

Pour une métropole marchable et cyclable

Municipales 2026



Porté par les
associations
de cyclistes de la
métropole bordelaise

Vélo-Cité - Cycles & Manivelles - Léon à vélo - Vélotaffeurs Tressois
- La Maison des Livreurs - Bordeaux à vélo

Un plaidoyer imaginé et porté par :



Ils soutiennent déjà le plaidoyer « Pour une métropole marchable et cyclable » :



Merci

Introduction

La mobilité est un enjeu fondamental pour la métropole et pour le bien-être des personnes qui y habitent, y travaillent et s'y déplacent. Les associations de promotion du vélo urbain dans la métropole bordelaise et sa proche périphérie, réunies en collectif, prennent leur part de responsabilité en tant qu'actrices de la mobilité. Ce collectif présente un plaidoyer pour faire de la Métropole de Bordeaux un modèle en termes de mobilité et de cadre de vie. Il fait écho aux enjeux environnementaux, sanitaires et sociaux auxquels nous sommes toutes et tous confronté·es avec l'accélération du dérèglement climatique.

Le secteur des transports reste le premier secteur émetteur de gaz à effets de serre. Il s'agit aussi d'un impératif de santé publique (pollution, bruit, sédentarité). Nous devons donc impérativement requestionner nos modèles de mobilité. L'essor des vélos électriques ou des vélos cargo a créé des alternatives et a rendu plus inclusives les pratiques cyclables : allongement des distances réalisables à vélo et augmentation des charges transportables. Le vélo se positionne donc plus que jamais comme une alternative crédible pour repenser notre mobilité. Néanmoins, le premier frein à la pratique cyclable reste l'enjeu des infrastructures.

Le collectif propose un guide ambitieux pour ces élections municipales 2026. Il se veut précis, technique, et porte l'idée d'une montée en qualité des aménagements, pour améliorer la sécurité, l'inclusivité et le confort du réseau cyclable. Il fait aussi le choix d'inclure la marche, car la sécurisation des cyclistes s'est trop souvent faite aux dépens

des piéton·nes, avec des espaces partagés générant des conflits d'usages. Nous souhaitons porter le projet d'une ville aussi marchable que cyclable.

Nous demandons aux candidates et candidats de s'engager pour répondre aux enjeux environnementaux, sanitaires et sociaux auxquels la mobilité peut apporter une réponse rapide, à travers des mesures claires et ambitieuses.

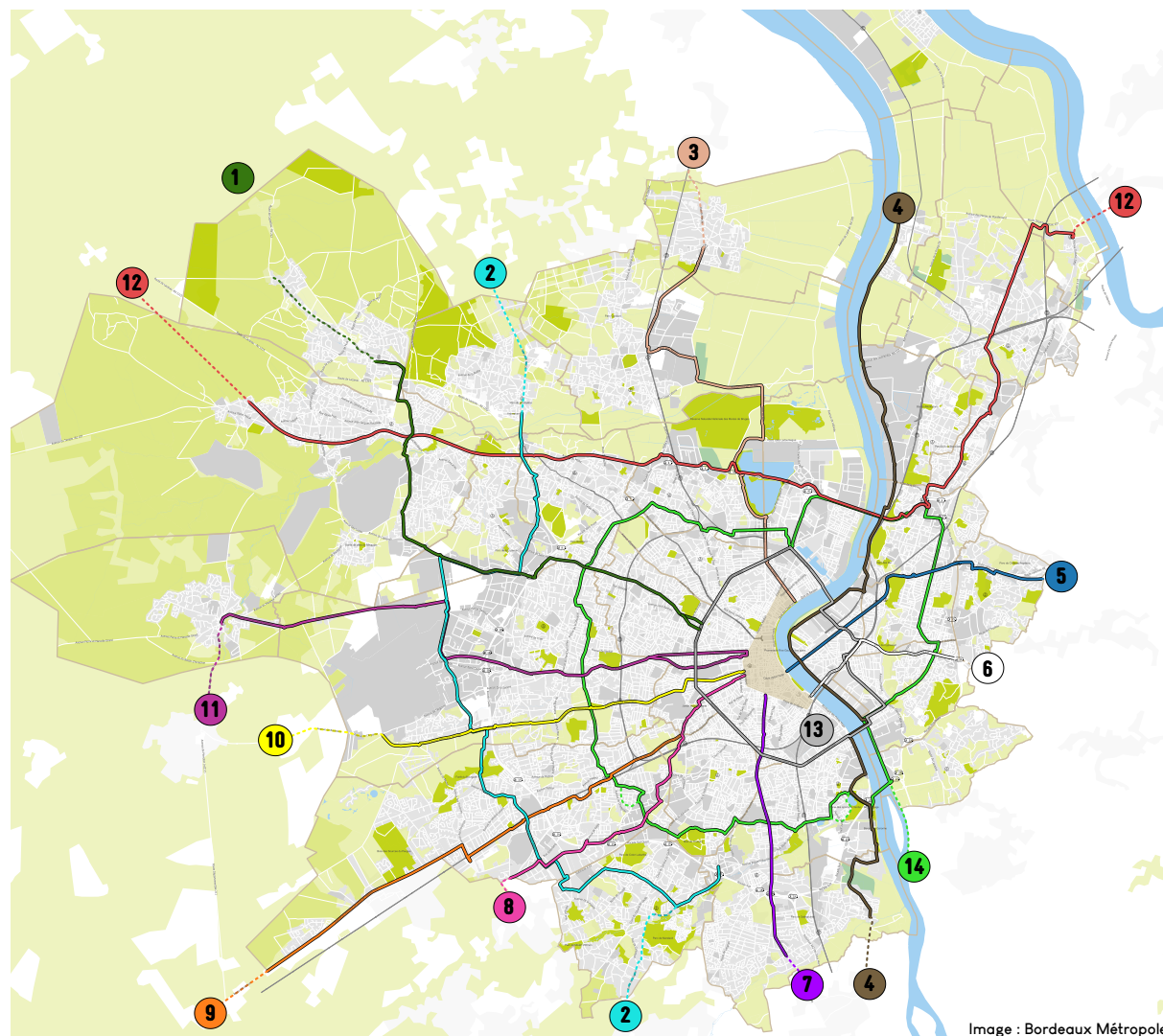
Dans le cadre de ce Plaidoyer, nous invitons les candidat·e·s à s'engager mesure par mesure. Cette approche permet une plus grande souplesse, car elle ne nécessite pas d'adhérer à l'intégralité des propositions.

Les associations à l'origine du Plaidoyer, pour leur part, défendront l'ensemble des mesures dans leur cohérence d'ensemble et leur complémentarité.

- Un site internet, accessible à l'adresse <https://bordeaux-a-velo.fr> ou via le QR code ci-joint, permet de consulter les engagements des différentes listes et candidat·e·s. Notre volonté est de rendre lisible l'ambition des candidat·e·s sur le sujet de la marche et du vélo et permettre à tous de se forger une opinion.



1. Circuler dans la Métropole



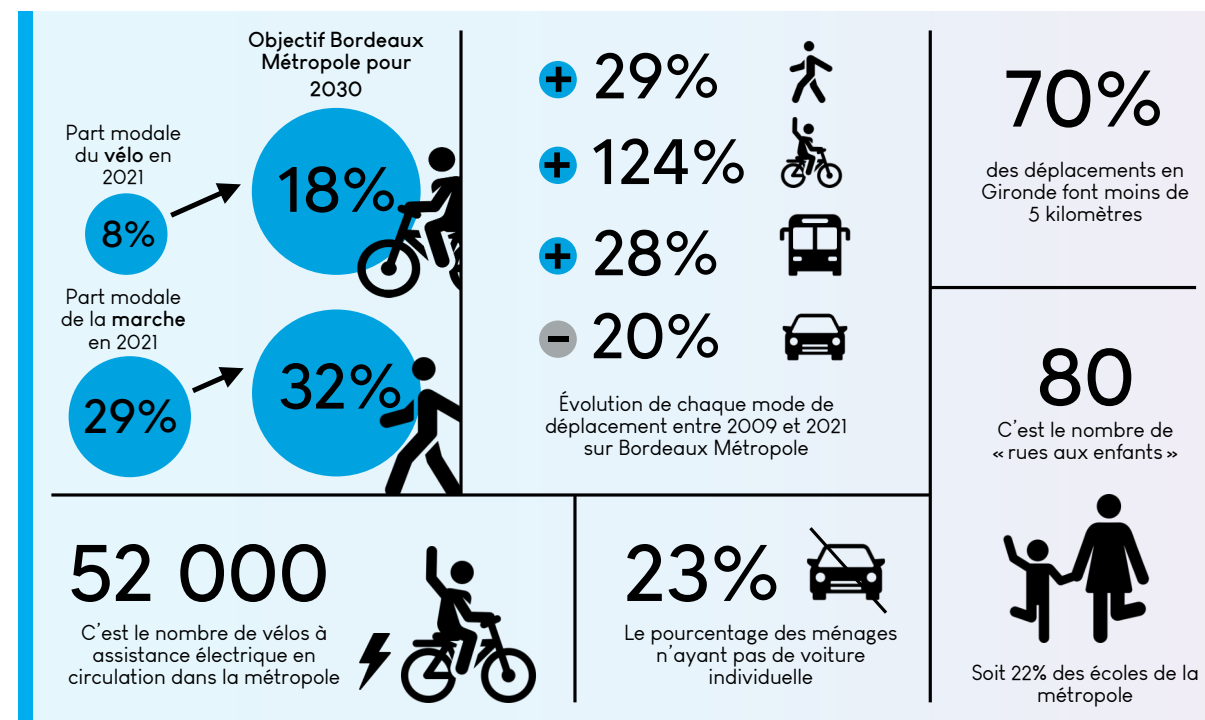
Le ReVE, c'est quoi ?

- Il s'agit du **Réseau Vélo Express**, qui constitue l'action centrale du 3ème Plan Vélo métropolitain. Il a pour ambition d'atteindre une part modale du vélo de 18 % sur l'ensemble du territoire métropolitain d'ici 2030.
- En pratique, le ReVE est un ensemble de 14 itinéraires, représentant au total 272 kilomètres de voies cyclables. L'objectif principal de ce réseau est d'offrir aux cyclistes des parcours qui soient à la fois rapides, clairs, confortables, sécurisés et sans interruption. Il s'adresse à tous les usagers, pour les déplacements du quotidien (domicile-travail / études / courses), utilitaires (cyclo-logistique), ou de loisirs.

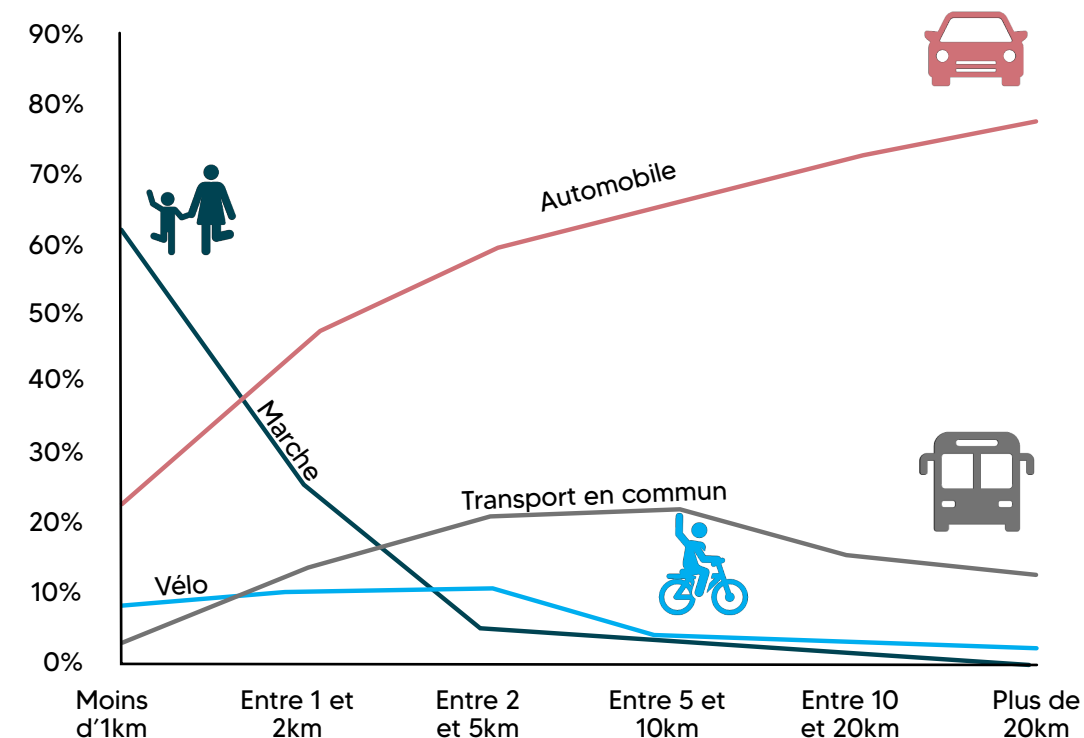
14
itinéraires
totalisant
272 km de
voies
cyclables

FOCUS : Les modes actifs Bordeaux Métropole en quelques chiffres clés

(Données issues de l'enquête mobilité Gironde 2021)



Encore environ 60% des déplacements faisant entre 2 et 5 kilomètres se font en voiture sur la métropole. Cela représente pourtant seulement entre 10 et 20 minutes à vélo.



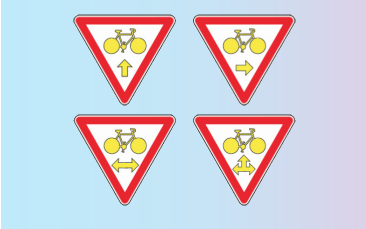
2026 - 2032

Pour une métropole marchable et cyclable, je m'engage à :

- Poursuivre le développement du ReVE en respectant l'ambition et les standards votés en 2021.
- Accélérer le déploiement du ReVE pour tenir l'échéance de livraison à 2030.
- Soutenir la mise en place et la communication pour une métropole à 30km/h.
- Généraliser le panneau M12 au grand format en l'adaptant à chaque situation. Communiquer pour faire connaître ce panneau.

Le panneau M12, c'est quoi ?

Ce panneau offre la possibilité aux cyclistes de passer quand le feu est rouge, uniquement dans la direction indiquée par la ou les flèches jaunes. En présence de panneau M12, un feu tricolore devient donc un cédez le passage cycliste.



- Renforcer le Service Modes Actifs en moyens humains, financiers, et décisionnels. Ce service, actuellement en charge du plan marche et du plan vélo, est aujourd'hui sous l'égide de la Direction Générale des Transports. Afin de peser davantage dans les arbitrages, il faudrait repenser la hiérarchie au sein de la métropole et doter le service de forces humaines supplémentaires pour mener à bien le projet ReVE.
- Créer et mettre en place une charte de chantier pour prendre en compte les cyclistes et les piétons lors des travaux de voirie, en leur proposant un itinéraire sécurisé et balisé.
- Soutenir la création d'une piste cyclable en site propre sur les boulevards

Le ReVE; on en est où ?

En 2025, Vélocité a lancé un observatoire afin de suivre le déploiement du ReVE. Cet observatoire est accessible à tous grâce à un site internet.

Réalisé	38 km	Soit 14%
En chantier	16 km	Soit 6%
A l'étude	96 km	Soit 36%

Scanner pour découvrir l'avancement du ReVE ligne par ligne



FOCUS : Les mobilités douces favorisent le commerce de proximité !

Lorsqu'une municipalité réduit la place de la voiture au profit des mobilités douces, certains commerçants s'y opposent, et craignant une baisse de leur chiffre d'affaires. Pourtant, il est difficile de savoir si cette opposition repose sur des principes ou sur un réel impact économique.

Plusieurs études ont analysé ce phénomène et révèlent un biais de perception marqué chez les commerçants. À Bruxelles, Graz, Nantes, Lille, même constat, les études révèlent un biais de perception marqué. À Nancy, par exemple, les commerçants estimaient que 77 % de leurs clients venaient en voiture, alors qu'ils n'étaient que 35 %. Ils pensaient aussi que les piétons ne représentaient que 11 % de leur clientèle, contre 39 % en réalité, et que les cyclistes n'étaient que 1 %, alors qu'ils constituent 13 % des acheteurs.

Les obstacles à la consommation dans les commerces de proximité sont souvent perçus différemment par les commerçants et par leurs clients. Une étude menée à Bruxelles montre ainsi que les commerçants considèrent le stationnement automobile (à 76 %) et son coût (à 67 %) comme les principaux freins à l'achat, alors que ces préoccupations ne concernent en réalité que 8,9 % et 6,5 % des clients, respectivement.

Des facteurs psychologiques et médiatiques amplifient ce biais. Comme le soulignent Mathieu Chassignet, ingénieur spécialiste des mobilités durables, et Olivier Razemon, journaliste spécialiste des transports, les automobilistes mécontents (par exemple en raison du stationnement) expriment plus volontiers leur insatisfaction, tandis que les piétons ou cyclistes, confrontés à des trottoirs étroits ou à l'absence de pistes cyclables, tendent à considérer ces difficultés comme une norme. La peur du changement et la surreprésentation des voix critiques dans le débat public contribuent ainsi à entretenir ce biais de perception.

On confond souvent commerces d'opportunité (basse/moyenne gamme, accessibles et rapides, situés en périphérie) et commerces de destination (centre-ville, axés sur l'ambiance, la qualité et le lien client). Le commerce de proximité ne pourra jamais rivaliser avec les grandes enseignes périphériques sur la visibilité ou le stationnement ; en misant sur le flux automobile, cela dégrade l'atmosphère et l'attrait qui font justement son succès et sa différence.

On entend souvent dire que les automobilistes, grâce à leur capacité de transport, consomment davantage que les piétons ou les cyclistes. Pourtant, cet argument est aujourd'hui remis en cause, notamment avec le développement des vélos cargos, qui permettent aussi de transporter des charges importantes. Surtout, il a été contredit par de nombreuses études menées dans des villes comme Dublin, Groningen, Londres ou Madrid. En réalité, bien que les piétons et les cyclistes dépensent généralement moins par visite, leur fréquentation plus régulière des commerces de proximité fait qu'ils y dépensent au final bien davantage. Ce phénomène, appelé le « mythe du panier moyen », a été analysé dès 2002 par François Héran dans « Commerce de centre-ville et vélo, des arguments méconnus ».



Image : T. Sanson / Ville de Bordeaux

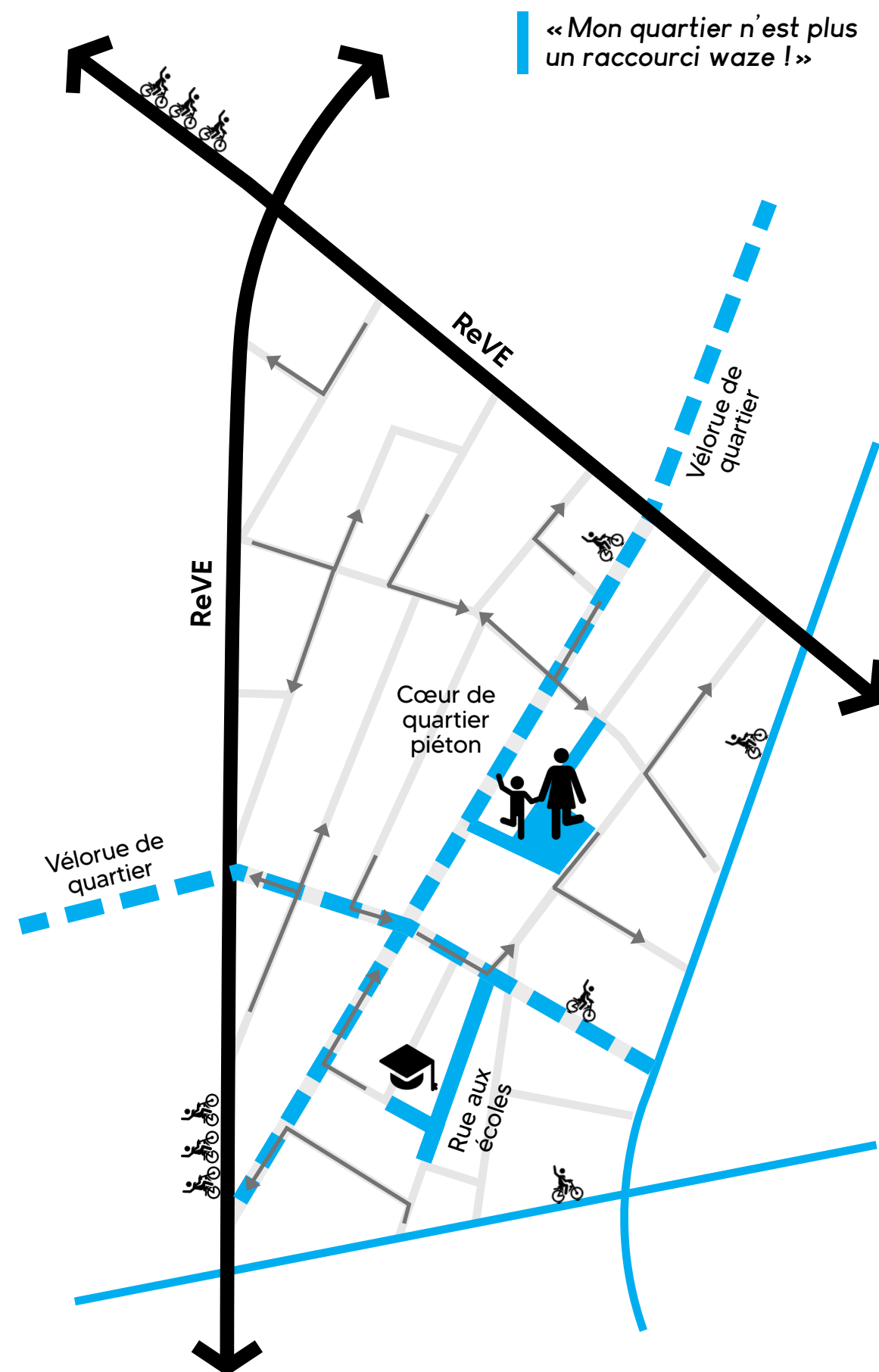
2. Circuler dans mon Quartier

Pourquoi apaiser mon quartier ?

- Pour favoriser la convivialité en permettant l'appropriation ou la réappropriation du quartier par les habitant·es.
- Pour redonner de l'espace aux piéton·nes et aux cyclistes et améliorer la qualité de vie de quartier et la proximité.
- Pour agir sur la santé en limitant la pollution et en favorisant l'activité physique à travers la marche et le vélo.
- Pour dynamiser le commerce de proximité.
- Pour encourager le report modal vers la marche, le vélo et les transports en communs. Permettre et donner envie de changer son mode de mobilité.

Pour des quartiers apaisés dans ma commune, je m'engage à :

- **Privilégier dans l'ordre piéton·nes, vélos, transports en commun,** puis l'espace alloué à la voiture individuelle (circulation et enfin stationnement).
- **Repenser les plans de circulation de chaque quartier en limitant le transit motorisé,** pour inciter les automobilistes en transit à emprunter les axes structurants. Cette zone reste perméable pour les trajets à pied et à vélo.
- **Connecter les quartiers au ReVE ou aux grandes pistes de la métropole et de sa zone d'influence avec des aménagements cyclables tels que des vélorues.** Une vélorue est une voie du réseau cyclable structurant, accueillant un trafic motorisé de desserte locale faible (naturellement ou par action volontaire sur le plan de circulation), et dans laquelle les vélos sont prioritaires.
- **Marquer les entrées de quartier** pour créer un effet de porte très lisible, qui impose aux automobilistes une baisse de vitesse et une vigilance accrue vis-à-vis des piéton·nes et cyclistes qui traversent.
- **Augmenter l'espace consacré aux modes actifs** en diminuant notamment le stationnement en voirie.
- **Éviter les couloirs partagés bus/vélo** notamment lorsque la fréquence est élevée. Ces aménagements ne sont pas suffisants pour sécuriser les cyclistes et nuisent à la vitesse commerciale et la régularité des bus.



3. Les piéton·nes

Pour limiter les conflits d'usage et développer la marche pour tous·tes, je m'engage à :

- Développer des cœurs de quartier piétons ainsi qu'une trame piétonne, afin de pouvoir se déplacer dans un environnement plus accueillant, attractif et sécurisé. Offrir plus d'espaces pour les piéton·nes, c'est encourager le développement d'une vie de quartier et de proximité.
- Proposer une alternative cyclable aux principaux axes piétons afin de limiter les conflits d'usage.
- Généraliser les trottoirs traversants pour des déplacements plus sûrs et plus confortables pour les piéton·nes et les personnes à mobilité réduite, qui n'ont plus à monter et descendre sur la chaussée à chaque rue. Cela permet d'améliorer la sécurité des piéton·nes en incitant les automobilistes à ralentir.
- Réaliser des trottoirs plats (à la place des « bateaux ») lors de leur rénovation, pour maintenir un trottoir accessible aux piéton·nes et personnes à mobilité réduite.

4. Les écoles

Pour des écoles apaisées et des enfants qui savent rouler à vélo, je m'engage à :

- Mettre en place le programme interministériel «Savoir Rouler À Vélo» (SRAV) jusqu'au niveau 3 (rouler en ville pour les CM2), pour permettre aux enfants, avant leur entrée au collège, d'acquérir les compétences pour circuler à vélo en autonomie.
- Transformer les rues des écoles en lieux de vie sans voiture, pour inciter les familles à modifier leurs habitudes de mobilité en développant les déplacements actifs. La «rue aux enfants» est une aire piétonne permanente ou temporaire qui crée un environnement plus sécurisant et sain. Elle supprime aussi les conflits résultants de comportements incivils.
- Mettre en place et soutenir des initiatives pour inciter et faciliter le déplacement des enfants à vélo ou à pied (vélobus, pédibus, stationnement vélo ...).

LE BOUSCAT - Rue Bonnaous
AVANT / APRÈS



BORDEAUX - Rue Cazemajor
AVANT / APRÈS



Image : T. Sanson / Ville de Bordeaux

5. Intermodalité et stationnement

Pour des connexions simplifiées avec les autres moyens de transport et proposer des stationnements sécurisés et pratiques, je m'engage à :

- Proposer des stationnements sécurisés, faciles d'accès, et quantitativement adaptés à chaque gare ou pôle multimodal.
- Développer des parkings sécurisés type Metstation dans les secteurs de stationnement tendus et les pôles d'intérêt majeurs de la métropole. Les Metstations sont de grands parkings vélo sécurisés et modernes offrant différents services tels que pompes à vélo, casiers pour recharger les batteries de vélos, etc
- Proposer une offre simplifiée, unique, sans abonnement, permettant l'accès à l'ensemble des Metstations de la métropole.
- Multiplier le nombre de Vélobox dans les quartiers. C'est une réponse simple d'installation et adaptée à des quartiers de faubourg n'ayant pas la densité suffisante pour une Metstation.
- Renforcer le maillage territorial du «vélo par TBM», avec de nouvelles stations, notamment en lien avec le déploiement du ReVE, et s'assurer d'une maintenance efficace de la flotte de vélos et des stations.



Image : Metpark

FOCUS : Carte blanche à la Maison des livreurs

● Dans le cadre des réflexions sur l'amélioration et la sécurisation de la mobilité en ville, il est aujourd'hui essentiel de prendre en compte l'activité quotidienne de milliers de livreurs à deux roues. En situation précaire et soumis aux injonctions déraisonnables d'une plateforme numérique (notamment Uber, Deliveroo et Stuart), ces travailleurs sont poussés à prendre des risques sur la route avec des conséquences pour eux et autrui.

En l'absence d'abri, ils attendent en rue exposés aux intempéries. En l'absence de lieu de repos, ils se déplacent épuisés dans la ville jusqu'à 14h par jour tous les jours. En l'absence de lieu de maintenance, ils peinent à entretenir convenablement leur véhicule. Affublés d'un lourd sac à dos et d'une veste fluo, ils sont aujourd'hui près de 10 000 à parcourir au quotidien la métropole bordelaise (données Insee). À toute heure, ils multiplient les trajets et allers-retours afin de livrer repas, colis et courses de supermarchés. Rémunérés uniquement à la tâche, parfois rémunérés moins de 40 centimes par kilomètre parcouru, les livreurs des plateformes numériques sont dans une situation instable et fragile.

● L'association La Maison des Livreurs gère un lieu de pause et de solidarité au 14 rue du Fort Louis à Bordeaux, près de la place André Meunier, afin de venir en aide à ces travailleurs. Ce sont essentiellement des personnes d'origine étrangère et des jeunes résidents des Quartiers Prioritaires de la Ville. Ils cumulent souvent les freins à l'emploi, ne parviennent pas à accéder à un emploi stable et s'orientent donc vers cette activité de livraison par contrainte économique et non par choix.

Aujourd'hui, en s'appuyant sur son expérience de terrain au quotidien avec les premiers concernés, l'équipe de l'association La Maison des Livreurs partage des recommandations concrètes :

● Des villes françaises ont fait le choix d'interdire les regroupements de ces travailleurs en les sanctionnant systématiquement dans l'espoir de les « gommer » de l'espace public. Nous ne recommandons pas cette voie qui est une impasse et contre productive. En effet, ce choix ne fait qu'aggraver l'isolement et la précarité, et provoquer des pratiques à risque d'évitement des forces de l'ordre.

● Nous recommandons d'intégrer les travailleurs des plateformes aux groupes de travail sur l'amélioration et la sécurisation de la mobilité à deux roues sur la métropole bordelaise.

● Nous recommandons aux collectivités et acteurs de la mobilité sur la métropole bordelaise de prendre connaissance des préconisations du rapport « L'Uberisation dans la ville » réalisé dans le cadre d'une mission d'information et d'évaluation du Conseil de la ville de Paris, notamment la promotion de modèles alternatifs de type coopérative et la contribution des plateformes numériques telles que Uber et Deliveroo à la compensation de leurs externalités négatives.

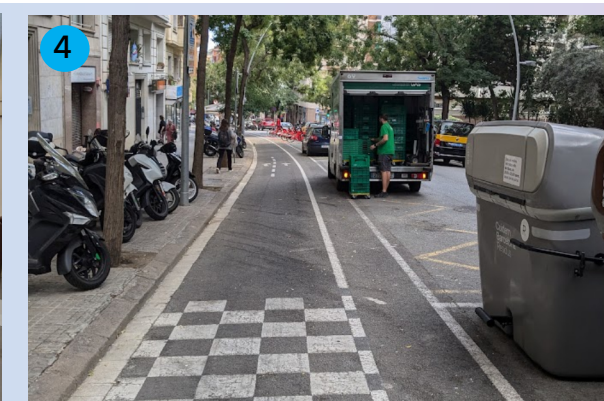
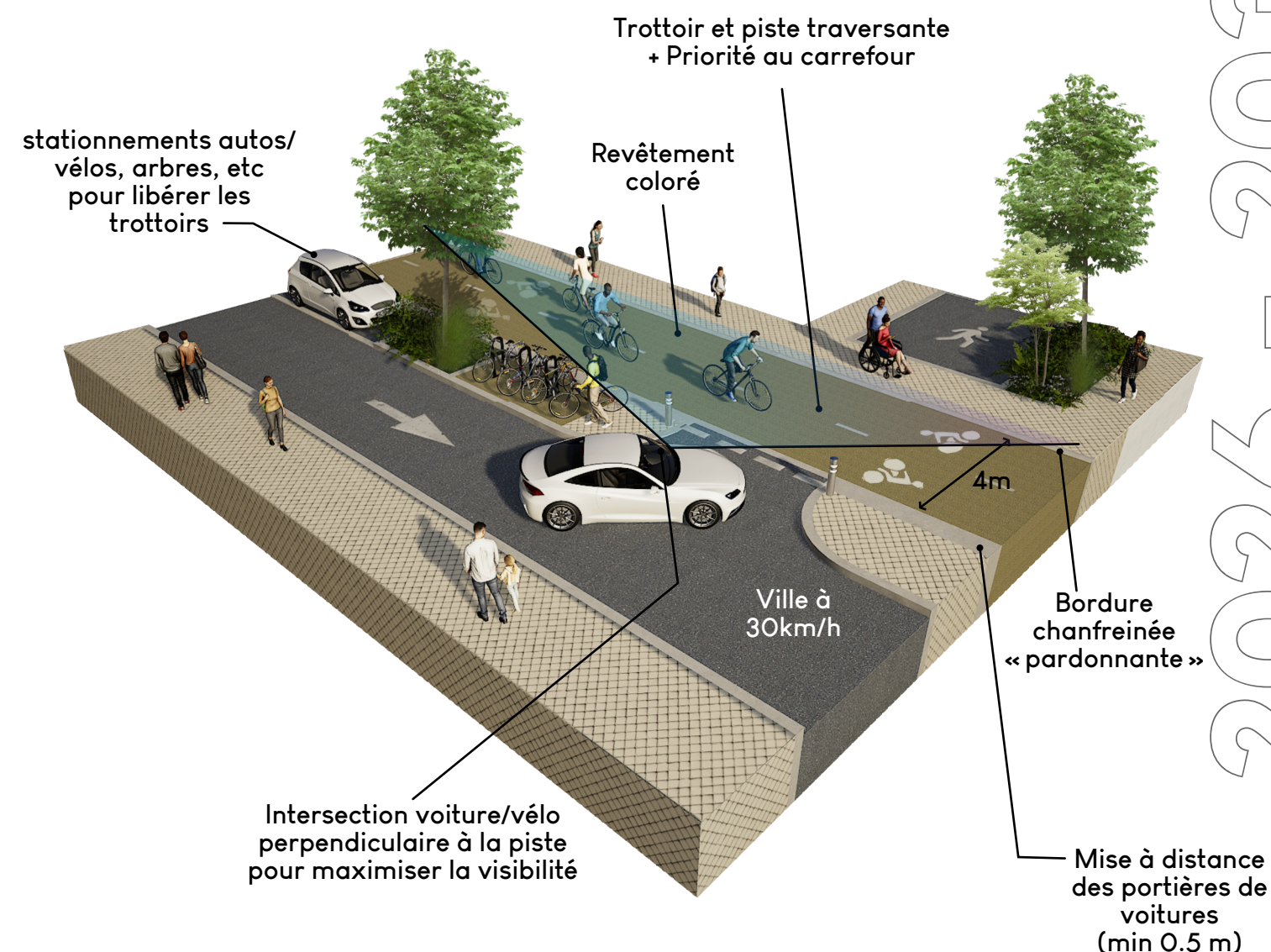


Image : Fondation de France

6. Guide aménagements sécurité et confort

Pour des déplacements sécurisés et confortables à travers la métropole, sur le ReVE comme sur le réseau de quartier, je m'engage à :

- Uniformiser la couleur des aménagements cyclables, à l'image des réalisations aux Pays-Bas (rapport Barbe).
- Ne plus utiliser le stabilisé ni le béton pour les trottoirs et pistes cyclables, pour permettre un déplacement confortable et non salissant des cyclistes, piétons et personnes à mobilité réduite, quelle que soit la météo (hors chemin nature).
- Généraliser la création de trottoirs et pistes traversants. 3
- Aménager des trottoirs plats sans "bateaux", et dont le revêtement n'est pas interrompu au droit des entrées privées (déjà mentionné au niveau quartier).
- Réaliser tous les aménagements cyclables sans bordures au niveaux des franchissements.
- Généraliser les arrêts de bus flottants. 1
- Créer une zone tampon pour mettre à distance du stationnement les bandes/pistes cyclables pour éviter le risque d'emportierage. 4
- Sécuriser les sas vélo en peignant leur emprise sur la chaussée, et en retirant le petit feu tricolore du bas (feu répétiteur) pour inciter les automobilistes à ne pas empiéter sur le sas vélo (rapport Barbe).
- Réaliser tous les giratoires sur le principe des rond-points hollandais. En cas de manque d'espace, envisager un aménagement alternatif. 2



2026 - 2032

7. **Élaborer un Plan vélo**

Pour déployer une politique ambitieuse pour les modes actifs, je m'engage à:

- **Élaborer un plan marche et vélo à l'échelle de ma commune**, reprenant les actions à mener au cours du mandat, les axes prioritaires et les engagements pris pour donner toute leur place aux piéton·nes et aux cyclistes.
- **Respecter la loi LOM** (L228-2 du code de l'environnement) : « à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. ». Attention, la zone 30 n'est pas un aménagement conforme à la loi.
- **Communiquer favorablement et régulièrement sur le vélo** et sur les règles du code de la route auprès des administrés : sas vélo, panneau M12, DSC (double sens cyclable), distance latérale de dépassement, stationnements gênants sur voies cyclables...
- **Organiser des rencontres** entre les associations vélos locales, les adjoint·es aux aménagements de voirie, les adjoint.es à la sécurité et leur police municipale, et les services techniques.



PESSAC - Campagne d'affichage en faveur du vélo

2032
2033
2034
2035
2036
2037
2038
2039
2040
2041
2042
2043
2044
2045
2046
2047
2048
2049
2050
2051
2052
2053
2054
2055
2056
2057
2058
2059
2060
2061
2062
2063
2064
2065
2066
2067
2068
2069
2070
2071
2072
2073
2074
2075
2076
2077
2078
2079
2080
2081
2082
2083
2084
2085
2086
2087
2088
2089
2090
2091
2092
2093
2094
2095
2096
2097
2098
2099
2100