

Portraits de commune

Dans la famille cyclable, je demande...



Catégorie

Commune de banlieue

Population

~8 000
habitant·es

Maire

**Christophe
DUPRAT – Les
Républicains**

Type de territoire

**Semi-rural,
60 lotissements**

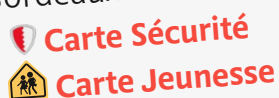
Budget vélo

**350–500 k€/
an + 2 M€ en
2023–2024
(Métropole)**



Saint- Aubin- de- Médoc (33)

Commune périurbaine -
Bordeaux Métropole



Gouvernance mobilité

**Bordeaux
Métropole
(compétence
mobilité
transférée)**

Cap stratégique

**Sécuriser et
massifier les
trajets scolaires
à vélo**

Part modale collège

**67 % des élèves
à vélo**



ADN de la démarche

La stratégie de la commune de Saint-Aubin-de-Médoc repose sur cinq piliers complémentaires :

- 1. Mettre la jeunesse au cœur des priorités** pour ancrer les changements de mobilité du quotidien.
- 2. Réutiliser l'existant** et baisser les limitations de vitesse afin d'agir vite et de manière sobre.
- 3. Prioriser la sécurité** pour garantir une forte acceptabilité sociale et politique.
- 4. Construire chaque action avec les habitant·es** afin d'assurer des décisions concertées et donc peu contestées.
- 5. Penser sur plusieurs mandats** pour obtenir des résultats visibles et mesurables dans le temps.

Résultats 2025 - Baromètre vélo

64 contributions



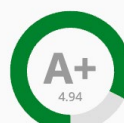
RESSENTI
GLOBAL



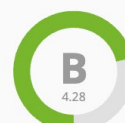
SÉCURITÉ



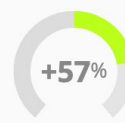
CONFORT



EFFORT DE LA
VILLE



SERVICES
STATIONNEMENT



EVOLUTION



Le vélo à l'école : le moteur de la politique vélo à Saint-Aubin-de-Médoc

À Saint-Aubin-de-Médoc, **le vélo à l'école est devenu le moteur de la politique cyclable locale**. Depuis plusieurs mandats, la commune a fait le choix d'investir durablement dans la mobilité des plus jeunes, avec des résultats tangibles : aujourd'hui, 67 % des collégien-nes se rendent à vélo à l'école. Le vélobus, mis en place dès 2006, a joué un rôle déterminant en embarquant les familles et en ancrant le vélo dans les habitudes quotidiennes.

67 % des collégien-nes se rendent à vélo à l'école !

Cet engagement de long terme s'est traduit par des actions concrètes et régulièrement renforcées, comme l'agrandissement à plusieurs reprises du garage vélo - aujourd'hui encore saturé -, des actions de prévention et des contrôles techniques menés par la police municipale, ainsi que des sorties vélo organisées deux fois par an et la participation au Challenge Mobilité. Une stratégie patiente et cohérente, qui fait ses preuves dans le temps et montre que le vélo peut devenir un véritable projet éducatif, social et de santé publique.



Dédier un agent municipal à la mise en place d'un vélobus

Un agent dédié au vélobus > suppression d'une ligne scolaire > économie réinvestie dans le vélo

- Retour budgétaire rapide
- Argument politique fort
- Acceptabilité renforcée auprès des parents
- Assure la pérennité de l'action





Aménagements structurants et continus

- Se raccrocher au **Réseau Express Vélo** de la Métropole de Bordeaux
- Zones 30 et zones de rencontre **par secteurs entiers**
- 26 km d'aménagements cyclables
- **Voie verte** > solution sûre et bénéfique aux piéton·nes
- **Plateaux surélevés** aux intersections prioritaires vélo
- **Comptages permanents** > jusqu'à 700 vélos par jour
- **Appui CEREMA** pour la qualité de la sécurité sur les aménagements partagés



La concertation au centre des projets : aucune décision vélo sans les habitant·es

Rencontre systématique des riverain·es dans leur lotissement avant chaque intervention.

Exemple : Sens uniques

Rencontre des habitant·es > choix du sens avec elles et eux

Explication des objectifs sécurité > adhésion totale

Aucune opposition non plus sur les limitations de vitesse, grâce à la pédagogie locale.



S'appuyer sur les aménagements et services existants

- Ligne de bus express toutes les 10 min entre Bordeaux et Saint-Aubin-de-Médoc - 35 000 voyageurs/jour : installation de stationnements vélo pour permettre la complémentarité bus + vélo
- Travail sur le « dernier km vélo » > commerces et pôle bus
- Réutilisation d'une ancienne voie routière pour compléter le maillage : accord de la métropole



Points de vigilance

- Stationnement vélo encore trop limité
- Discontinuité pointée au centre-ville : aménagements récemment créés mais pointés comme problématiques par les usager-ères
- Forte demande des collègues > pression sur les équipements
- Gestion des voitures sans permis



Parole d' élu

« Quand on explique que les aménagements et les réductions de vitesse sont là pour la sécurité des enfants, on embarque tout le monde. »

Christophe Duprat
Maire de Saint-Aubin-de-Médoc

Parole d'association

« Saint-Aubin-de-Médoc mène une politique vélo depuis une vingtaine d'années, en cohérence avec les caractéristiques de la commune : une densité relativement faible, un habitat majoritairement individuel, des voies larges et un environnement très forestier. Cette politique est globalement appréciée par les cyclistes. Des marges de progression existent toutefois, notamment pour améliorer l'accueil des vélos en centre-ville, en matière de voirie et de stationnement, ainsi que pour sécuriser un axe cyclable vers la zone d'activité de l'aéroport, où travaille une part importante des actifs, même si cela relève des compétences de Bordeaux Métropole. »

Vélo-Cité Bordeaux
Philippe Sainvet

À retenir

L'expérience de Saint-Aubin-de-Médoc montre qu'en partant des enfants, une commune peut sensibiliser l'ensemble de la population.

En combinant apaisement des vitesses, plan de circulation par secteurs, concertation fine et engagement municipal fort (jusqu'à la prise en charge directe du vélobus), la commune a transformé les déplacements du quotidien rapidement, à coût maîtrisé et avec une forte adhésion locale.

Ici, le vélo n'est pas un sujet idéologique, mais un outil concret de sécurité, d'autonomie et de qualité de vie, efficace à l'échelle d'un mandat.

