commerçants du centre. Financés par les entreprises de fret, la Chambre de Commerce et la Communauté urbaine, il s'agissait de portions de voirie accueillant des camions de marchandises que du personnel dédié transbordait vers des chariots, diables, véhicules électriques et bicyclettes, lesquels effectuaient le "dernier kilomètre". S'y ajoutaient des services complémentaires (livraison à domicile, entreposage de courte durée etc.).

Les ELP ont disparu par manque de courage politique face à la pression des lobbies poids lourds. Un partenariat a été établi avec la société "**La Petite Reine**", qui livre des colis à l'aide de ses tricycles à assistance électrique. Mais celle-ci vient de perdre un appel d'offre censé renouveler le marché du "dernier kilomètre" : comme celui-ci ne contenait pas de clause contraignant les prétendants à un positionnement vertueux en terme d'émission de CO2, l'entreprise choisie, qui ne dispose pas de vélos et n'a pas l'intention d'en utiliser, viendra en ville avec ses camions.

### ***... À suivre ?***

Une enquête 2013 en cours permettra "*d'avoir une vision globale des déplacements des habitants et des flux de marchandises sur La Cub et la Gironde*", et de "*mieux identifier les besoins et enjeux, de construire avec les acteurs concernés des actions afin d'optimiser le trafic routier de marchandises et de proposer des modes de distribution durables en cœur de ville*". Il serait temps. Des villes comme La Rochelle et Lyon ont montré la voie en matière d'espaces logistiques urbains. La capitale a mis à profit ses voies ferrées et son fleuve avec diverses formules. Pourquoi ne pas s'inspirer de ces expériences ?

## Décisions du jury

Au vu des considérations ci-dessus et en en retenant les aspects les plus caractéristiques, le Jury populaire désigné par le réseau FNAUT Déplacements urbains a décerné à la Communauté Urbaine de Bordeaux les hautes distinctions suivantes :

### **Pieds :**



pour la richesse et la diversité de son offre de transport collectif (maillage, modes, volume, formules tarifaires), ainsi que sa bonne interconnexion avec le réseau départemental (pôles intermodaux),



pour son encouragement à l'utilisation des modes les mieux adaptés à la ville, à travers les parcs relais, les vélos en libre-service, les plans de déplacements d'entreprise,



pour la reconquête courageuse de son espace urbain par la ville-centre, après des décennies où rues, places et quais étaient livrés à l'automobile.

### **Pots d'échappement :**



pour un réseau de bus qui, même labellisés "à niveau élevé de services", présente de nombreuses insuffisances du point de vue vitesse commerciale, affichage des temps d'attente, confort des arrêts, information dans les véhicules et les abribus,



pour une qualité de l'information en général qui laisse à désirer. Le plan du réseau, notamment, est peu lisible : les lignes de tramway, noyées dans celles des bus, ne ressortent pas ; l'affichage en grand format aux arrêts est l'exception ; les abribus n'affichent pas de plan de quartier,



pour une place encore beaucoup trop grande accordée à la voiture, tant aux abords des écoles que dans les rues situées en dehors de l'hypercentre, et pour le contrôle insuffisant du respect des règles d'usage de la voirie par les auxiliaires de surveillance de la voie publique.

Enquête menée en collaboration avec les associations suivantes regroupées dans le Pôle Urbains de Mobilité Alternative (PUMA), 16 rue Ausone 33000 Bordeaux :

**Association des Usagers des Transports de la Région Aquitaine (AUTRA),  
Bordeaux Métropole Déplacement (BMD)**

**Vélo-Cité, Les Droits du Piéton, Mille-Pattes, Autocool - Citiz**

Décisions du jury validées par la  
**Délégation régionale de FNAUT Aquitaine**  
B.P. 16, 33034 Bordeaux