16 rue Ausone
33000 Bordeaux
contact@velo-cite.org
05 56 81 63 89

Plaidoyer Vélo-Cité

"La métropole à vélo"

Bilan d'étape 2020 > 2025

Rapport de présentation

6 juin 2025

Rappel du contexte

A l'occasion de la campagne des dernières élections municipales qui se sont tenues en mars et juin 2020, l'association Vélo-Cité a réalisé un plaidoyer qu'elle a soumis à la signature de la plupart des candidates et candidats aux suffrages citoyens.

Ce plaidoyer s'appuyait sur cinq piliers, que les candidates et candidats signataires s'engageaient à mettre en œuvre dans leur commune ou au niveau de la métropole, si elles ou ils étaient élu.es. Ces cinq propositions consistaient en :

- **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** > L'émergence d'une génération vélo.

Après cinq années d'exercice du mandat, et à un an des nouvelles élections, Vélo-Cité a souhaité faire un bilan des actions de ce plaidoyer réalisées ou engagées.

A cet effet :

- en avril 2024, nous avons demandé aux communes de nous informer sur les différentes actions réalisées ou engagées dès ;
- et nous nous sommes basés sur les données en open source de Bordeaux Métropole pour certaines informations (détaillées dans la partie sur la méthodologie de ce bilan).

Par ailleurs, nous avons fait évoluer le deuxième pilier, “un parc circulaire sur les boulevards” car la réflexion métropolitaine aboutira pour 2040. Le projet des boulevards ne concernant pas toutes les communes et dans la mesure où il s’agissait notamment d’un projet d’aménagement cyclable dans notre plaidoyer, nous avons choisi de remplacer ce pilier par un bilan des aménagements cyclables réalisés dans chaque commune

Ce bilan porte donc sur les cinq piliers suivants :

- P1 > Un réseau cyclable à haut niveau de service.
- P2 > Des aménagements cyclables.
- P3 > Une métropole intermodale.
- P4 > Les villes & centres-villes « 3A » : actifs, apaisés, attractifs.
- P5 > L’émergence d’une génération vélo.

Méthodologie

Interrogation des mairies

Le pilier ReVE a été réalisé grâce aux connaissances internes de l’association. En effet, nous recevons des demandes d’avis de projet pour les projets du ReVE et nous rencontrons de façon mensuelle le service Modes Actifs de Bordeaux Métropole.

De plus, une lettre a été envoyée à toutes les mairies afin de d’obtenir le maximum de précisions sur les 3 derniers piliers du plaidoyer ainsi que sur les actions supplémentaires mises en œuvre dans chaque commune.

Le pilier Aménagement a été calculé grâce à l’open data de la métropole. Dans la lettre envoyée aux communes, il leur était demandé de vérifier les données afin de faire les retours nécessaires aux services. Le nombre d’arceaux par habitant a, lui aussi, été calculé avec l’open data.

Merci aux 12 mairies qui ont joué le jeu (Bègles, Lormont, Mérignac, Carbon Blanc, Le Haillan, Blanquefort, Le Taillan Médoc, Floirac, Cenon, Pessac, Bordeaux et Saint Médard en Jalles).

Enfin, nous tenons à remercier la FUB pour ses informations précieuses sur le programme ministériel “Savoir Rouler À Vélo”.

Il est à noter que tous les éléments identifiés dans ces échanges rapportent des points aux communes. Ainsi, les communes ayant répondu peuvent donc être avantagées. Ce biais pourrait être corrigé à l’occasion d’une revoyure de ce bilan si de nouveaux éléments nous sont communiqués par les mairies.

Notation

Les éléments du bilan tiennent compte des actions et engagements entrepris depuis le début du mandat en 2020, sans inclure ceux réalisés auparavant. Ainsi, toutes les communes ont commencé sur un pied d'égalité : qu'elles soient initialement favorables ou réticentes à l'usage du vélo, elles partaient toutes au même niveau.

Toutefois, concernant la notation liée aux aménagements cyclables, il peut exister un effet de décalage avec les mandats précédents dans la prise en compte des évolutions, lié au temps long nécessaire à la construction de ces aménagements. Ainsi, un aménagement livré en 2021 est comptabilisé dans ce bilan, bien que la décision de le réaliser ait pu être prise dans le mandat précédent.

Toujours concernant les aménagements cyclables, nous avons pris soin de différencier chaque type d'aménagement (bande cyclable, piste cyclable, etc) afin de prendre en compte à la fois l'évolution quantitative mais également l'évolution qualitative des aménagements cyclables (voir chapitre 2 sur les aménagements et les barèmes associés à chaque type d'aménagement cyclable).

Pour chaque pilier de ce bilan (P1 à P5 et bonus), différents types d'action avec des critères de qualité ont été retenus, parmi les plus importants au regard des enjeux du développement de la pratique du vélo pour le plus grand nombre, ainsi qu'au regard des enjeux de développement d'une ville apaisée.

Chacun de ces critères de qualité et type d'actions fait l'objet d'une pondération spécifique, proportionnelle à l'impact d'usage de chaque action. Ainsi, une action avec un fort impact sur la pratique du vélo ou sur l'amélioration du cadre de vie bénéficie d'un coefficient élevé dans sa prise en compte.

Les résultats de ce bilan sont exprimés en pourcentage, traduisant un niveau d'engagement et/ou d'évolution des actions sur le mandat. Ainsi, une commune ayant engagé toutes les actions retenues pour un pilier se verra attribuer le niveau maximal de 100%. Ces résultats sont ensuite traduits selon un barème de notation finale établi sur 8 paliers (de G à A+) :

Barème	*seuil*	*plafond*
A+	85 %	100 %
A	70 %	85 %
B	55 %	70 %
C	40 %	55 %
D	25 %	40 %
E	10 %	25 %
F	5 %	10 %
G	0 %	5 %

P1 > Un réseau cyclable à haut niveau de service

Le réseau

Élément le plus emblématique du plaidoyer 2020, le Réseau Cyclable à Haut Niveau de Service proposé par Vélo-Cité a été adopté en tant que ReVE dans le schéma des mobilités de la métropole en 2021. C'est une belle victoire de l'association.

Au niveau communal, la grande majorité des villes ont accepté de déployer ce réseau structurant sur leur territoire. Ainsi 18 communes ont prévu de réaliser un nombre de lignes correspondant aux attentes de l'association, et 8 un nombre inférieur aux attentes.
Seuls Le Bouscat et Ambès ont refusé de développer le réseau sur leur commune.

17 communes prévoient de faire passer le ReVE au niveau de points d'intérêt majeur de leur ville, et 20 par leur centre ville.

Les notes sont globalement très positives (**74%** d'engagement, soit la lettre **A**).

Le déploiement

Le rythme de déploiement n'est cependant pas à la hauteur des intentions initiales, par manque de volonté politique et sans doute aussi car le service gérant le déploiement du ReVE n'a pas suffisamment de moyens humains et politiques. Vélo-Cité réclame depuis plusieurs années que ce service gagne en importance en moyens humains et dans la hiérarchie de Bordeaux Métropole.

24 communes sur 26 ont au moins un tronçon à l'étude.
10 communes seulement ont tout leur tracé du ReVE entièrement à l'étude.
15 communes ont au moins une portion du ReVE pour lequel les travaux ont débuté.
Mais, aucune commune n'a terminé l'entièreté de son réseau.

La moyenne métropolitaine est de fait moins élevée (**39%** d'engagement, soit la lettre **D**).

Un outil pour suivre l'évolution du ReVE

La présentation de ce bilan est l'occasion de rendre public l'outil que nous avons développé pour suivre l'évolution du ReVE.
Ce site librement adapté du site lyonnais Cyclopolis permet de consulter les différentes lignes du ReVE et de comprendre leur avancement.

https://reve.velo-cite.org

Critères pris en compte

La note du projet ReVE pour la commune (coefficient **1**) est composée de :

- La correspondance des lignes demandées et obtenues : coefficient **4**
- La desserte des points d'intérêt majeur (gare, etc) : coefficient **3**
- La desserte du centre-ville : coefficient **3**

La note de la réalisation du ReVE dans la commune (coefficient **4**) est composée de :

- L'existence d'un tronçons à l'étude : coefficient **3**
- Toutes les lignes sont en cours : coefficient **3**
- Travaux commencés : coefficient **4**
- Travaux terminés : coefficient **5**

Bilan

A mi parcours de sa réalisation, le bilan du ReVE est globalement positif, bien que les phases de réalisation soient encore trop peu avancées, faute de moyens humains suffisants pour une mise en œuvre rapide (**46%** d'engagement à ce jour soit **C**). Le bilan sera donc meilleur si le déploiement est accéléré à l'avenir , pour mieux répondre aux attentes des usagers et usagères.

Notes obtenues :

A+ : -

A : Artigues-près-Bordeaux, Saint-Vincent-de-Paul

B : Bassens, Blanquefort, Cenon, Gradignan, Lormont, Mérignac, Parempuyre, Pessac

C : Ambarès-et-Lagrave, Bègles, Bordeaux, Bruges, Carbon-Blanc, Le Taillan-Médoc, Martignas-sur-Jalle, Saint-Médard-en-Jalles, Villenave-d'Ornon

D : Bouliac, Eysines, Floirac, Talence

E : Le Haillan, Saint-Aubin de Médoc, Saint-Louis-de-Montferrand

F : Le Bouscat

G : Ambès

P2 > Des aménagements cyclables

L'évolution des aménagements cyclables entre 2020 et 2025 est prise en compte par ce volet du bilan. Pour chaque commune, un score de cyclabilité global est calculé à partir de la longueur de chaque type d'aménagement, rapportée à la longueur totale de la voirie où la circulation des cyclistes est autorisée. Chaque type d'aménagement est pondéré par un coefficient de cyclabilité lié à la qualité de l'aménagement, de 0 à 5 :

- pas d'aménagement cyclable = **0**
- zone de rencontre = **0,5**
- bande cyclable = **1**
- CVCB (chaucidou) = **1**
- couloir de bus = **2**
- vélorue = **3**
- aires piétonnes = **3**
- allées de parc = **3**
- voies vertes = **4**
- pistes cyclables = **5**

Clé de lecture : une commune qui n'aurait aucun aménagement cyclable aurait une note de 0, une commune qui aurait équipé l'ensemble de son réseau de voirie avec des pistes cyclables sécurisées aurait une note de 5.

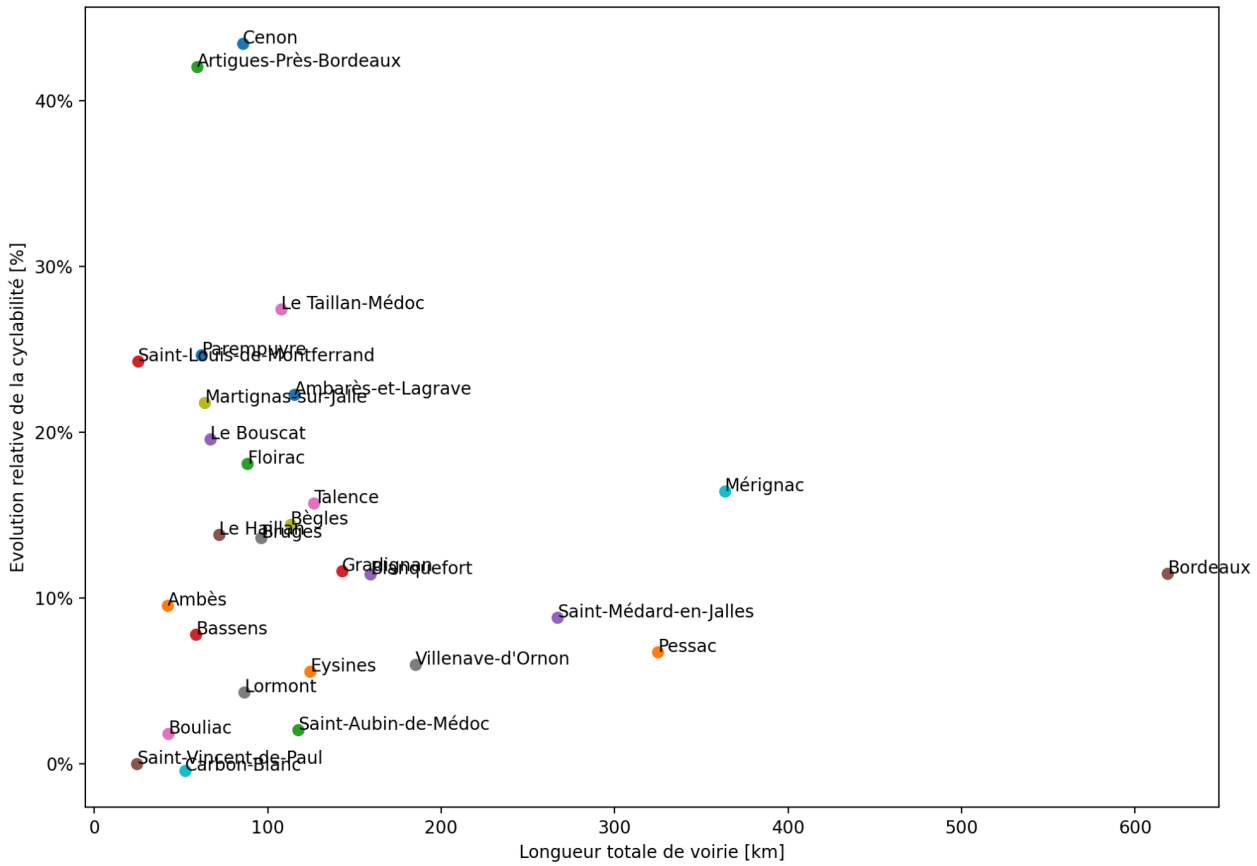
Les données proviennent du service OpenData de la Métropole de Bordeaux. Le jeu de données utilisé ("Aménagement cyclable"[1]) est extrait au 3 juillet 2020 pour le début de mandat et au 15 février 2025 pour l'état actuel.

Note : Les notes des villes ne sont pas toutes comparables entre elles, notamment du fait du total de km de voirie. Le graphique suivi détaille la répartition des évolutions de la cyclabilité par total de voirie.

Nous identifions 3 groupes :

- la commune avec plus de 400 km de voirie (Bordeaux)
- les communes entre 200 et 400 km (Saint Médard, Pessac et Mérignac)
- les autres communes, avec moins de 200 km de voirie

[1] https://opendata.bordeaux-metropole.fr/explore/dataset/fv_trvel_l/information/



Bilan

Le bilan de cette catégorie est donc faible avec une évolution moyenne du score de cyclabilité entre 2020 et 2025 de **14% (E)**, et un forte disparité entre communes (note entre G et D).

Selon les données de la métropole :

- pour la catégorie de moins de 200 km de voirie, Cenon et Artigues ont la meilleure progression (+**40%**)
- Mérignac est la commune avec le plus de progression pour les villes entre 200 et 400 km
- Bordeaux a une progression de 11% sur sa cyclabilité.

Notes obtenues :

A+, **A**, **B** : -

C : Artigues-près-Bordeaux, Cenon

D : Le Taillan-Médoc

E : Ambarès-et-Lagrave, Bègles, Blanquefort, Bordeaux, Bruges, Floirac, Gradignan, Le Bouscat, Le Haillan, Martignas-sur-Jalle, Mérignac, Parempuyre, Saint-Louis-de-Montferrand, Talence

F : Ambès, Bassens, Eysines, Pessac, Saint-Médard-en-Jalles, Villenave-d'Ornon
G : Bouliac, Carbon-Blanc, Lormont, Saint-Aubin de Médoc, Saint-Vincent-de-Paul

P3 > Une métropole intermodale

Idée importante du plaidoyer 2020, les P+V devaient permettre l'intermodalité voiture + vélo, notamment pour les personnes vivant en dehors de la métropole. Cette idée n'a pour l'instant été reprise par aucune commune. Seul le projet de la Metstation de Pessac prévoit de proposer cette offre.
Mérignac et Martignas sont les seules villes à avoir mis en place un parking vélo sécurisé en complément d'un parking auto, mais sans y adosser de services supplémentaires comme l'entendait le plaidoyer 2020.

En gare

Pour les communes ayant une gare, seul Bordeaux avec 2000 places (et en bien plus faible proportion Talence) s'approchent de nos demandes en place de stationnement vélo. Pour rappel, le stationnement sécurisé en gare est le moyen privilégié par les grands pays du vélo afin de gérer l'intermodalité vélo + train (12 500 places à Utrecht, 7000 à Amsterdam pour son parking sous l'eau).

Note : nous n'avons pas pris en compte l'intermodalité vélo + bus / tram car nous considérons que les vitesses moyennes de ces modes sont trop proches pour que ce type d'intermodalité séduise une large partie de la population.

Critères pris en compte

- Les parking voitures permettant l'intermodalité avec un vélo personnel stationné dans une station sécurisée contenant des services commes la réparation (y compris projetées) : coefficient **8**
- Les parkings voitures avec abris vélo : coefficient **2**

Pour les communes ayant une gare :

- le nombre de places dans la vélostation comparé à notre demande du plaidoyer (en comptant les vélostations prévues) : coefficient **10**
- le nombre de places dans des abris vélos comparé à notre demande du plaidoyer (en comptant les abris prévus): coefficient **2**
- les arceaux à proximité de la gare : coefficient **1**
- la présence de metstation dans la commune : coefficient **1**

Bilan

Le bilan d'engagement de cette catégorie est donc très faible avec une note moyenne de **4% (G)**.

Notes obtenues :

A+, **A**, **B**, **C** : -

D : Bordeaux, Pessac

E : Martignas-sur-Jalle, Mérignac

F : -

G :Ambarès-et-Lagrave, Ambès, Artigues-près-Bordeaux, Bassens, Bègles, Blanquefort, Bouliac, Bruges, Carbon-Blanc, Cenon, Eysines, Floirac, Gradignan, Le Bouscat, Le Haillan, Le Taillan-Médoc, Lormont, Parempuyre, Saint-Aubin de Médoc, Saint-Louis-de-Montferrand, Saint-Médard-en-Jalles, Saint-Vincent-de-Paul, Talence, Villenave-d'Ornon

P4 > Les villes & centres-villes « 3A » : actifs, apaisés, attractifs

Le quatrième point du plaidoyer proposait d'apaiser les villes en proposant de nombreuses mesures (une ville à 30km/h, la création de secteurs bornés, la réduction du stationnement auto, et la création de plan de circulation afin de réduire la place de la voiture).
Seule Bordeaux a significativement créé des secteurs bornés. Nous avons recensé des fermetures de rues à Blanquefort et Pessac.

Bègles, Bordeaux, Le Bouscat, Le Haillan et Pessac sont les 5 communes ayant mis en place un nouveau plan de circulation significatif pour réduire le trafic de transit (pour lutter contre la traversée d'un quartier par des automobilistes).

Également, seule Bordeaux a réduit le nombre de places de stationnement auto.

8 communes (Artigues-près-Bordeaux, Bègles, Bordeaux, Bruges, Cenon, Floirac, Le Haillan, Lormont) ont passé la vitesse maximale à 30km/h sur l'ensemble de la commune. Nous avons également comptabilisé Le Bouscat au bilan car l'ensemble des quartiers sont en zone 30.

En bonus, l'open data nous a permis de calculer le nombre d'arceaux vélo pour 1000 habitants. Bordeaux se détache largement avec 50 arceaux pour 1000 habitants. Dans un second temps, Bègles, Floirac et St Vincent de Paul (1000 habitants) sont les meilleurs élèves avec environ 20 arceaux / 1000 hab.

Critères pris en compte

Les critères comptabilisés pour ce pilier sont :

- la création d'un nouveau secteur à circulation restreinte (secteurs bornés) : coefficient : **4**
- la mise en place d'un plan de circulation pour couper le trafic de transit : coeff. **3**
- la réduction du nombre de places de stationnement motorisé : coefficient **1**
- le passage de la ville à 30km/h : coefficient **2**
- en bonus, nous avons ajouté des points de pourcentage supplémentaire pour chaque arceaux par 5000 habitants

Bilan

5 communes se détachent largement des autres : Bordeaux (A+), Bègles, Le Bouscat, Le Haillan et Pessac (C).

Pour cette partie, la moyenne des communes est faible : **18% (E)**.

Notes obtenues :
A+ : Bordeaux
A : -
B : -
C : Bègles, Le Bouscat, Le Haillan, Pessac
D : Floirac, Saint-Médard-en-Jalles
E : Artigues-près-Bordeaux, Blanquefort, Bruges, Cenon, Lormont
F : -
G : Ambarès-et-Lagrave, Ambès, Bassens, Bouliac, Carbon-Blanc, Eysines, Gradignan, Le Taillan-Médoc, Martignas-sur-Jalle, Mérignac, Parempuyre, Saint-Aubin de Médoc, Saint-Louis-de-Montferrand, Saint-Vincent-de-Paul, Talence, Villenave-d'Ornon

P5 > L'émergence d'une génération vélo

Pour ce pilier permettant l'émergence d'une génération favorable au vélo, Vélo-Cité proposait de mettre en place des rues aux enfants, des excursions à pied ou à vélo, des pédibus ou des vélobus pour aller à l'école, et l'enseignement auprès des enfants de la circulation à vélo en ville. Le programme national "Savoir Rouler À Vélo" a repris cet objectif. Nous avons souhaité valoriser les communes ayant recours à celui-ci par rapport à celles qui réalisent un simple diplôme vélo (souvent réalisé par la police municipale). Les communes dont les élèves réalisent des sorties dans la rue (niveau 3 du SRAV), sont davantage valorisées.

Bassens, Bègles et Bordeaux sont les 3 communes ayant le plus déployé de rues aux enfants (temporairement) fermées à la circulation motorisée. Elles ont au moins traité 50% des rues devant leurs écoles.

Nous avons recensé des excursions à pied ou à vélo à Bassens, Bordeaux, Le Haillan, Lormont et Mérignac.

Enfin des initiatives de pédibus ou vélobus ont été tentées ou sont encore en place à Bègles, Bordeaux, Floirac et Saint-Aubin de Médoc.

Mesure importante pour l'émergence d'une génération vélo, le "Savoir Rouler à Vélo" n'a été mis en place que dans 15 communes de la métropole.

Critères pris en compte

Les critères comptabilisés pour ce pilier sont :

- la création de rues aux enfants : coefficient **3**
- les prévisions de rues aux enfants, à venir : coefficient **1**
- la mise en place d'excursions scolaires à pied ou à vélo : coefficient **1**
- la création de pédibus ou vélobus pour aller à l'école à pied ou à vélo : coeff. **1**
- le déploiement du programme Savoir Rouler à Vélo (ou équivalent) : coefficient **3**

Bilan

Bordeaux et Bègles ont le plus agi pour une génération vélo.
Le taux d'engagement reste faible en moyenne sur la métropole avec **26% (D)**.

Notes obtenues :
A+ : Bordeaux
A : Bègles, Floirac
B : Bassens
C : Cenon, Lormont, Mérignac, Saint-Médard-en-Jalles
D : Blanquefort, Carbon-Blanc, Gradignan, Le Haillan, Le Taillan-Médoc, Parempuyre, Saint-Vincent-de-Paul, Villenave-d'Ornon
E : Saint-Aubin de Médoc
F : Talence
G : Ambarès-et-Lagrave, Ambès, Artigues-près-Bordeaux, Bouliac, Bruges, Eysines, Le Bouscat, Martignas-sur-Jalle, Pessac, Saint-Louis-de-Montferrand

Bonus : actions mairie (hors plaidoyer)

Des éléments non présents dans le plaidoyer ont retenu notre attention lors des échanges avec les mairies. Ces éléments permettent à ces communes d'améliorer leur note à la marge mais ne diminuent pas celles des communes qui n'en ont pas réalisé.

Ainsi, sur les 28 communes métropolitaines :

- 12 rencontrent régulièrement une association vélo (une des maisons du vélo de la métropole) ;
- 10 réalisent des journées de sensibilisation ;
- 7 ont réalisé un plan vélo à l'échelle de la ville ;
- 4 ont mis en place le forfait mobilité agent ;
- 5 ont mis en place des prêts de vélo à destination de leurs agent·es.

Critères pris en compte

Les éléments pris en compte pour ce pilier sont les suivants :

- Organisation de rencontres régulières avec l'une des associations locales (MAMMA) : coefficient **1**
- Mise en place d'une journée de sensibilisation au vélo : coefficient **1**
- Existence d'un plan vélo au sein de la commune : coefficient **2**
- Mise en place d'un forfait mobilité pour les agent·es : coefficient **1**
- Prêt de vélos pour les agent·es : coefficient **1**

Bilan

Bègles, Bordeaux, Le Haillan, Lormont, Pessac, Saint-Médard-en-Jalles, Talence se démarquent sur ce bonus.
Le taux d'engagement est de **28%**.

Bilan global

En moyenne, les piliers du plaidoyer pour lesquels les communes de la métropole ont le mieux répondu aux attentes sont dans l'ordre : le **ReVE (46 % d'engagement)**, la **génération vélo (28%)**, la **ville apaisée (18%)**, les **aménagements (13%)** et pour terminer **l'intermodalité (4%)**. Chacun de ces piliers peut donc être largement amélioré.

Ces moyennes cachent cependant des résultats bien différents d'une commune à une autre.

Voici le classement général par lettre de notation :

A+ et **A** : -

B : Bordeaux

C : Bègles

D : Artigues-près-Bordeaux, Bassens, Blanquefort, Cenon, Floirac, Le Haillan, Lormont, Mérignac, Pessac, Saint-Médard-en-Jalles

E : Ambarès-et-Lagrave, Bruges, Carbon-Blanc, Gradignan, Le Bouscat, Le Taillan-Médoc, Martignas-sur-Jalle, Parempuyre, Saint-Vincent-de-Paul, Talence, Villenave-d'Ornon

F : Bouliac, Eysines, Saint-Aubin de Médoc, Saint-Louis-de-Montferrand

G : Ambès

D'un point de vue qualitatif, nous observons :

- une ville centre (Bordeaux) leader du bilan sans atteindre la meilleure note notamment parce que de nombreux aménagements engagés ne sont pas encore livrés
- de nombreuses communes classées D en première couronne avec une implication nouvelle et désormais régulière sur les sujets du vélo, dont une représentation marquée de la rive droite ; Bègles faisant exception avec une implication plus ancienne (classée C)
- une dynamique en première couronne rompue par des communes classées E : Talence, Le Bouscat, Bruges, Gradignan et Villenave d'Ornon qui font moins bien

Cartographie générale du bilan d'étape 2020-2025 sur la prise en compte du plaidoyer *"la métropole à vélo"*

Barème	*seuil*	*plafond*
A+	85 %	100 %
A	70 %	85 %
B	55 %	70 %
C	40 %	55 %
D	25 %	40 %
E	10 %	25 %
F	5 %	10 %
G	0 %	5 %

Annexes

Tableaux de notation par pilier

Tableau bilan global

P1 > Un réseau cyclable à haut niveau de service

1	A - Correspondance du ReVE avec le plaidoyer Vélo-Cité					B - Actions pour la construction du ReVE						
	nombre de lignes (itinéraires correspondant aux attentes)	desserte points d'intérêt majeur (gare, etc)	desserte centre-ville	Note projet ReVE (A)	tronçons à l'étude	lignes entièrement à l'étude	travaux commencés	travaux terminés	Note réalisation ReVE (B)	Note globale ReVE (moyenne A+B)	
Coefficient	4	3	3	1	3	3	4	5	4		
Ambarès-et-Lagrave	entièrement	oui	oui	100 %	oui	oui	non	non	40 %	52 %	C
Ambès	aucune	non	non	0 %	non	non	non	non	0 %	0 %	G
Artigues-près-Bordeaux	entièrement	oui	oui	100 %	oui	oui	oui	non	67 %	73 %	A
Bassens	entièrement	non	non	40 %	oui	oui	oui	non	67 %	61 %	B
Bègles	partiellement	oui	non	60 %	oui	non	oui	non	47 %	49 %	C
Blanquefort	entièrement	oui	non	70 %	oui	oui	oui	non	67 %	67 %	B
Bordeaux	partiellement	non	oui	60 %	oui	non	oui	non	47 %	49 %	C
Bouliac	partiellement	non	non	30 %	oui	oui	non	non	40 %	38 %	D
Bruges	partiellement	non	oui	60 %	oui	non	oui	non	47 %	49 %	C
Carbon-Blanc	entièrement	oui	oui	100 %	oui	oui	non	non	40 %	52 %	C
Cenon	entièrement	oui	oui	100 %	oui	non	oui	non	47 %	57 %	B
Eysines	partiellement	non	oui	60 %	oui	non	non	non	20 %	28 %	D
Floirac	entièrement	oui	oui	100 %	oui	non	non	non	20 %	36 %	D
Gradignan	entièrement	oui	oui	100 %	oui	non	oui	non	47 %	57 %	B
Le Bouscat	partiellement	non	non	30 %	non	non	non	non	0 %	6 %	F
Le Haillan	entièrement	non	non	40 %	oui	non	non	non	20 %	24 %	E
Le Taillan-Médoc	entièrement	non	oui	70 %	oui	non	oui	non	47 %	51 %	C
Lormont	entièrement	oui	oui	100 %	oui	non	oui	non	47 %	57 %	B
Martignas-sur-Jalle	entièrement	oui	oui	100 %	oui	oui	non	non	40 %	52 %	C
Mérignac	partiellement	oui	oui	90 %	oui	non	oui	non	47 %	55 %	B
Parempuyre	entièrement	non	oui	70 %	oui	oui	oui	non	67 %	67 %	B
Pessac	entièrement	oui	oui	100 %	oui	non	oui	non	47 %	57 %	B
Saint-Aubin de Médoc	entièrement	oui	oui	100 %	non	non	non	non	0 %	20 %	E
Saint-Louis-de-Montferrand	entièrement	oui	oui	100 %	non	non	non	non	0 %	20 %	E
Saint-Médard-en-Jalles	entièrement	oui	oui	100 %	oui	oui	non	non	40 %	52 %	C
Saint-Vincent-de-Paul	entièrement	oui	oui	100 %	oui	oui	oui	non	67 %	73 %	A
Talence	partiellement	oui	non	60 %	oui	non	non	non	20 %	28 %	D
Villenave-d'Ornon	partiellement	non	oui	60 %	oui	non	oui	non	47 %	49 %	C
Moyenne				75 %					39 %	46 %	C

P2 > Des aménagements cyclables

2	Aménagements cyclables					
	score cyclabilité 2020 (note sur 5)	score cyclabilité 2025 (note sur 5)	Evolution sur le mandat	Note aménagements	
Coefficient			1		
Ambarès-et-Lagrave	0,266	0,325	22 %	22 %	E
Ambès	0,243	0,266	9 %	9 %	F
Artigues-près-Bordeaux	0,329	0,467	42 %	42 %	C
Bassens	0,519	0,559	8 %	8 %	F
Bègles	0,515	0,59	15 %	15 %	E
Blanquefort	0,696	0,776	11 %	11 %	E
Bordeaux	0,597	0,665	11 %	11 %	E
Bouliac	0,805	0,820	2 %	2 %	G
Bruges	1,1	1,25	14 %	14 %	E
Carbon-Blanc	0,463	0,461	0 %	0 %	G
Cenon	0,279	0,401	44 %	44 %	C
Eysines	0,881	0,93	6 %	6 %	F
Floirac	0,447	0,528	18 %	18 %	E
Gradignan	0,7	0,781	12 %	12 %	E
Le Bouscat	0,309	0,369	19 %	19 %	E
Le Haillan	0,877	0,998	14 %	14 %	E
Le Taillan-Médoc	0,366	0,466	27 %	27 %	D
Lormont	0,698	0,728	4 %	4 %	G
Martignas-sur-Jalle	0,412	0,502	22 %	22 %	E
Mérignac	0,782	0,911	16 %	16 %	E
Parempuyre	0,39	0,486	25 %	25 %	E
Pessac	0,683	0,73	7 %	7 %	F
Saint-Aubin de Médoc	0,611	0,623	2 %	2 %	G
Saint-Louis-de-Montferrand	0,342	0,425	24 %	24 %	E
Saint-Médard-en-Jalles	0,677	0,737	9 %	9 %	F
Saint-Vincent-de-Paul	0,218	0,218	0 %	0 %	G
Talence	0,48	0,556	16 %	16 %	E
Villenave-d'Ornon	0,484	0,513	6 %	6 %	F
Moyenne				14 %	E

P3 > Une métropole intermodale

3	Actions en faveur de l'intermodalité										
	P+V (vélostations y compris projetées)	P+V (abri vélo)	Gare - nb places en vélostation (avec intentions)	Gare - nb places en abri vélo (avec intentions)	Gare - nb places sur arceaux extérieurs	Demande plaidoyer places sécurisées	Proportion réalisées et/ou projetées	Metstation	Note intermodalité	
Coefficient	8	2	10	2	1			1		
Ambarès-et-Lagrave	non	non	0	14	6	250	6 %	non	1 %	G
Ambès	non	non	NC	NC	NC	NC	NC	non	0 %	G
Artigues-près-Bordeaux	non	non	NC	NC	NC	NC	NC	non	0 %	G
Bassens	non	non	0	20	20	200	10 %	non	1 %	G
Bègles	non	non	0	0	0	300	0 %	non	0 %	G
Blanquefort	non	non	0	20	0	150	13 %	non	1 %	G
Bordeaux	non	non	2000	0	500	2500	80 %	oui	38 %	D
Bouliac	non	non	NC	NC	NC	NC	NC	non	0 %	G
Bruges	non	non	0	14	0	300	5 %	non	0 %	G
Carbon-Blanc	non	non	0	0		200	0 %	non	0 %	G
Cenon	non	non		100	20	500	20 %	non	2 %	G
Eysines	non	non	NC	NC	NC	NC	NC	non	0 %	G
Floirac	non	non	NC	NC	NC	NC	NC	non	0 %	G
Gradignan	non	non	NC	NC	NC	NC	NC	non	0 %	G
Le Bouscat	non	non	0	40	20	300	13 %	non	1 %	G
Le Haillan	non	non	NC	NC	NC	NC	NC	non	0 %	G
Le Taillan-Médoc	non	non	NC	NC	NC	NC	NC	non	0 %	G
Lormont	non	non	NC	NC	NC	NC	NC	non	0 %	G
Martignas-sur-Jalle	non	oui	NC	NC	NC	NC	NC	non	18 %	E
Mérignac	non	oui	0	30	26	600	5 %	oui	13 %	E
Parempuyre	non	non	0	0	0	100	0 %	non	0 %	G
Pessac	oui	non	0	30	70	500	6 %	oui	39 %	D
Saint-Aubin de Médoc	non	non	NC	NC	NC	NC	NC	non	0 %	G
Saint-Louis-de-Montferrand	non	non	NC	NC	NC	NC	NC	non	0 %	G
Saint-Médard-en-Jalles	non	non	NC	NC	NC	NC	NC	non	0 %	G
Saint-Vincent-de-Paul	non	non	NC	NC	NC	NC	NC	non	0 %	G
Talence	non	non	0	120	40	300	40 %	non	4 %	G
Villenave-d'Ornon	non	non	0	0	0	200	0 %	non	0 %	G
Moyenne									4 %	G

P4 > Les villes & centres-villes « 3A » : actifs, apaisés, attractifs

4	Actions en faveur de la ville apaisée							
	nouveaux secteurs circulation restreinte (secteurs bornés)	plan de circulation	réduction nbre places stationnement auto	ville à 30	arceaux par 1000 habitants (2025)	Note ville apaisée	
Coefficient	4	3	1	2	bonus		
Ambarès-et-Lagrave	non	non	non	non	4,8	1 %	G
Ambès	non	non	non	non	6,4	1 %	G
Artigues-près-Bordeaux	non	non	non	oui	5,7	21 %	E
Bassens	non	non	non	non	9,2	2 %	G
Bègles	non	oui	non	oui	17,1	53 %	C
Blanquefort	rue unique	non	non	non	9,0	22 %	E
Bordeaux	oui	oui	oui	oui	49,4	110 %	A+
Bouliac	non	non	non	non	8,4	2 %	G
Bruges	non	non	non	oui	12,7	23 %	E
Carbon-Blanc	non	non	non	non	7,0	1 %	G
Cenon	non	non	non	oui	6,9	21 %	E
Eysines	non	non	non	non	4,3	1 %	G
Floirac	non	non	non	oui	39,6	28 %	D
Gradignan	non	non	non	non	5,1	1 %	G
Le Bouscat	non	oui	non	oui	10,7	52 %	C
Le Haillan	non	oui	non	oui	5,7	51 %	C
Le Taillan-Médoc	non	non	non	non	10,2	2 %	G
Lormont	non	non	non	oui	3,9	21 %	E
Martignas-sur-Jalle	non	non	non	non	2,9	1 %	G
Mérignac	non	non	non	non	6,6	1 %	G
Parempuyre	non	non	non	non	8,2	2 %	G
Pessac	rue unique	oui	non	non	9,0	52 %	C
Saint-Aubin de Médoc	non	non	non	non	12,1	2 %	G
Saint-Louis-de-Montferrand	non	non	non	non	16,2	3 %	G
Saint-Médard-en-Jalles	non	oui	non	non	5,6	31 %	D
Saint-Vincent-de-Paul	non	non	non	non	18,7	4 %	G
Talence	non	non	non	non	7,9	2 %	G
Villenave-d'Ornon	non	non	non	non	6,1	1 %	G
Moyenne						18 %	E

P5 > L'émergence d'une génération vélo

5	Actions en faveur de l'émergence d'une génération vélo							
	rues aux enfants réalisées	*rues aux enfants futures*	*excursions à pied ou à vélo*	*pédibus vélobus*	*déploiement programme Savoir Rouler à Vélo*	*Note génération vélo*	
Coefficient	3	1	1	1	3		
Ambarès-et-Lagrave	0 %	0 %	non	non	non	0 %	G
Ambès	0 %	0 %	non	non	non	0 %	G
Artigues-près-Bordeaux	0 %	0 %	non	non	non	0 %	G
Bassens	67 %	0 %	oui	non	partiellement	66 %	B
Bègles	50 %	36 %	non	oui	oui	82 %	A
Blanquefort	25 %	0 %	non	non	partiellement	36 %	D
Bordeaux	64 %	25 %	oui	oui	oui	98 %	A+
Bouliac	0 %	0 %	non	non	non	0 %	G
Bruges	0 %	0 %	non	non	non	0 %	G
Carbon-Blanc	0 %	0 %	non	non	partiellement	25 %	D
Cenon	7 %	13 %	non	non	partiellement	41 %	C
Eysines	0 %	0 %	non	non	non	0 %	G
Floirac	14 %	14 %	non	oui	partiellement	55 %	B
Gradignan	0 %	0 %	non	non	partiellement	25 %	D
Le Bouscat	11 %	0 %	non	non	non	5 %	G
Le Haillan	1 %	0 %	oui	non	partiellement	37 %	D
Le Taillan-Médoc	0 %	0 %	non	non	partiellement	25 %	D
Lormont	8 %	0 %	oui	non	partiellement	51 %	C
Martignas-sur-Jalle	0 %	0 %	non	non	non	0 %	G
Mérignac	0 %	0 %	oui	non	partiellement	47 %	C
Parempuyre	0 %	0 %	non	non	partiellement	25 %	D
Pessac	10 %	0 %	non	non	non	4 %	G
Saint-Aubin de Médoc	0 %	0 %	non	oui	non	11 %	E
Saint-Louis-de-Montferrand	0 %	0 %	non	non	non	0 %	G
Saint-Médard-en-Jalles	0 %	0 %	oui	oui	partiellement	47 %	C
Saint-Vincent-de-Paul	0 %	0 %	non	non	partiellement	25 %	D
Talence	20 %	0 %	non	non	non	9 %	F
Villenave-d'Ornon	0 %	0 %	non	non	partiellement	25 %	D
Moyenne						26 %	D

Bonus > Actions spécifiques mairies

Bonus	Actions spécifiques mairie						
	rencontres régulières assos	*journée sensibilisation*	*plan vélo*	*forfait mobilité agent*	*pret vélo agent*	*Note actions mairies*
Coefficient	1	1	2	1	1	
Ambarès-et-Lagrave	non	non	non	non	non	0 %
Ambès	non	non	non	non	non	0 %
Artigues-près-Bordeaux	non	oui	non	non	non	17 %
Bassens	oui	non	non	non	oui	33 %
Bègles	oui	oui	oui	oui	non	83 %
Blanquefort	oui	oui	non	non	non	33 %
Bordeaux	oui	oui	oui	non	oui	83 %
Bouliac	non	non	non	non	non	0 %
Bruges	oui	non	non	non	non	17 %
Carbon-Blanc	non	non	non	non	non	0 %
Cenon	oui	non	non	non	oui	33 %
Eysines	non	non	non	non	non	0 %
Floirac	oui	non	non	oui	oui	50 %
Gradignan	oui	oui	non	non	non	33 %
Le Bouscat	non	non	non	non	non	0 %
Le Haillan	oui	oui	oui	oui	oui	100 %
Le Taillan-Médoc	non	non	non	non	non	0 %
Lormont	oui	oui	oui	oui	non	83 %
Martignas-sur-Jalle	non	non	non	non	non	0 %
Mérignac	oui	non	non	non	non	17 %
Parempuyre	non	non	non	non	non	0 %
Pessac	oui	oui	oui	non	non	67 %
Saint-Aubin de Médoc	non	non	non	non	non	0 %
Saint-Louis-de-Montferrand	non	non	non	non	non	0 %
Saint-Médard-en-Jalles	non	oui	oui	oui	oui	83 %
Saint-Vincent-de-Paul	non	non	non	non	non	0 %
Talence	non	oui	oui	non	non	50 %
Villenave-d'Ornon	non	non	non	non	non	0 %
Moyenne						**28 %**

Bilan global > La métropole à vélo

Bilan	1 ReVE		2 Aménagements		3 Intermodalité	4 Ville apaisée	5 Génération vélo	Bonus	Note globale	
	Actions en faveur de l'aménagement du ReVE		*Evolution sur le mandat*		*Actions en faveur de l'intermodalité*	*Actions en faveur de la ville apaisée*	*Actions en faveur de l'émergence d'une génération vélo*	*Actions spécifiques mairie*	*Actions en faveur du développement de la pratique du vélo*	
Coefficient	2		2		2	2	2	1		
Ambarès-et-Lagrave	52 %		22 %		1 %	1 %	0 %	0 %	15,1 %	E
Ambès	0 %		9 %		0 %	1 %	0 %	0 %	2,1 %	G
Artigues-près-Bordeaux	73 %		42 %		0 %	21 %	0 %	17 %	27,4 %	D
Bassens	61 %		8 %		1 %	2 %	66 %	33 %	27,9 %	D
Bègles	49 %		15 %		0 %	53 %	82 %	83 %	40,6 %	C
Blanquefort	67 %		11 %		1 %	22 %	36 %	33 %	27,9 %	D
Bordeaux	49 %		11 %		38 %	110 %	98 %	83 %	62,2 %	B
Bouliac	38 %		2 %		0 %	2 %	0 %	0 %	8,3 %	F
Bruges	49 %		14 %		0 %	23 %	0 %	17 %	17,3 %	E
Carbon-Blanc	52 %		0 %		0 %	1 %	25 %	0 %	15,6 %	E
Cenon	57 %		44 %		2 %	21 %	41 %	33 %	33,3 %	D
Eysines	28 %		6 %		0 %	1 %	0 %	0 %	6,9 %	F
Floirac	36 %		18 %		0 %	28 %	55 %	50 %	27,9 %	D
Gradignan	57 %		12 %		0 %	1 %	25 %	33 %	19,3 %	E
Le Bouscat	6 %		19 %		1 %	52 %	5 %	0 %	16,8 %	E
Le Haillan	24 %		14 %		0 %	51 %	37 %	100 %	26,1 %	D
Le Taillan-Médoc	51 %		27 %		0 %	2 %	25 %	0 %	21,1 %	E
Lormont	57 %		4 %		0 %	21 %	51 %	83 %	27,4 %	D
Martignas-sur-Jalle	52 %		22 %		18 %	1 %	0 %	0 %	18,5 %	E
Mérignac	55 %		16 %		13 %	1 %	47 %	17 %	26,9 %	D
Parempuyre	67 %		25 %		0 %	2 %	25 %	0 %	23,7 %	E
Pessac	57 %		7 %		39 %	52 %	4 %	67 %	32,4 %	D
Saint-Aubin de Médoc	20 %		2 %		0 %	2 %	11 %	0 %	7,1 %	F
Saint-Louis-de-Montferrand	20 %		24 %		0 %	3 %	0 %	0 %	9,5 %	F
Saint-Médard-en-Jalles	52 %		9 %		0 %	31 %	47 %	83 %	28,7 %	D
Saint-Vincent-de-Paul	73 %		0 %		0 %	4 %	25 %	0 %	20,4 %	E
Talence	28 %		16 %		4 %	2 %	9 %	50 %	12,1 %	E
Villenave-d'Ornon	49 %		6 %		0 %	1 %	25 %	0 %	16,3 %	E
Moyenne	**46 %**		**14 %**		**4 %**	**18 %**	**26 %**	**28 %**	**22,1 %**	**E**