

**Communauté Urbaine de Bordeaux**



## **Volet déplacements du PLU 3.1**

Fiches thématiques - Déplacements doux

Bilan et premières réflexions sur les grandes orientations

**a'urba.**  
agence d'urbanisme  
Bordeaux métropole Aquitaine

28/10/2011

provisoire

étape

définitif

Hangar G2 Bassin à flot n°1  
Tél. : 33 (0)5 56 99 86 33

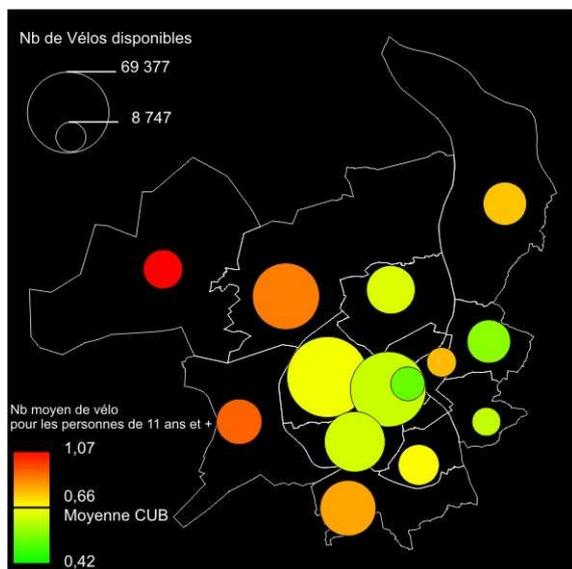
quai Armand Lalande  
Fax : 33 (0)5 56 99 89 22

BP 71 F-33041 Bordeaux Cedex  
e-mail [contact@aurba.org](mailto:contact@aurba.org)



# La pratique du vélo

## 1. L'équipement des habitants en vélos



En 2009, les habitants de la Communauté Urbaine déclarent disposer de 400 000 vélos (soit autant que de voitures particulières -400 000 VP). Le niveau d'équipement en vélos est donc élevé et supérieur au niveau moyen d'équipement en vélos des habitants de la France soit (0,60 vélo par personne -source EMD 2009- contre 0,47 vélo par personne au niveau national -source ENT D 2008-).

Le nombre de vélos possédés par personne croit régulièrement à mesure que l'on s'éloigne de l'hypercentre bordelais: 0,40/vélo/personne dans le secteur de l'hypercentre et 0,96/vélo/personne dans le secteur nord ouest de la CUB.

## | 2. La Fréquence de la pratique du vélo par les habitants de la CUB

Malgré un équipement en vélo important la pratique du vélo apparaît très faible. En effet, 8% (source EMD 2009) des personnes interrogées déclarent utiliser le vélo régulièrement pour leurs déplacements journaliers (13% en France (source ENTND 2008)).

57% déclarent ne jamais l'utiliser (60% en France (source ENTND 2008)) et 35% l'utiliser occasionnellement (27% en France (source ENTND 2008)).

## | 3. Les usagers du vélo

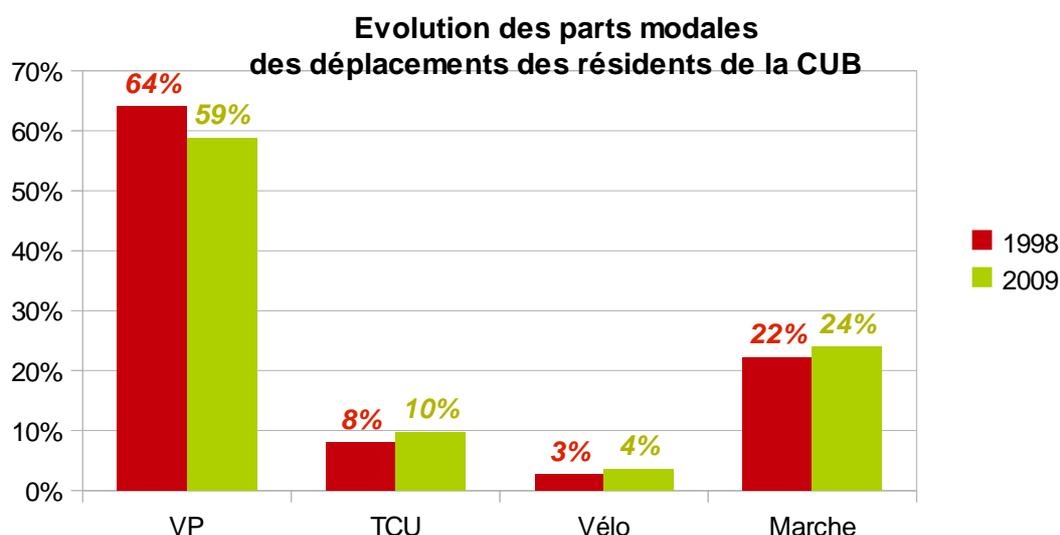
- les hommes utilisent plus la bicyclette que les femmes, 0,18 déplacement par jour pour les hommes contre 0,11 déplacement pour les femmes ;

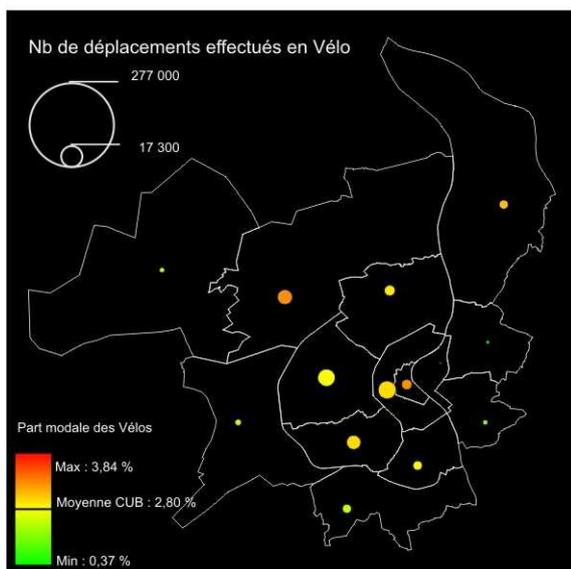
- l'utilisation de la bicyclette pour les déplacements quotidiens diminue avec l'âge. Ce sont les personnes âgées de 25 à 34 ans qui effectuent le plus de déplacements à bicyclette par jour (0,19), puis les 5 à 17 ans (0,18), es 18 à 24 ans (0,17) et ceux sont les + de 65 ans qui utilisent le moins la bicyclette (0,08);

- la mobilité à vélo croît avec le niveau d'études : 0,20 déplacement par jour pour les personnes ayant suivi des études supérieures et les personnes en cours de scolarité et 0,08 déplacement par jour pour les personnes qui n'ont pas ou peu suivi d'études ou presque ;

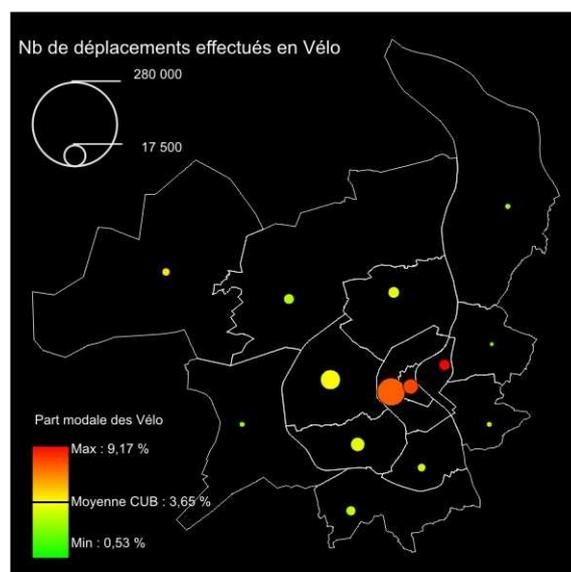
- parmi les actifs, ce sont les étudiants qui ont la mobilité à vélo la plus forte avec 0,25 déplacements par jour et par personne puis les actifs ayant une activité à temps plein (0,19 déplacement/jour/personne), les scolaires et les actifs ayant une activité à temps partiel (0,17 déplacement/jour/personne) ;

## | 4. L'évolution de la part modale du vélo entre 1998 et 2008





**1998**



**2009**

Entre 1998 et 2009, la part modale des déplacements quotidiens effectués à bicyclette par les habitants de la Communauté Urbaine de Bordeaux passe de 3% (soit 64635 déplacements par jour) à 4% (soit 93250 déplacements par jour) ( source EMD 1998 et 2009), soit un résultat légèrement supérieur à la part modale observée en moyenne sur le territoire national (2,7% (source ENTD 2008).

Cette progression de 1 point de la part modale correspond toutefois à une augmentation de +44% du nombre de déplacements effectués à bicyclette (+ 28611 déplacements quotidiens) entre 1998 et 2009.

En fait, il apparaît que la progression de la part modale vélo sur le territoire communautaire est due essentiellement à l'évolution de la part modale vélo des rési-

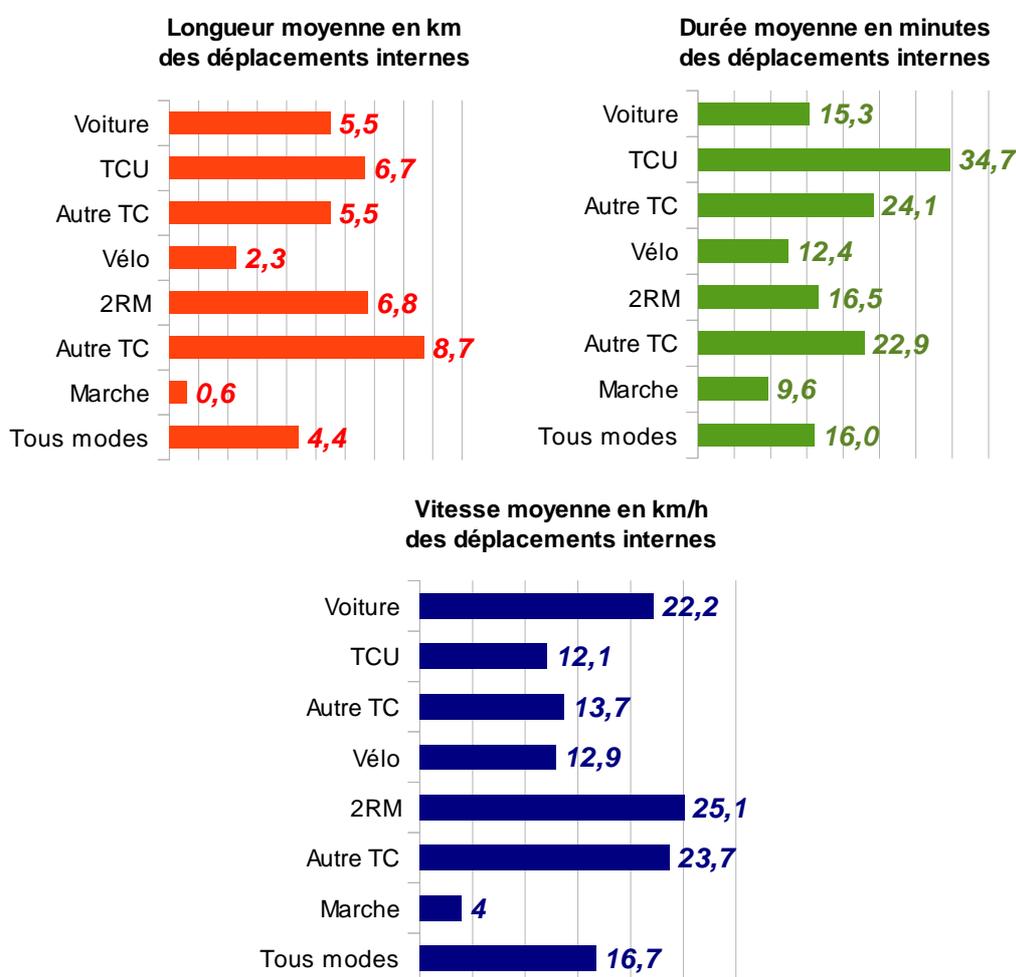
dents bordelais qui passe de 4 à 8% entre 1998 et 2009, soit le double de la part modale observée sur le reste du territoire communautaire.

Entre 1998 et 2009 :

- la part modale double dans les secteurs de l'intra-boulevards bordelais passant de 4 à 8%. Les résidents de l'intra-boulevards réalisent donc quotidiennement environ 45 000 déplacements à vélo soit le double du total des déplacements réalisés à vélo par les habitants de la CUB. C'est sur le secteur de La Bastide qu'est observée la progression la plus spectaculaire, la part modale vélo passant de 0 à 9% (parallèlement à la densification du secteur).

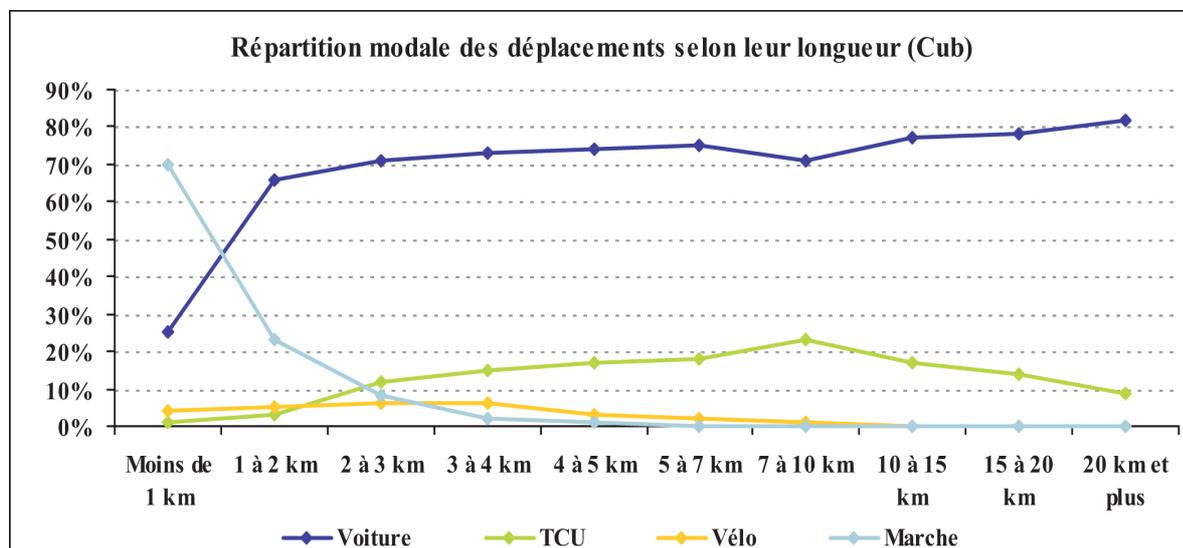
- dans les autres secteurs la part a pu être multipliée ou divisée par deux (passant de 2 à 4 ou l'inverse) mais les volumes concernés sont relativement faibles.

## 5. La portée des déplacements à vélo



La longueur moyenne d'un déplacement réalisé à vélo est de 2,3km pour une durée moyenne de 12,4 minutes (soit une vitesse moyenne de 12,9km/h).

Pourtant la part modale vélo pour les déplacements de moins de 2 kilomètres est relativement faible. Il est possible d'envisager un report modal de déplacements courts réalisés aujourd'hui en voiture vers le vélo.



Sur le territoire de la CUB, 214 446 km (2,3km X 93246 déplacements) sont parcourus quotidiennement à bicyclette ce qui représente un équivalent de 53611500 g de réduction d'émission de CO2/jour dans l'atmosphère. **Par rapport à quel type de véhicule ?**

les résultats de l'observatoire des déplacements des 2 roues (source DDU/CUB) à vérifier pour les données provisoires 2009

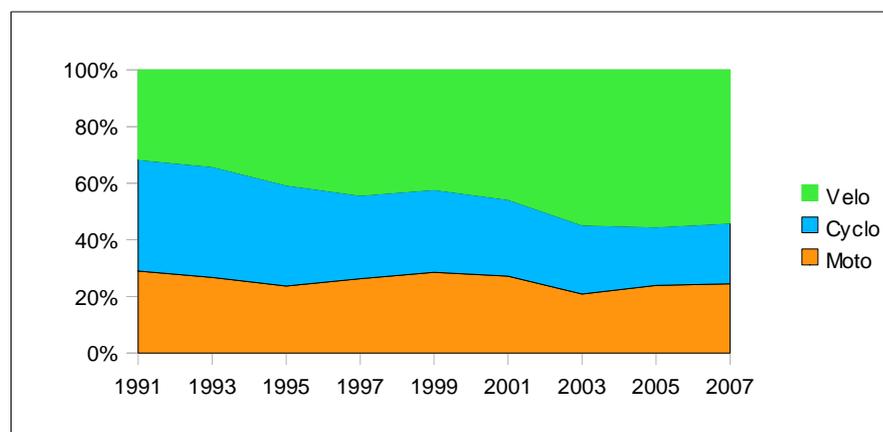
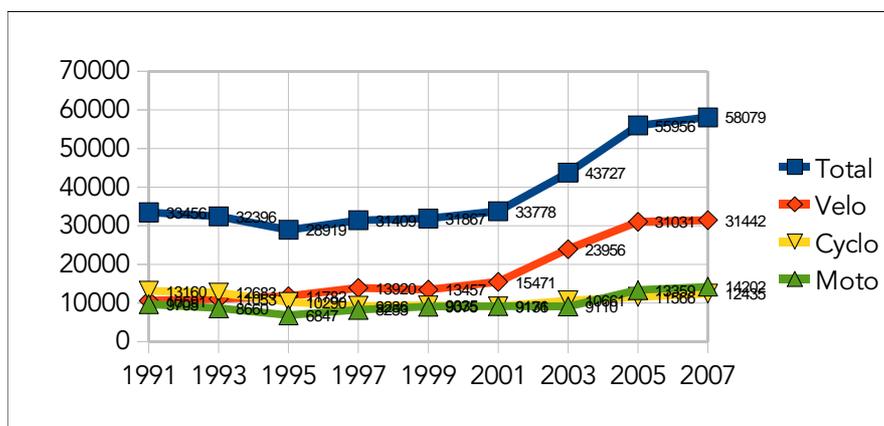
*Données issues des 42 postes de comptages observées en 2003, 2005, 2007, 2009 répartis principalement dans le centre de bordeaux*

Entre 2003 et 2009 les comptages réalisés mettent en évidence :

- une augmentation de 51% du nombre de cyclistes.
- une mobilité à vélo toujours supérieure en heure de pointe du soir (15-19h) ;
- une utilisation plus importante chez les hommes même si l'usage du vélo par les femmes tend à se développer (27% des cyclistes sont des femmes en 2003 pour 42% en 2009) ;
- une stabilisation du nombre de cyclistes dans les rues sans aménagements et une augmentation du nombre de cyclistes sur la chaussée dans les rues mettant à leur disposition un aménagement cyclable ;
- une stabilisation de la part des cyclistes sur les trottoirs.

	Total	Velo	Cyclo	Moto
1991	33456	10591	13160	9705
1993	32396	11053	12683	8660
1995	28919	11782	10290	6847
1997	31409	13920	9236	8253
1999	31867	13457	9335	9075
2001	33778	15471	9131	9176
2003	43727	23956	10661	9110
2005	55956	31031	11566	13359
2007	58079	31442	12435	14202

Cette progression de l'usage du vélo a permis une forte augmentation de la part du vélo dans les déplacements deux-roues lui permettant de devenir en une dizaine d'années majoritaire (au détriment de la part des motos et des cyclos).



## 6 - Les premières grandes orientations en matière d'évolution de la pratique vélo

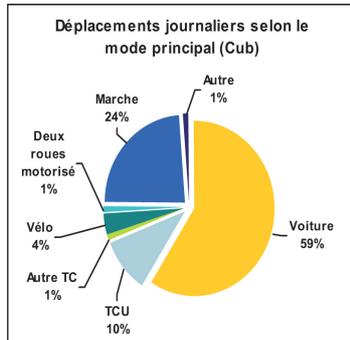
Développer un réseau cyclable d'agglomération plus lisible, plus fluide, plus rapide, plus pratique, plus sûr et plus convivial pour les cyclistes :

- mettre en œuvre un schéma directeur cyclable structurant, jalonné, offrant du stationnement sécurisé de proximité, de l'information spécifique et utile disponible aux endroits où le cycliste doit prendre une décision ;
- améliorer la fluidité des déplacements vélo tout en en assurant la sécurité: remplacer, quand cela est possible, les feux tricolores par des giratoires, généraliser le double sens cyclable, le tourne à droite, les couloirs mixtes TC/vélo ;
- développer une vraie politique de stationnement vélo (résidentiel et sur voirie) et notamment aux arrêts TC, par des espaces sécurisés et couverts lorsque cela est pertinent ;
- raisonner en surfaces 30 (et non en linéaire) et passer de la zone 30 aux quartiers en zone 30 puis aux secteurs de la ville en zone 30 ;
- contrôler, diminuer l'offre de stationnement gratuite pour les VP ;
- adapter la vitesse des VP pour une meilleure cohabitation des modes, augmenter l'espace du vélo dans l'espace public ;
- identifier et affecter une ligne budgétaire annuelle propre à la politique vélo dans le budget des collectivités publiques ;
- mettre en cohérence les politiques cyclables (commune, CUB, CG33, Région et État) ;
- mettre en œuvre un programme de développement de la pratique vélo auprès des salariés et des scolaires ;
- mettre en place des mesures « fiscales » incitatives à la pratique du vélo (aide à l'achat...);
- communiquer et informer : le vélo est le mode de déplacement le plus rapide pour certains déplacements notamment dans la ville dense, économique, écologique, bénéfique pour la santé ;
- favoriser et développer l'utilisation de la bicyclette pour les motifs livraisons de marchandises et achats ;
- inciter les collectivités publiques à remplacer les véhicules automobiles par des vélos pour certains services (nettoyage,entretien .....)

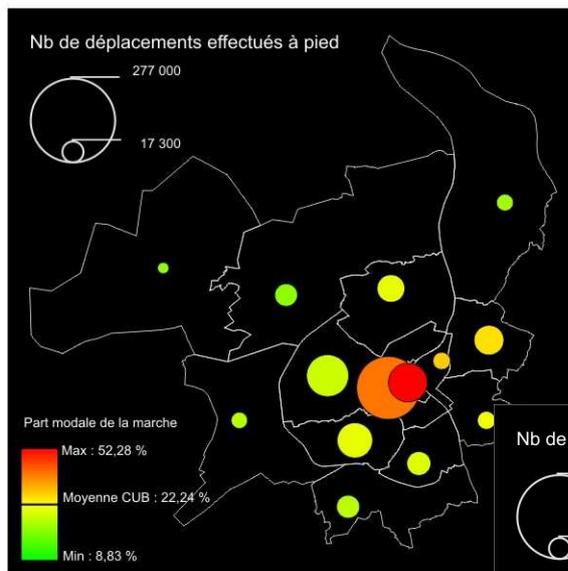
Orientation	Proposition de données à ajouter au diagnostic
Mettre en œuvre un programme de développement de la pratique du vélo auprès des salariés et des scolaires	Diagnostic de la clientèle vélo par le statut
Favoriser l'utilisation de la bicyclette pour les motifs livraisons de marchandises et achats	Parts modales / motif ? Ou parts des motif à vélo ?

# La pratique de la marche

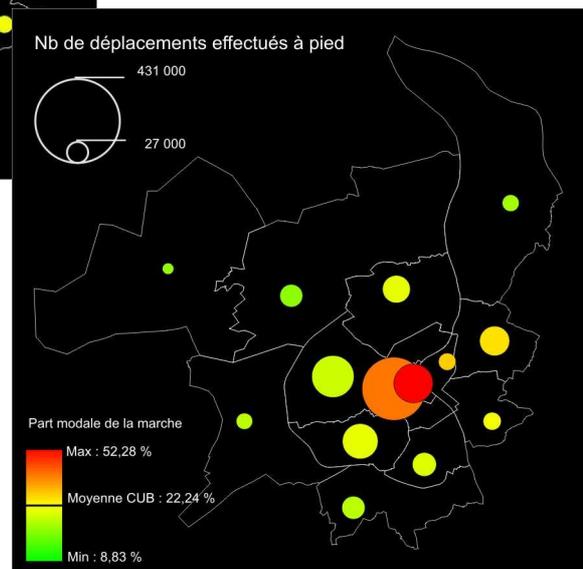
## 1. L'évolution des parts modales de la marche entre 1998 et 2008



2008



1998



2008

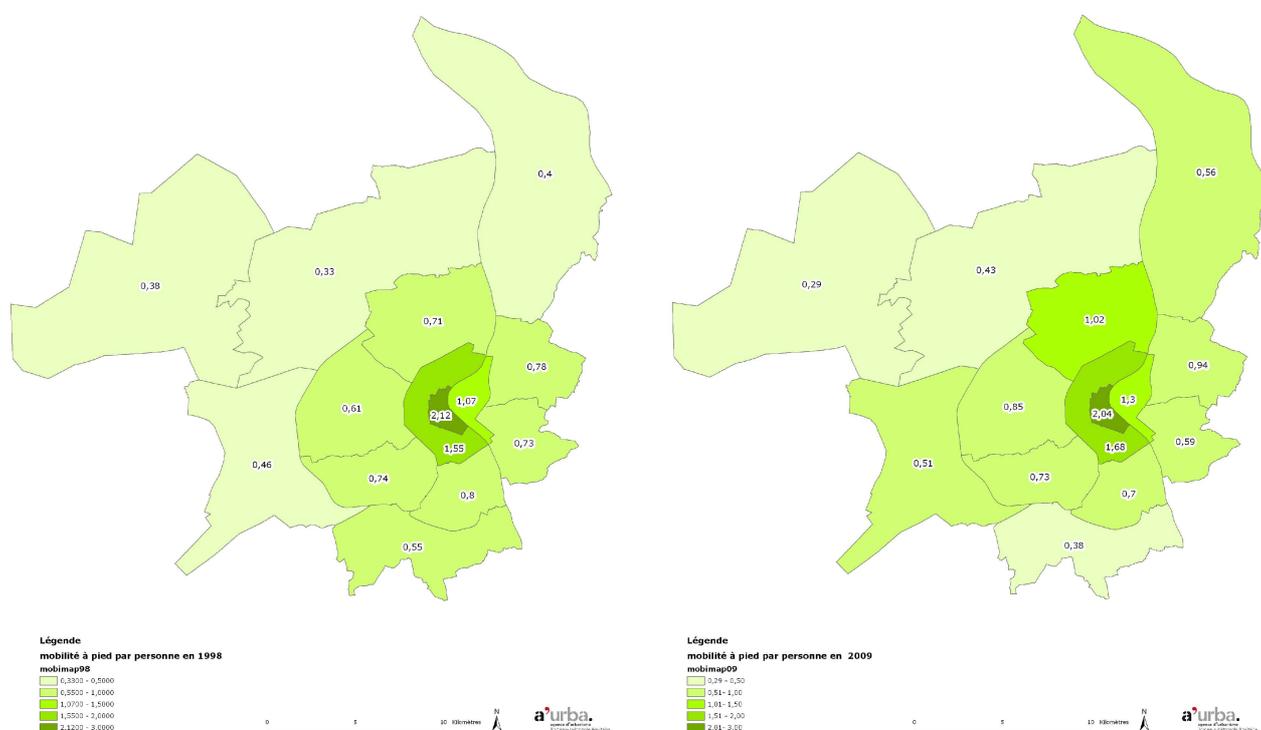
En 2009, la part modale de la marche s'établit à 24% (soit 600 000 déplacements réalisés chaque jour intégralement à pied). Elle est en légère augmentation par rapport à 1998, 22%( source EMD 1998 et 2009).

Cette progression de deux points en 11 ans correspond à une hausse de 20% du volume des déplacements réalisés à pied. Entre 1998 et 2009 ce sont en effet, chaque jour, 99 000 déplacements supplémentaires réalisés chaque jour à pied par les habitants de le CUB.

## 2. La mobilité à pied sur le territoire communautaire

mobilité à pied par personne en 1998 (source EMD 1998)

mobilité à pied par personne en 2009 (source EMD 2009)



En 2009, les habitants de la CUB effectuent en moyenne 0,9 déplacement par jour et par personne à pied (source EMD 2009), en légère augmentation par rapport à 1998, 0,8 déplacement/jour/personne (source EMD 1998), un résultat supérieur à celui observé sur le territoire français (0,70 déplacement/jour/personne,(source ENTD 2008).

Les mobilités à pied apparaissent très contrastées selon les territoires :

- Ce sont les habitants de l'hypercentre bordelais qui marchent le plus avec 2,04 déplacements/jour/personne, ensuite les habitants du secteur compris entre cours et boulevards avec 1,68 déplacement/jour/personne, La Bastide 1,30 déplacement/jour/personne et les habitants du Lac (1,02 déplacement/jour/personne dans le secteur du lac) ;

- A contrario, ce sont les habitants des secteurs de l'extra rocade rive gauche qui marchent le moins (entre 0,29 et 0,51 déplacement/jour/personne à pied).

### | 3. Les « usagers » de la marche

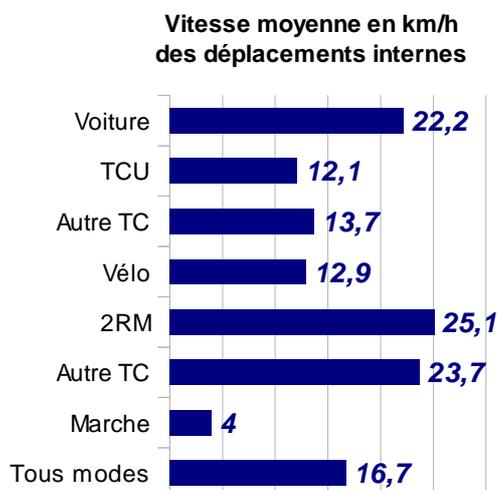
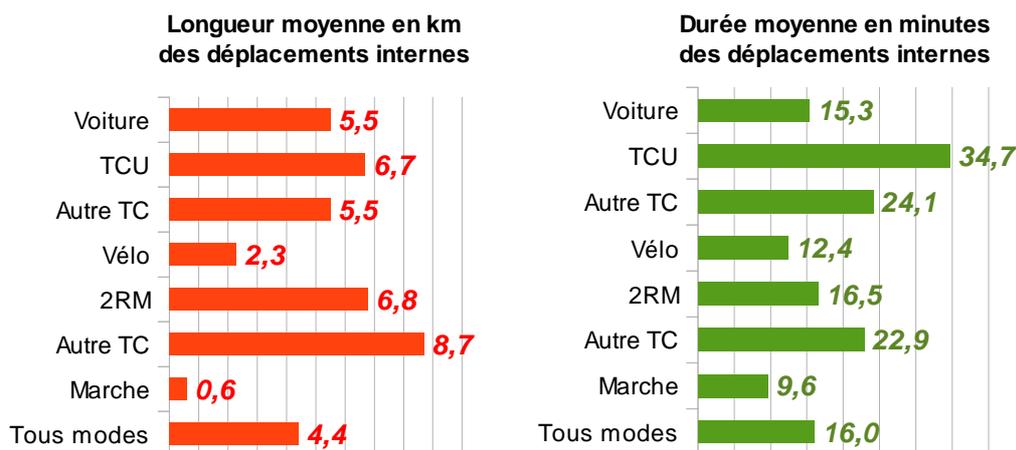
Ce sont les jeunes de 5 à 17 ans qui se déplacent le plus à pied (1,14, déplacement/jour/personne) puis les 25 à 34 ans (0,98), les personnes âgées 65 ans et + (0,96). Les tranches d'âge « actives » sont donc celles qui marchent le moins.

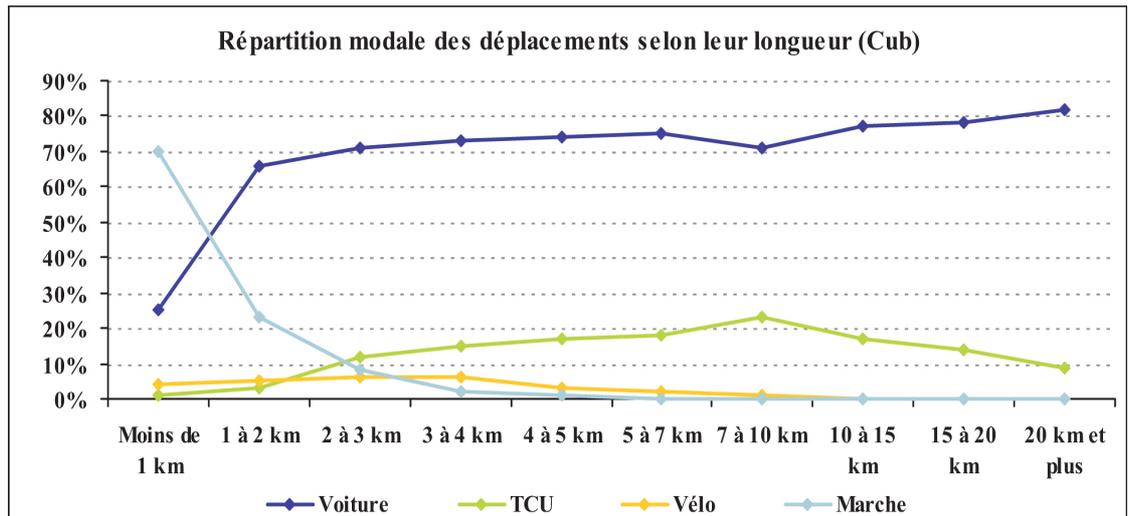
Les personnes n'ayant pas ou peu suivi d'études sont celles se déplaçant le plus souvent à pied.

Ce sont les personnes au foyer et les scolaires qui se déplacent le plus à pied.

### | 4. La portée d'un déplacement réalisé à pied

La longueur moyenne d'un déplacement effectué à pied est de 0,6km pour une durée de 9,6 minutes (soit une vitesse moyenne de 4km/h).





La marche est le mode de déplacement dominant pour les déplacements inférieurs à un kilomètre distance qui correspond à la portée moyenne d'un déplacement. Au delà, pour les déplacements entre 1 et 2 kilomètres elle chute très nettement au profit de la voiture qui devient largement dominante pour des déplacements qui demeurent relativement courts. Il y a là peut être un potentiel de report modal à analyser.

## **5 Les premières grandes orientations en matière de développement de la marche**

- mettre en œuvre un réseau piéton adapté et facilitant la perméabilité (ex : créer des raccourcis, des transparences dans le tissu urbain, des sentes dans les quartiers pavillonnaires, limiter les coupures, ouvrir des passages à travers les bâtiments publics ou des équipements ...) accessible à tous, sécurisé, praticable, confortable, jalonné (notamment avec des notions de temps) vers les pôles générateurs et les TC ;
- poursuivre la mise en œuvre du schéma directeur des continuités piétonnes communautaire
- augmenter l'espace de la marche ;
- améliorer l'accessibilité (par la poursuite de la mise en œuvre du Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie) et la qualité de l'espace piétonnier ;
- rendre les trajets plus agréables et conviviaux ;
- mettre en place de l'information spécifique et utile disponible aux endroits où le piéton doit prendre une décision ;
- réduire la vitesse des VP pour une meilleure cohabitation des modes ;
- contrôler le stationnement VP illicite et gênant;
- réserver une part du budget des nouvelles infrastructures de TC pour les aménagements piétons autour des stations ;
- sur les itinéraires piétons très fréquentés, adapter les phases des feux rouges à la vitesse moyenne de piétons ;
- utiliser les nouvelles technologies pour équiper l'espace urbain d'émetteurs qui couplés aux capteurs des téléphones portables peuvent rendre la marche en ville plus ludique ou efficace,
- proposer sur certains itinéraires des outils qui facilitent la marche (bancs publics pour le repos, revêtement du sol lisible et confortable) ou qui la rendent plus agréable (arbres, mobilier urbain, œuvres d'art qui jalonnent les parcours, fontaines, etc.)

