



BICYCLE RESEARCH REPORT NO. 17

October 1991

PERSONAL MOBILITY IN BORDEAUX

A Study by Bordeaux City Council

Car-choked city poses tough challenge to cyclists

The Key Facts

Bordeaux is a city of cars; yet despite widespread ideological opposition, sweeping plans are being pushed through which will encourage cycling and restrict motor traffic. The strategy consists of three stages: a convincing and integrated plan is to be worked out, international experts involved, and an international congress held with full media coverage.

Contents

The figure for urban car traffic in Bordeaux is one of the highest in Europe at 65% of all journeys (two-wheelers 6%, public transport 11%, pedestrians 18%). The bicycle as a mode of transport is widely disregarded, with politicians and planners dismissing any schemes to restrict car use as old-fashioned; so the recent campaign for a cycle-friendly city, launched by city councillor Helene Desplats and local cycling groups in Bordeaux, seemed unlikely to succeed.

However, the road safety problems and congestion resulting from car use are now so plainly visible that the project "vivre et circuler en ville" (Personal mobility in the city) has received financial support from a bank, the French Ministry of Transport, the Association for the Promotion of Road Safety Technology and the European Commission.

The project was started in 1989 by Bordeaux city and district. The work was done by an interdisciplinary project team led by Helene Desplats. The results showed that safer traffic and a better quality of life could only be brought about by traffic calming measures.

Road space is thus to be re-allocated (... un nouveau partage de la rue) and more space provided for pedestrians and cyclists. In future there is to be more and safer use of cycles, public transport and walking. Public places will no longer be generally available for driving or parking? Their historical significance is to be given more consideration. European experts from various specialized fields - public places, pedestrians, cyclists, controlled parking - have been called in to offer experience from other countries. They say that the new schemes, initially intended for certain areas only, should



also include the main roads adjacent to them, as these are particularly dangerous and damaging to the environment.

Meanwhile, the present city planning authority will spend the next few years pouring vast sums of money into huge innercity multi-storey car parks, a rapid-transit road bridge and the automatic underground railway Metro Val. All this is more likely to increase the damage done by car use to the environment.

The differences between these two approaches clearly emerged at the close of the recent congress held in May 1991, which was given full media coverage. Most of the French delegates backed electric cars, catalyzators, by-passes, multi-storey car parks or automatic underground railways; but later the press preferred to report contributions from San Sebastian in Spain, Cologne in Germany and Groningen in the Netherlands, showing that there can be no real traffic relief in cities unless there is a reduction in car use.

- Brochure "Vivre et Circuler en Ville a Bordeaux", 44pp, published for Bordeaux City Council.
- Address Secretariat de la Mission vivre et circuler en ville, Mairie de Bordeaux, Place Pey-Berland, F-33077 Bordeaux cedex, Tel +33/56.90.91.60.



vivre & circuler en ville à Bordeaux



La sécurité des déplacements est un impératif compte tenu de l'importance et la gravité des accidents de la circulation en ville. A Bordeaux, on dénombre chaque année, en moyenne, 213 morts et blessés graves (soit 1 habitant sur 1.000), dont plus de la moitié sont des piétons et des usagers de deux-roues. La sécurité impose d'aménager les espaces publics pour rendre plus lisibles les règles d'usage et de partage de la rue.

L'amélioration des déplacements est une nécessité imposée par la mobilité croissante et l'augmentation de la population bordelaise (une hausse de 10% de la demande en déplacements motorisés, pour le centre-ville, est prévisible d'ici l'an 2000). Avec un fort volume d'emplois et d'activités (notamment commerciales et culturelles), le centre-ville de Bordeaux, poumon de l'agglomération, doit rester accessible dans des conditions satisfaisantes (temps, possibilités de stationnement).

La qualité de la vie concerne aussi bien les habitants que l'ensemble des usagers du centre-ville. Elle traite de l'amélioration des conditions de vie (accessibilité, stationnement, cheminement, vie sociale...), et renvoie à l'embellissement des espaces publics et à la réduction des nuisances (bruit, pollutions...). C'est une condition essentielle au dynamisme d'une agglomération, et au maintien d'une dimension résidentielle forte.

Les espaces publics sont un bien rare. Ils constituent l'armature de la composition urbaine en conjuguant des exigences fonctionnelles, de sécurité et de qualité de la vie. Le centre de l'agglomération bordelaise est riche d'une dimension historique exceptionnelle, avec des monuments et des espaces majeurs.

Bordeaux est une belle ville qui s'est construite au fil des siècles, et ce patrimoine — bien commun de tous ses habitants — constitue l'un des supports de son image internationale.

un projet pour la ville et l'agglomération bordelaise

Le projet vivre & circuler en ville a été engagé en 1989 par la Ville et la Communauté urbaine de Bordeaux, avec l'objectif d'établir de nouvelles règles de partage de la rue. Partant de la nécessité de modérer la circulation automobile en répondant au double impératif de la sécurité et de la qualité de la vie, le projet vivre & circuler en ville propose la mise en place d'une politique globale des déplacements et une nouvelle qualification de l'espace public.





*un projet pour la ville
et l'agglomération bordelaise*
Le projet « vivre & circuler en ville »
a été engagé en 1989
par la Ville et la Communauté
urbaine de Bordeaux
avec l'objectif d'établir de nouvelles
règles de partage de la rue.
Partant de la nécessité de modérer
la circulation automobile en
répondant au double impératif de la
sécurité et de la qualité de la vie,
le projet vise à concilier en ville
puisque la mise en place
d'une politique globale
des déplacements
et une nouvelle qualification
de l'espace public.

*Ce document présente les résultats essentiels de
l'étude vivre & circuler en ville à Bordeaux, menée de février 1990 à
avril 1991. Pour toutes informations complémentaires, il est possible
de consulter le rapport de synthèse et le rapport détaillé auprès du
secrétariat de la **Mission vivre & circuler en ville**, mairie de Bor-
deaux, place Pey-Berland 33077 Bordeaux cedex.*

L'étude « vivre & circuler en ville » a été menée à la demande de la Ville de Bordeaux de février 1990 à mars 1991.

Conduite technique

Laurent Béchaux (CREHAM)
ingénieur-urbaniste, chef de projet

Équipe pluridisciplinaire

Laurent Fagart architecte-urbaniste
Hans Kremers (Atelier BKM) paysagiste
Véronique Denis (Comité d'Expansion), économiste
Benoît Juster (BETURE-SETAME)
et **Brigitte Ducourtioux**, spécialistes déplacements
Corine Pin et **André Fratti** (SESIRT) spécialistes sécurité
Sylvie Darreger (CREHAM) psychosociologue

Mission d'expertise en design urbain

Michel Jacques (arc en rêve) architecte DPLG

Information - sensibilisation

Francine Fort (arc en rêve)

La brochure « vivre & circuler en ville à Bordeaux » a été
conçue et mise en forme par **Presse Papier**. Elle est illustrée
par les photographies de **Claude Trescartes**, faites dans
les rues de Bordeaux en avril 1991.
Autre crédit photo : L. Gouyou-Beauchamps (p. 7)

achevé d'imprimer le 22 mai 1991

sur les presses de l'imprimerie B.M. 33610 Canejan
Composition en Futura dans ses différents dessins
Cartes et dessins : Laurent Fagart (p. 21, 22, 24, 25, 34,
35, 36, 37, 38, 39, 40, 41) autres crédits : Presse Papier
Photogravure : Photogravure d'Aquitaine

© Presse Papier, Bordeaux, 1991

vivre & circuler en ville à Bordeaux • 44