

Présidente

Vincent Léna
Conseiller maître à la Cour des Comptes
Chambre régionale des comptes de
Nouvelle-Aquitaine
3, place des Grands Hommes
CS 30059
33064 Bordeaux cedex

Bordeaux, le **24 JUIL. 2025**

Objet : Réponse au rapport d'observation provisoire de la Chambre Régionale des Comptes
sur le plan vélo métropolitain
nos références : Multimodalités/JMO/Maarch/MET/DEP/2025-6668
vos références : KSP GD250211 CRC / Contrôle n° 2025-000383

Monsieur le Conseiller Maître,

Je tiens tout d'abord à vous remercier pour le contenu global du rapport qui est très encourageant pour l'action de Bordeaux Métropole en faveur du vélo.

Après lecture attentive de votre rapport provisoire sur le plan Vélo de Bordeaux Métropole, vous trouverez toutefois jointe à ce courrier, une annexe comportant quelques éléments de réponse à vos observations et recommandations.

Dans tous les cas, soyez assuré que Bordeaux Métropole restera fortement engagée dans les politiques de mobilité active et la mise en œuvre des différents axes de sa stratégie.

Vous remerciant de l'attention portée à la présente, je vous prie d'agréer, Monsieur le Conseiller maître, l'expression de mes salutations distinguées.

P | Christine Bost
Présidente de Bordeaux Métropole
Maire d'Eysines



BORDEAUX MÉTROPOLE
Esplanade Charles-de-Gaulle
33045 Bordeaux cedex
T. 05 56 99 84 84
bordeaux-metropole.fr

Affaire suivie par : Justine Morel
DGM - Direction générale adjointe
en charge des transports - Multimodalité
j.morel@bordeaux-metropole.fr

Accusé de réception en préfecture
033-243300316-20251205-lmc1112781-DE-1-1
Date de télétransmission : 12/12/2025
Date de réception préfecture : 12/12/2025
Publié le : 12/12/2025

ANNEXE : Observations en retour du rapport

- Page 4

"Les limites et les risques du vélo en libre-service sans station"

L'arrivée des services de location de vélos en libre-service sans station, dit free-floating, a introduit des défis pour la gestion de l'espace public. Si ces services offrent une flexibilité accrue pour l'utilisateur, ils ont posé des problèmes de stationnement désordonné et une apparente concurrence avec le service public Le Vélo par TBM désormais cantonné à l'intérieur de la rocade.

Il n'y a pas de lien de causalité entre l'arrivée des opérateurs de free-floating et la suppression des stations VCUB au-delà de la rocade. Les stations VCUB ont été supprimées car trop peu nombreuses sur un territoire très étalé, elles ne bénéficiaient pas de l'effet réseau que l'on peut obtenir en intra rocade et n'étaient donc ainsi pas assez fréquentées. La Métropole a donc stratégiquement choisi de repositionner ces stations en intra rocade et, en revanche, d'y substituer une offre de location de VAE longue durée.

- Page 23, graphique n°4

Le graphique est intitulé « budget principal » mais les montants laissent à penser qu'il s'agit des dépenses de l'ensemble des budgets, y compris les budgets annexes.

- Page 25, Recommandation n°1

Mettre en œuvre un suivi analytique fiable des dépenses de mobilités douces afin d'en assurer la transparence et d'en mesurer la performance en utilisant la rubrique 87 prévue par la maquette M57.

Bordeaux Métropole va s'engager dans une meilleure répartition de ses dépenses par fonction, telle que prévue par la maquette budgétaire M57.

Néanmoins, il convient de rappeler que la réalisation de nombreux aménagements cyclables s'inscrit dans des opérations d'aménagement de l'espace public beaucoup plus

larges. Ces aménagements cyclables n'étant qu'une partie d'une opération de voirie, elles échapperont à cette comptabilisation fonctionnelle.

Par ailleurs, pour toutes les dépenses imputées sur le budget annexe des transports, la maquette M43 ne permet pas de présentation croisée nature/fonction. Une partie des dépenses échappera là aussi à la présentation analytique.

- Page 34, paragraphe 95

La métropole n'a pas l'exclusivité en matière d'offres de free-floating Vélo. Elle considère de plus que les offres privées viennent utilement compléter l'offre publique.

Mais, face aux difficultés rencontrées sur l'espace public à l'arrivée de ces offres, Bordeaux Métropole a souhaité, comme sur d'autres grandes métropoles, encadrer ces offres ; c'est l'objectif des 2 AMIs lancés par Bordeaux Métropole pour le compte des communes intéressées lesquels ont eu, entre autres conséquences, la réduction du nombre d'opérateurs.

La baisse des emprunts du Vélo par TBM (ancien VCub) a sans doute des causes multifactorielles. L'arrivée des opérateurs de free-floating a pu jouer tout comme la vétusté des vélos proposés par KBM en fin de contrat de DSP précédent ou encore les facilités dans le parcours usagers qu'offraient les opérateurs avec leurs applications numériques mais que n'offrait pas TBM à l'époque.

- Page 43, Recommandation n°2

Réaliser une enquête ménages-déplacements dès 2026 pour évaluer le plan vélo 2021-2026 et adapter ses actions de mobilité.

Les enquêtes ménage-déplacements sont très coûteuses, c'est pourquoi on ne les réalise que tous les 10 ans environ. Celle de 2021 (EMC2) a coûté 1,86 millions d'€, dont 45% ont été financés par BM (837 000 €). Compte tenu de ce coût, il n'est pas possible ni pour la Métropole ni pour ses partenaires de prévoir une nouvelle enquête dès 2026 et elle sera programmée très probablement à partir de 2031.

En revanche, il est fort probable que la Métropole souhaite lancer entre temps une enquête allégée comme celle qui avait été réalisée en 2017, uniquement sur le périmètre

métropolitain. Ce type d'enquête est cependant menée selon des méthodes différentes et donc les données ne sont pas directement comparables à celles de l'EMC2 classique ; mais elle permet de relever les grandes tendances.

Nous continuerons également de suivre nos comptages vélo et de réaliser très probablement des enquêtes qualitatives auprès des usagers dans le cadre de l'évaluation du plan vélo en 2026.

- Page 46, paragraphe 162

« Il reste à réaliser 86% du programme pour faire du ReVE une réalité ». C'est juste, mais c'est normal car les phases d'études prennent beaucoup de temps les premières années (diagnostics, études préliminaires et études de projet) ainsi que la concertation avec les communes et le temps des potentielles acquisitions foncières. Au fur et à mesure que les études se finissent, la mise en œuvre des travaux prend le relais et la mise en service du nouveau réseau va progressivement s'accélérer. Il est ainsi déjà prévu 165km supplémentaires de REVE d'ici fin 2030 ; environ 75% du réseau devrait être donc réalisé à cette échéance.

- Page 46, paragraphe 163

« Vélo-cité considère que la Métropole s'est souvent contentée des standards d'aménagements vélo les plus bas et que la majorité des parcours aménagés sont aujourd'hui des couloirs partagés avec les bus (la ligne ReVE 1 suit le tracé du bus express G en site propre) ou des bandes cyclables, donc sans séparation physique du trafic automobile ».

Bordeaux Métropole essaye de séparer systématiquement les aménagements cyclables des flux automobiles et des autobus lorsque les flux motorisés sont élevés. Si sur certains parcours (comme le long du tracé du bus G) sont aménagés des couloirs partagés, c'est qu'il n'a pas été possible de faire autrement, pour des questions d'emprise de voirie.

- Page 50, paragraphe 181 et graphique 1.

Les données utilisées sont celles de 2023. Nous disposons de données plus récentes des emprunts de « Vélo » par mois, sur l'année 2024 :

Emprunts et prêts de vélos													
Nombre	Janv.	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Total
Emprunts vélos TBM													
Nombre d'emprunts	17 238	17 176	20 562	21 521	27 372	38 075	48 694	50 815	61 728	48 070	56 744	47 932	455 927
Total vélos VLS à assistance électrique MZE	17 238	17 176	20 562	21 521	27 372	38 075	48 694	50 815	61 728	48 070	56 744	47 932	455 927
Nombre d'emprunts	21 404	22 092	25 276	21 947	36 684	44 139	51 587	49 560	59 965	70 780	63 895	47 050	514 379
Total vélos VLS musculaires MZC	21 404	22 092	25 276	21 947	36 684	44 139	51 587	49 560	59 965	70 780	63 895	47 050	514 379
Total emprunts vélos TBM	38 642	39 268	45 838	43 468	64 056	82 214	100 281	100 375	121 693	118 850	120 639	94 982	970 306

On observe que le nombre d'emprunts augmente progressivement à partir de la mise en service de la nouvelle offre en 2024 et dépasse en fin d'année les niveaux d'avril-mai 2023.

- Page 54, paragraphe 196

« À l'inverse, les tarifs des vélos en free-floating à Bordeaux ne sont pas librement disponibles en ligne, ni sur le site institutionnel de Bordeaux Métropole, ni sur les sites institutionnels de Bird et Pony. La marche à suivre, similaire chez ces deux opérateurs, pour accéder au service, requiert d'installer l'application dédiée, saisir ses informations personnelles et moyens de paiement, avant de pouvoir accéder aux conditions tarifaires. Excepté pour les clients des plus jeunes générations, imposer la fourniture d'informations personnelles sensibles, dont un moyen de paiement, avant d'accéder à la tarification, est susceptible de créer une méfiance légitime jusqu'à renoncer au service ».

C'est sans doute vrai, mais ce n'est pas dans les missions de Bordeaux Métropole de faire de la communication sur les offres tarifaires des opérateurs privés de free-floating sur lesquelles la collectivité n'a pas de responsabilité.

- Page 59, paragraphe 208

« L'analyse du tableau n°10 en proportion montre que la commune de Bordeaux présente des taux de présence des flottes de vélos en free-floating de 94 % en 2022, 88 % en 2023 et 64 % en 2024 »

Pour complément, en 2025, le nombre moyen de vélos présents à Bordeaux pour 1000 autorisés est de 481 pour Bird et 564 pour Pony. L'objectif a donc mis près de 2 ans à être respecté. Cela est dû aux difficultés économiques pour les opérateurs à couvrir en free-

floating un territoire aussi large (une première en Europe). Par ailleurs, les opérateurs se sont naturellement d'abord positionnés sur les secteurs qui pouvaient naturellement générer le plus d'emprunts.

« Le non-respect de cette limite n'était assorti d'aucun dispositif de sanction, ni de pénalité financière. »

Effectivement, d'après notre analyse, il apparaît qu'il n'y a aucun fondement juridique nous permettant, dans le cadre d'un AMI, d'appliquer des pénalités financières, sous peine de se voir requalifier en marché de prestation de service.

Par ailleurs, Bordeaux Métropole n'est que l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) en charge de la sélection des opérateurs. Ce sont les communes qui restent compétentes en matière de stationnement sur voirie pour délivrer les AOT. Donc le seul vrai levier de contrôle reste la menace de retrait des AOT par les communes. Les autres agglomérations françaises ne disposent également pas des moyens de mettre des pénalités.

- Page 59, paragraphe 209

« La chambre relève que l'AMI 2025-2029 ne prévoit pas non plus de dispositif d'incitation au respect par les opérateurs lauréats de leur engagement d'une répartition équilibrée de leurs flottes ».

Le free-floating est certes une offre supplémentaire de mobilité mais reste un service privé pour lequel nous ne pouvons pas mettre en place de dispositif d'incitation ou de pénalisation comme sur un marché ou une concession.

- Page 59, paragraphe 211

« La chambre relève que l'absence de pénalité pour manquement aux impératifs fixés dans l'AMI 2022-2025, et à nouveau dans l'AMI 2025-2029, est susceptible d'entraîner un aléa moral au profit des opérateurs ».

Dans le cadre de simples Autorisations d'Occupations Temporaires (AOT), il n'est pas possible d'exiger le reversement de pénalités perçues par un opérateur à son client.

La généralisation des pénalités adressé par l'opérateur à son client a constitué une avancée majeure dans la gestion du free-floating au niveau national. Les utilisateurs savent que sur Bordeaux et son agglomération, tout mauvais stationnement sera pénalisé quel que soit l'opérateur. Le montant reste certes libre mais constitue un outil pertinent et permet aujourd'hui d'afficher des taux de conformité de stationnement de 96 à 97%.

- **Page 62, paragraphe 224 et recommandation n°3 : unifier dès 2025 le marquage continu de voirie destiné au vélo.**

Bordeaux Métropole a déjà engagé une démarche d'homogénéisation et simplification des marquages :

- une signalétique pour les pistes et bandes cyclables classiques : marquage réglementaire blanc et résine ocre pour certains carrefours complexes ou pour la séparation à certains endroits vélo/piéton si la bande cyclable est sur le trottoir ;
- une signalétique spécifique pour le réseau ReVE avec une ligne orange continue et une résine en couleur pour marquer les traversées où le vélo est prioritaire ;
- Toutes les autres couleurs héritées d'aménagements passés (notamment le vert, qui est dorénavant déconseillé par le CEREMA) seront progressivement éliminées.

- **Page 67, paragraphe 256**

« Ainsi, malgré une dynamique de croissance de population trois fois supérieure à l'évolution moyenne nationale, la part modale du vélo stagne. Les nouveaux arrivants reproduisent ainsi l'exacte répartition des modes de transports que les habitants existants alors que leur installation impose un changement des habitudes du quotidien ».

Entre les deux dernières enquêtes ménage-déplacement certifiées CEREMA (2009 et 2021), la part modale du vélo a progressé de 4% à 8%.

Il y a stagnation entre les chiffres de l'enquête allégée 2017 et l'enquête de 2021 ; mais la méthode d'enquête de 2017 n'était pas la même et les chiffres ne sont pas strictement comparables. Nous espérons que la forte progression du VAE va faire décoller l'usage du vélo car elle ouvre des possibilités nouvelles en termes de distances à parcourir.

