

Observatoire du plan des déplacements urbains

Suivi de la mise en œuvre du P.D.U.
au 31 décembre 2006

piloter



AMBARÈS-
ET-LAGRAVE
AMBÈS
ARTIGUES-
PRÈS-BORDEAUX
BASSENS
BÈGLES
BLANQUEFORT
BORDEAUX
BOULIAC
BRUGES
CARBON-
BLANC
CENON
EYSINES
FLORAC
GRADIGNAN
LE BOUSCAT
LE HAILLAN
LE TAILLAN-
MÉDOC
LORMONT
MÉRIGNAC
PAREMPUYRE
PESSAC
ST-AUBIN-
DE-MÉDOC
ST-LOUIS-
DE-MONTFERRAND
ST-MÉDARD-
EN-JAILLES
ST-VINCENT-
DE-PAUL
TALENCE
VILLENAVE-
D'ORNON

direction des déplacements urbains
pôle Aménagement Urbain et Habitat

Communauté urbaine de Bordeaux
Esplanade Charles-de-Gaulle
33076 Bordeaux cedex
Tél. 05 56 99 84 84
Fax 05 56 96 19 40
www.lacub.com

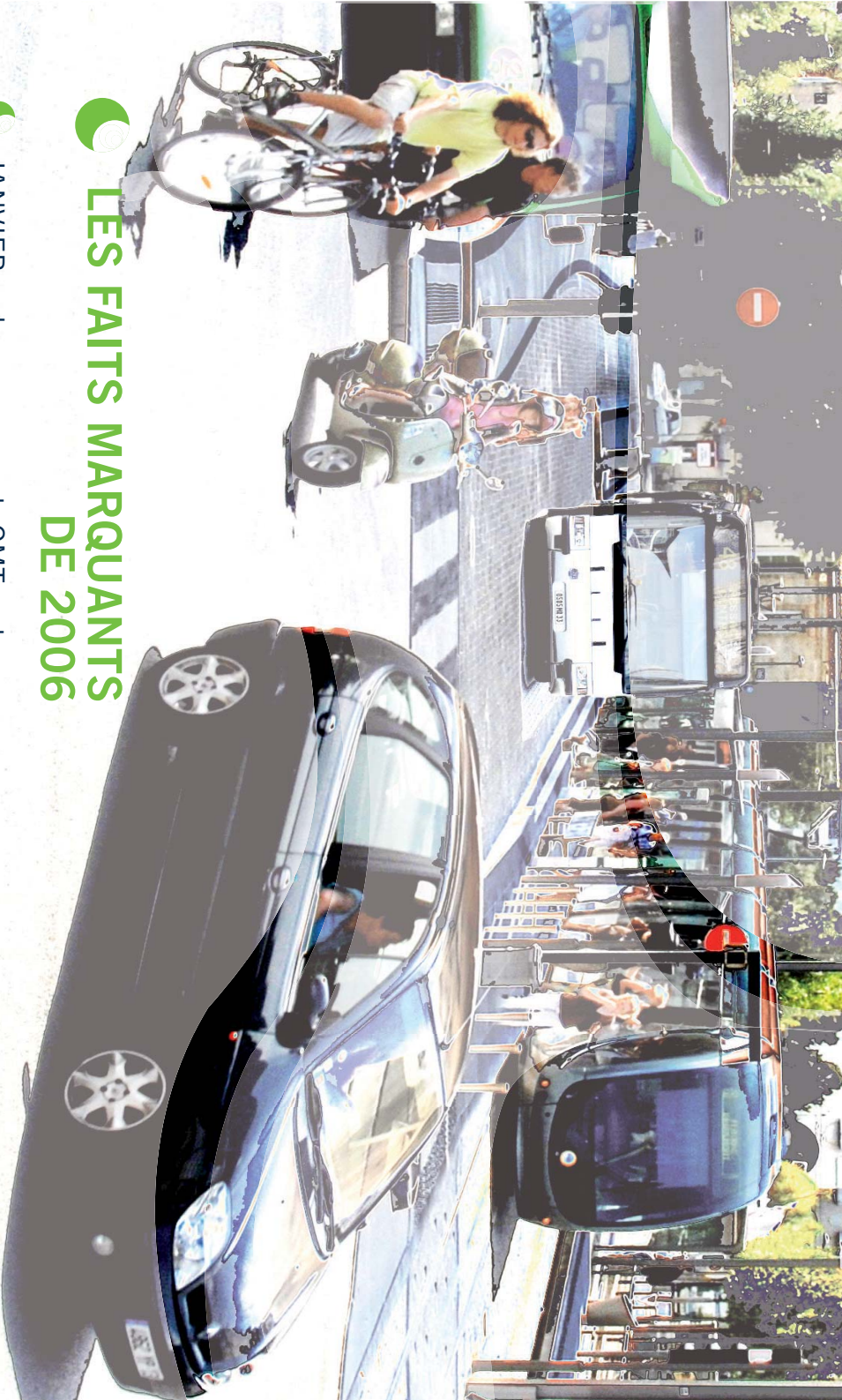
Observatoire du plan des déplacements urbains - données 2006 -





sommaire

- Les faits marquants de l'année 2006
- 2006 : le PLU fait avancer le PDU
- Bilan de la mise en oeuvre du PDU
- Bilan par axe
- Tableau d'avancement des actions
- Axe 1 : réduire les nuisances à la source
- Axe 2 : maîtriser les flux
- Axe 3 : améliorer les transports collectifs
- Axe 4 : partager l'espace public
- Axe 5 : favoriser les piétons et les cyclistes
- Axe 6 : organiser le stationnement et les livraisons
- Axe 7 : communiquer, informer, sensibiliser
- Rappel des actions achevées



LES FAITS MARQUANTS DE 2006

- JANVIER : le groupement GMT est choisi pour la conception et la réalisation du pont Bacalan/Bastide. Les deux rives seront reliées par un pont levant.
- MARS : inauguration d'un nouvel espace de livraison de proximité, à Mériadeck, permettant au gestionnaire des ELP, de disposer d'un espace protégé de stockage, groupage et dégroupage des colis, aux portes de l'hyper centre.
- AVRIL : validation du schéma directeur d'amélioration de la desserte en transport en commun.
- JUIN : validation du plan directeur d'aménagement du campus universitaire.
- JUILLET : le PLU est adopté et transcrit en terme d'urbanisme les objectifs du PDU : renouvellement urbain, densification et mixité urbaine pour une mobilité durable dans l'agglomération bordelaise.
- JUILLET : lancement des travaux de réhabilitation des parcs de stationnement Victoire, Barrière du Médoc et République.
- SEPTEMBRE : diffusion d'un nouveau titre intermodal Modalis Car/tram/bus.
- SEPTEMBRE : extension du service Créabus de transport à la demande sur la commune du Taillan-Médoc, à titre expérimental.
- OCTOBRE : réalisation du réseau haut débit du système ALIENOR.
- OCTOBRE : début des travaux d'aménagement des espaces publics sur le pôle intermodal St Jean.
- NOVEMBRE : test d'une méthode de suivi du partage de la rue sur les projets de voirie communautaires.
- DECEMBRE : livraison de 111 bus GNV équipés entièrement pour l'accessibilité des personnes handicapées et à mobilité réduite, avec plancher bas, plate-forme rétractable, grandes girouettes lumineuses frontales et latérales. Ces acquisitions portent le parc de bus à 51% de véhicules propres. Objectif atteint !



2006 : le PLU fait avancer le PDU



Avec l'adoption du plan local d'urbanisme, l'année 2006 inscrit les déplacements dans les projets d'urbanisme de l'agglomération pour accompagner son développement durable. En effet, la loi « solidarité et renouvellement urbains » ayant renforcé la portée du PDU en matière de planification d'urbanisme de nombreuses actions du PDU trouvent leur inscription dans le PLU.



Ainsi, la façon de gérer les déplacements, définie par les politiques de transports et déplacements, impacte le développement urbain, l'implantation d'équipements et la structure du bâti, en vue de construire une agglomération équilibrée tant en terme de développement que de bien-être et d'environnement préservé. En effet, l'agglomération bordelaise est caractérisée par un étalement urbain rampant devenu problématique car générateur d'un trafic automobile croissant. Face à une congestion importante de l'agglomération, la Communauté urbaine a donc prévu, dans son PLU et conformément au PDU, d'agir à la fois sur les transports et la politique de stationnement.

Les transports, facteur de mixité urbaine

Le PLU inscrit la politique des transports au cœur de son développement. Comment ? En liant intimement, par les règles d'urbanisme, le choix d'implantation et de développement des équipements publics

et des zones d'habitat aux perspectives de desserte par les transports en commun. Dès lors qu'un territoire est desservi par les transports en commun, tout est fait pour que son aménagement soit dense et diversifié en développant habitat, commerces, équipements publics (écoles, équipements culturels et sportifs,...), bureaux, etc... Ainsi, les transports constituent un élément structurant de la mixité urbaine souhaitée par la Cub.

A l'inverse, le développement de zones d'activités doit également prendre en compte, voire favoriser la multimodalité, c'est-à-dire la possibilité d'accès à la zone par d'autres moyens que la voiture particulière et notamment la desserte en transports en commun et l'accès en vélo.

Stationnement et développement durable

Le PDU a des impacts même sur le bâti. En effet, son influence, via le PLU, a pour but d'adapter nos constructions à nos besoins de déplacements. C'est pourquoi, les mesures du PLU en matière de stationnement agissent à la fois sur les modes de déplacement des résidents, afin de prévoir, voire favoriser, la diversité de leurs pratiques (pas uniquement la voiture), et sur les déplacements domicile/travail.

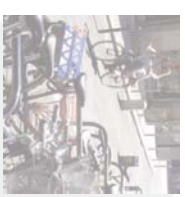
En matière de stationnement pour les résidents, il s'agit de prévoir le stationnement automobile nécessaire sur l'emprise des parcelles, dans la mesure du possible (sans prise en considération du domaine public). Par ailleurs, des études montrent que les conditions de stationnement des vélos sont primordiales pour la pratique des déplacements en deux-roues.



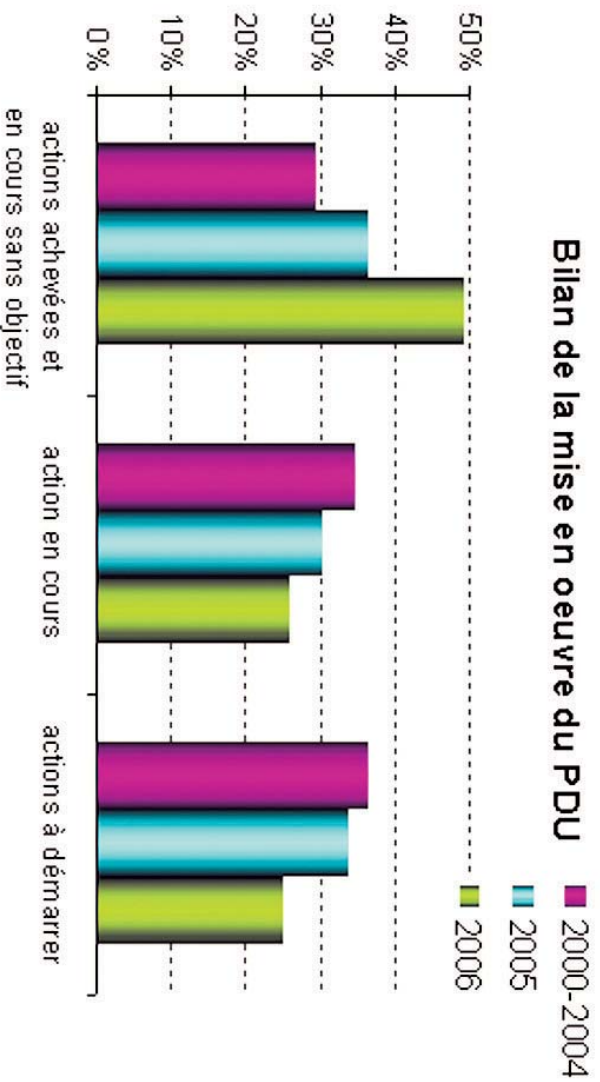
C'est pourquoi le PLU prévoit désormais des places de stationnement dans les bâtiments d'habitation, notamment.

En matière de déplacements domicile/travail, le PLU, conformément au PDU, utilise le stationnement comme levier d'utilisation des transports

en commun : en limitant le nombre de places de stationnement dans les bureaux lorsqu'ils sont proches du centre ville ou plus généralement du tramway, la Cub incite les actifs à trouver d'autres modes de déplacements, notamment les transports collectifs.



Bilan des actions du PDU





Axe 1 : réduire les nuisances à la source

L'axe 1 affiche une belle avancée des réalisations en 2006, notamment en terme d'effort environnemental et de contrôle de vitesse.



En effet, la Cub, par le renouvellement de ces bus, voit son parc atteindre l'objectif des 50% de bus propres (action 1-4). Cet objectif sera à l'avenir largement dépassé, puisque de nouvelles acquisitions de véhicules sont prévues. De même, l'équipement général des administrations en véhicules propres progresse. Pour autant les réglementations et mesures générales visant à favoriser l'usage de ce type de véhicules (actions 1-6 et 1-12) restent illusoirs.



> 3 actions achevée en 2006 :

- action 1-4 (bus propres),
- action 1-10 (démarche de progrès favorisant les véhicules propres dans les parkings d'administration),
- action 1-13 (charte des polices)

P. 26 - 27



> 2 actions déjà achevées :

- action 1-5 (véhicules Cub propres),
- action 1-9 (étude de faisabilité pour centre de distribution urbaine),

P. 26 - 27



> 3 actions sans objectif affiché et dont le suivi donne des éléments de cadrage sur le contexte général :

- action 1-1 (adaptation des limitations de vitesse au contexte urbain),
- action 1-2 (axes bruyants) dont le suivi des indicateurs reste problématique,
- action 1-7 (contrôle de vitesse).

P. 24 - 25/29

P. 29

> 1 action en cours dont l'objectif n'est pas encore atteint :

- action 1-8 (véhicules propres dans les administrations)

P. 28

> 4 actions à démarrer :

- action 1-3 (itinéraires poids lourds), *
- action 1-6 (mesures favorables aux véhicules propres dans les parkings), *
- action 1-12 (véhicules propres et réglementation municipale), *
- action 1-14 (stationnement des poids lourds), *

> 1 démarche de progrès (soutien pour véhicules propres de transport de marchandises).

* En l'absence d'événement majeur en 2006, l'observatoire ne présente pas de fiche concernant cette action dans cette édition.



Axe 2 : maîtriser les flux

L'adoption du PLU donne une accélération à la mise en oeuvre de l'axe 2 dont bon nombre d'actions repose sur la programmation urbaine des voies de circulation. Ainsi, 4 actions voient leur achèvement avec la prise en compte dans le PLU des objectifs de densification et mixité urbaine d'une part, ainsi que le renforcement des liens entre urbanisme, transport et multimodalité.

Le reste du programme poursuit son cours. Notons le choix des architectes Lavigne et Cheron pour la réalisation du pont Bacalan/Bastide (action 2-3) qui a fait l'objet d'une enquête publique dès le début de l'année 2007. Le programme ALIENOR (action 2-8) poursuit également l'équipement de la rocade en stations de comptage et

en panneaux à message variable, en lien avec un réseau de transmission haut débit dont la réalisation s'est achevée en 2006. Quant au grand contournement de l'agglomération (action 2-9), les perspectives sont suspendues, suite à la décision du tribunal administratif de Bordeaux d'annulation de la décision ministérielle de lancement des études en 2004.

En 2006, 4 actions supplémentaires ont vu leur achèvement, ainsi que 3 démarches progrès. Sur 15 actions, l'axe 2 87% ont été mise en œuvre dont :

> 7 actions achevées, dont 4 en 2006 :

- actions 2-2, 2-11 (inscription du PDU dans le PLU), P. 35 - 37
- actions 2-13 (inscription du PDU dans le PLU), P. 48 - 49
- actions 2-14 (inscription du PDU dans le PLU), P. 50

> 2 actions en cours sans objectif affiché :

- action 2-1 (maillage des voies urbaines), p. 32 - 34
- action 2-10 (politique foncière), P. 46 - 47

> 5 actions en cours :

- action 2-3 (pont Bacalan/Bastide), P. 38 - 39
- action 2-4 (protections phoniques de la rocade), P. 40 - 41
- action 2-5 (protection phonique des habitations en bordures de rocade) P. 40 - 41
- action 2-8 (ALIENOR), P. 42 - 43
- action 2-9 (grand contournement), P. 44 - 45

> 1 démarche de progrès :

- 2-15 (conditionner l'extension des grandes surfaces et le renforcement des commerces dans les centres villes).

*

* En l'absence d'événement majeur en 2006, l'observatoire ne présente pas de fiche concernant cette action dans cette édition.



Axe 3 : améliorer les transports collectifs



En matière de transports collectifs, l'année 2006 est marquée par la préparation de la mise en service de la 2^{de} phase du tramway. Avec elle, la restructuration du réseau de bus prend en compte l'amélioration de la desserte en heure creuse (action 3-16), avec de nombreux rabattements sur le tramway.

Les travaux du pôle intermodal St-Jean s'intensifient afin de faciliter la desserte en transport en commun du pôle et son accès en véhicule. C'est tout un quartier qui se renouvelle autour de ce projet urbain qui verra le jour en 2009.

ciale. L'avancement de celle-ci s'est accélérée en 2006 : 5 lignes ont été analysées et ont donné lieu à des propositions d'aménagements de voirie afin de fluidifier la circulation des bus, voire de la rendre prioritaire dans le trafic par rapport aux voitures.

Enfin, après 2 ans de mise en service, on observe une tendance à de nouvelles pratiques de déplacements, en faveur des transports collectifs, impulsée par l'offre attractive des parcs relais, tant pour les déplacements domicile/travail que pour d'autres motifs (achats, loisirs...). Il s'agira de véritablement mesurer cet impact dans le cadre d'enquêtes rigoureuses (telles que l'enquête ménages déplacements).



Mais l'amélioration des transports collectifs sur l'agglomération ne se mesure pas qu'en terme d'infrastructures. De nombreuses études participent à la réalisation de cet objectif, notamment l'étude pour l'amélioration de la vitesse commer-

En 2006, 2 actions supplémentaires ont vu leur achèvement, et une action à démarrer a été lancée. Ainsi, sur 18 actions, l'axe 3 présente un taux de mise en œuvre de 94% (seule une action reste à lancer), dont :

> 3 actions achevées :

- action 3-1 (1^{ère} phase du tram),
- action 3-18 (étude pour une liaison ferrée entre la gare St Jean et l'aéroport)

annexe

annexe

> dont 1 achevée en 2006 :

- action 3-6 (plan de mobilité à la Cub)

P. 117 - 118

> 2 actions en cours sans objectif :

- action 3-5 (amélioration de la qualité de l'offre de bus)
- action 3-14 (transport à la demande des personnes à mobilité réduite).

P. 69 - 70

P. 83



> 12 actions en cours :

- action 3-2 (2e phase tram du tram), P. 53 - 55
- action 3-3 (optimisation du réseau) P. 56 - 67
- action 3-4 (certification AFNOR), P. 68 - 70
- action 3-5 (couloirs bus), P. 71 - 73
- action 3-7 (services à la demande), P. 58 - 60
- action 3-8 (création de sites propres pour les transports collectifs), P. 71 - 73
- action 3-9 (aménagement du pôle intermodal St Jean), P. 76 - 79
- action 3-10 (aménagement des espaces publics du campus), P. 80 - 81
- action 3-11 (3e phase TCSP), P. 82
- action 3-12 (initier des plans de mobilité chez les employeurs), dont le suivi est traité dans l'axe 7. P. 123



*

P. 84

> 1 action en attente :

- action 3-13 (étude sur les liaisons ferrées périurbaines)

*



> 1 action à démarrer :

- action 3-15 (réorganisation des taxis)

*



* En l'absence d'événement majeur en 2006, l'observatoire ne présente pas de fiche concernant cette action dans cette édition.





Axe 4 : partager l'espace public

Le partage de la rue est un des effets du PDU le plus apprécié des usagers puisqu'il redonne à chacun une place dans la rue et dans la ville, en encadrant simplement celle de la voiture. Cependant, elle reste difficile à mesurer et à mettre en valeur dans l'observatoire. A cet effet, un système de mesure du partage de la rue dans les aménagements de voirie a été expérimenté sur quelques projets en 2006 (actions 4-3, 4-8 et 4-9).

Pourtant, le partage de la rue est bien présent dans les aménagements communautaires, et particulièrement dans le cadre des travaux concomitants au tramway (action 4-4). C'est d'ailleurs ce programme qui fait du tramway un facteur de renouvellement ur-

bain, plus qu'une simple infrastructure de transport. Ainsi, le partage de la rue permet d'impulser de nouvelles pratiques de déplacements.

Comme dans les éditions précédentes, Ne sont pas traitées dans l'observatoire, en raison des difficultés à créer et à récolter les données, les actions 4-1 (mise en œuvre de plans de circulation protégeant les centres villes), 4-2 (mise en œuvre de plans de modulation du trafic), 4-5 (signalisation aux abords des écoles et des équipements publics) et 4-6 (participation des communes à un programme de plantation d'arbres et d'implantation d'éclairage et de mobilier urbain).

Sur 9 actions, l'axe 4 présente un taux de mise en œuvre de 67% dont :

> 1 action est en cours d'achèvement :

- action 4-4 (travaux concomitants au tramway).

P. 88

> 5 actions sont en cours sans objectif défini dans le PDU :

- action 4-1 (mise en œuvre de plan de circulation protégeant les centres villes), dont le suivi est traité dans l'axe 2.
- action 4-2 (mise en œuvre de plans de modulation du trafic), dont le suivi est dont le suivi est traité dans l'axe 1.
- action 4-3 (partage de la rue).
- action 4-7 (règles d'occupation de la voirie), dont le suivi est traité dans l'axe 7

P. 44 - 45

P. 24 - 25

P. 86 - 87

P. 121

> 2 démarches de progrès :

- action 4-8 et 4-9 (partage de la rue).

P. 86 - 87

> 1 action reste à démarrer :

- action 4-5 (programme de traitement des abords des écoles).

*

* En l'absence d'événement majeur en 2006, l'observatoire ne présente pas de fiche concernant cette action dans cette édition.



Axe 5 : favoriser les piétons et les cyclistes

Les actions en faveur du vélo restent la force des réalisations du PDU. En effet, le réseau cyclable communautaire compte désormais 683 Km d'aménagements (action 5-4). Cependant, ils restent parfois peu connus. C'est pourquoi un effort de communication est fait chaque année pour publier une carte à jour de ce réseau. De plus, en 2006, un test a été lancé pour signaler sur le terrain l'itinéraire hyper centre/campus.

Les cyclistes le disent tous : les conditions de stationnement constituent un levier fondamental pour favoriser la pratique du vélo. C'est pourquoi, le PLU prévoit désormais dans les constructions des places de stationnement protégées pour les vélos (action 5-10). De même, le territoire voit son offre de stationnement pour les vélos progressivement s'élargir, dans les parkings souterrains (stationnement gardienné) et sur voirie (action 5-5). Cependant, un effort reste à faire de la part des communes sur ce point là.

Le vélo est également le phare des plans de déplacements des employés (5-9). Sur ce point-là également les employeurs

progressent, et particulièrement les administrations qui se dotent de flottes de cycles pour les déplacements de leurs employés, avec succès.

Les piétons ne sont pas en reste (action 5-3) : un plan piéton est en cours d'élaboration à Bordeaux, afin de rappeler, qu'au-delà du code de la route, seules quelques bonnes pratiques permettent à chacun de prendre sa place dans la rue urbaine.

Enfin, le PDU cherchant à construire les conditions favorables à une mobilité durable, un schéma directeur des modes doux a été élaboré en 2006 (actions 5-3 et 5-4). Il s'agit d'aborder les modes doux dans leur ensemble, au sein d'aménagements sécurisés, confortables, paysagers et agréables, afin de dessiner une ville verte.

Alors qu'il restait une action à démarrer en 2005, en 2006, les 10 actions de l'axe 5 sont toutes engagées dont 33 % sont achevées. Plus précisément, l'axe 5 compte :

> 1 action achevée en 2006 :

- action 5-10 (PLU et stationnement des vélos), dont le suivi est traité dans l'axe 6. P. 106 - 108

> 2 actions en cours :

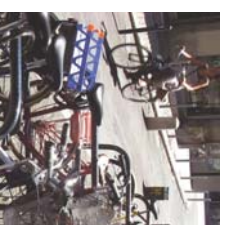
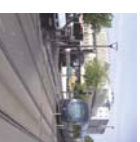
- action 5-6 (création d'un service de location de vélos), *
- action 5-7 (schéma directeur des itinéraires piétons). *

> 4 actions de principes, suivies par des indicateurs de cadrage :

- action 5-4 (itinéraires deux-roues), P. 90 - 91
- action 5-5 (stationnement des deux-roues), P. 93 - 95
- action 5-8 (repérage des itinéraires piétons), P. 96
- action 5-9 (création de flottes de vélos dans les entreprises) P. 97

> 3 actions dont le suivi reste problématique car les indicateurs sont peu fiables. Par conséquent cette édition ne présente pas de fiche sur ces actions. :

- action 5-1 et 5-2 (protection des trottoirs), *
- action 5-3 (aménagements piétons) *



* En l'absence d'événement majeur en 2006, l'observatoire ne présente pas de fiche concernant cette action dans cette édition.

Axe 6 : organiser le stationnement et les livraisons



L'adoption du PLU scelle l'inscription des objectifs du PDU dans les documents d'urbanisme. L'axe 6 voit ainsi son programme avancer avec la définition de l'article 12 du PLU régissant les règles de stationnement dans les emprises privées (action 6-10). Il s'agit avant tout de prévoir, sur les parcelles privées, les places nécessaires au stationnement des véhicules, particulièrement pour les bureaux, commerces, etc... mais aussi pour les habitations, quand le bâti existant le permet.

La politique de stationnement communautaire cherche également à créer des conditions de stationnement favorable à l'utilisation des transports en commun. Cela semble paradoxal, et pourtant, le stationnement constitue un levier important sur le choix de mode de déplacements quotidiens. Ainsi, le PLU limite le nombre de places disponibles dans les bureaux, les entreprises et les commerces, quand ceux-ci sont situés à proximité du tramway, ou dans l'intra boulevards, zone considérée comme étant bien desservie par les transports en commun (fréquence 10 mn en heure de pointe).

Le PDU de l'agglomération, remarqué pour la prise en compte dès 2000

> 6 actions achevées :

- action 6-22 (suppression des tarifs spécifiques en dehors des résidents),

annexe

dont 5 en 2006 :

- action 6-8 (suppression du parc des allées de Chartres),
- action 6-10 (prévoir dans le PLU des règles de stationnement en fonction de la desserte en transports collectifs),
- action 6-16 (participation au PREDIT),
- action 6-20 (prévoir dans le PLU des règles de stationnement pour les livraisons),
- action 6-26 (expérimenter les ELP)

des problèmes de livraisons, voit également une avancée sur ce point : le PLU précise en effet la prise en compte des besoins de livraisons pour toutes les activités, afin que ceux-ci soient réalisés dans l'emprise de la parcelles (action 6-20). Ceci permet de mieux organiser la chaîne de livraison, de réduire les nuisances sur le domaine public (encombrement, congestion du trafic, pollution, bruit...) et de sécuriser les manutentions. Les conditions de travail des livreurs, la protection des marchandises et la rapidité du service s'en trouvent d'embellie améliorées.

Marchandises encore : l'année 2006 marque la pérennisation des espaces de livraisons de proximité (ELP) au sein de la société La Petite Reine (actions 6-16 et 6-26). Cette expérimentation, menée par la CCI avec le soutien de la Cub et de la Mairie de Bordeaux, a vu le jour dans le cadre des travaux du tramway et a su faire évoluer le service vers une nouvelle activité économiquement stable, permettant d'offrir une solution au dernier Km de livraison souvent problématique pour les livreurs car consommateur de temps.





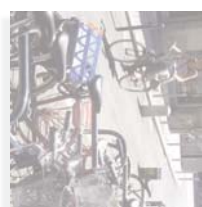

Sur 27 actions, l'axe 6 présente un taux de mise en œuvre de 74% et 33% de réalisations. Plus précisément :

*



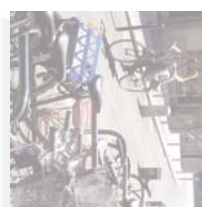


P. 106 - 108
P. 111 - 113
P. 106 - 108
P. 112 - 113



> 6 actions de principe, suivies par des indicateurs de cadrage, sans objectif défini :

- action 6-2 (supprimer le stationnement illicite),	P. 101	
- action 6-3 (création de zones de stationnement réglementées),	P. 102 - 103	
- action 6-12 (améliorer l'efficacité des services de fourrière),	P. 109	
- action 6-13 (mise en œuvre de plans de mobilité dans les entreprises, dont le suivi est traité dans l'axe 7),	P. 123	
- action 6-17 (prendre en compte les livraisons dans les projets de voirie), dont le suivi est problématique	*	
- action 6-23 (favoriser le stationnement des résidents par des tarifs préférentiels)	P. 110 - 111	

> 5 actions en cours :

- action 6-4 (harmoniser les tarifs en par cet sur voirie),	P. 102 - 103	
- action 6-5 (réhabiliter les parcs),	P. 104	
- action 6-7 (création de parcs relais, dont le suivi est traité dans l'axe 3),	P. 64 - 66	
- action 6-9 (jalonnement dynamique),	P. 105	
- action 6-21 (suppression des mesures de gratuité du stationnement sur voirie)	P. 102 - 103	



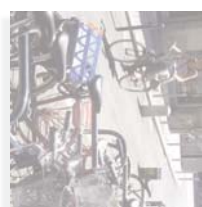


> 3 actions suspendues :

- action 6-1 (création d'un comité de stationnement),	*	
- action 6-6 (création de parcs de stationnement pour les résidents),	*	
- action 6-18 (aide au stationnement pour les résidents)	*	

> 2 démarches de progrès :

- action 6-19 (pas de compensation stationnement illicite/illicite),	*	
- action 6-27 (expérimentation d'un agent encaisseur)	P. 114	

> 5 actions à démarrer :

- action 6-11 (réglementation des arrêts de livraison),	*	
- action 6-14 (organisation du stationnement des cars de tourisme),	*	
- action 6-15 (organisation du stationnement des camping-cars),	*	
- action 6-24 (organisation du stationnement des personnes à mobilité réduite),	*	
- action 6-25 (organisation des taxis)	*	

* En l'absence d'événement majeur en 2006, l'observatoire ne présente pas de fiche concernant cette action dans cette édition.



Axe 7 : communiquer, informer, sensibiliser

Les comportements de mobilité changent. Preuve en est, particulièrement dans cet axe du PDU consacré à la sensibilisation des citoyens. En 2006, de nombreuses démarches de plans de mobilité dans les entreprises et les administrations ont avancé. Ces actions révèlent une prise de conscience généralisée de la nécessité de concevoir ses déplacements autrement qu'en voiture personnelle. Ainsi, les actions phares des plans de mobilité sont :

sionnels et les déplacements domicile/travail.

La Cub communique largement sur ses compétences et réalisations en matière de développement durable, et plus précisément en matière de transports, soit dans le cadre de campagnes générales, dans le cadre d'actions pédagogiques dans les écoles, etc... Pour autant de nombreuses actions restent encore à mettre en œuvre, notamment en matière de sensibilisation des professionnels.



- le paiement de tout ou partie des titres de transport en commun, pour les salariés,
- la constitution de flottes de vélos pour les déplacements profes-

Sur 23 actions, l'axe 7 présente un taux de mise en œuvre de 48% et 31% d'actions achevées. Plus précisément, il compte :



- > 3 actions achevées :**
- action 7-1 (définition d'une nouvelle image du réseau),
- action 7-2 (observatoire du PDU),

annexe
annexe



dont une en 2006 :

- action 7-6 (plan de mobilité à la Cub).

P. 117 - 118

> 7 actions de principe, en cours et suivies par des indicateurs de cadrage, sans objectif défini :

- action 7-3 (plan de communication),
- action 7-4 (info deux-roues),
- action 7-7 (informer sur les déplacements),
- action 7-13 (initier des plans de mobilité),
- action 7-14 (organiser des journées de bus gratuits),
- action 7-15 (journées sans voiture),
- action 7-22 (conseil en mobilité).

*

P. 119 - 120

P. 123

*

P. 121

P. 123

> 7 actions à démarrer :

- action 7-5 (sensibilisation du personnel de la Cub à l'éco-conduite),
- action 7-8 (étude de faisabilité d'une centrale de mobilité),
- action 7-9 (sensibiliser les autres administrations à l'éco-conduite),
- action 7-10 (label PDU),
- actions 7-11 et 7-23 (info transporteurs),
- action 7-12 (création d'une structure de concertation sur le transport de marchandises)

*

*

*

*

*

*



> 6 démarches de progrès :

- action 7-16 (communication),
- actions 7-18, 7-19 et 7-20 (information des transporteurs),
- action 7-21 (favoriser les points relais),

*
*
*

dont une en cours :

- action 7-17 (informer dans les écoles).

P. 122



* En l'absence d'événement majeur en 2006, l'observatoire ne présente pas de fiche concernant cette action dans cette édition.

Axe / Actions : Intitulé	état d'avancement	page
Axe 1 : Réduire à la source les émissions nuisantes		
1-1 Adapter les limitations de vitesse selon le contexte urbain et les faire appliquer	action en cours	24-25 29
1-2 Traiter les axes bruyants en agissant à la source	action en cours	*
1-3 Créer des itinéraires de transit spécifiques pour les poids lourds et aménager des aires de stationnement en liaison avec ces itinéraires. Mettre en œuvre un schéma directeur des itinéraires poids lourds.	action à démarrer	*
1-4 Renouveler les bus de la CUB à 50% par l'achat de bus à énergies alternatives	action achevée objectif 50%	26-27
1-5 Renouveler les automobiles et utilitaires de la CUB à 30% par l'achat de véhicules à énergies alternatives	action achevée objectif 30%	26-27
1-6 Privilégier l'accessibilité des véhicules les moins polluants dans les parkings souterrains et sur voiries dans les centres	action à démarrer	*
1-7 Limiter et contrôler la vitesse sur la rocade en fonction des trafics, en association avec le programme Aliénor en collaboration avec les services de police et dans le respect de la charte	action en cours	29
1-8 Inciter les administrations à renouveler leurs automobiles et utilitaires à 30% par l'achat de véhicules à énergies alternatives	action en cours objectif 30%	27
1-9 Financer l'étude de faisabilité d'un centre de distribution urbaine de marchandises à gestion collective	action achevée	127
1-10 Favoriser dans les parkings des administrations les salariés utilisant des véhicules à énergies alternatives (place proche des accès, bornes électriques) et des vélos.	démarche de progrès achevée	*
1-11 Apporter un soutien technique aux entreprises de transport de personnes et de marchandises pour les aider à faire évoluer les parcs et leur entretien dans le sens d'une diminution de la pollution de l'air et de la consommation d'énergie.	démarche de progrès à démarrer	*
1-12 Favoriser les véhicules à énergies alternatives dans toute la réglementation municipale (circulation, stationnement et livraisons)	action à démarrer	*
1-13 Mettre en place une charte avec les forces de police pour rendre plus efficaces les campagnes de mesures de vitesse (endroits dangereux, jour et nuit...)	action achevée	29
1-14 Aménager des aires de stationnement poids lourds en liaison avec les itinéraires définis dans le cadre du schéma directeur	action à démarrer	*
Axe 2 : Organiser le territoire pour maîtriser les flux		
2-1 Poursuivre le maillage structurant des voies urbaines d'agglomération afin d'alléger les axes urbanisés très fréquentés et permettre leur requalification	action en cours	33-34
2-2 Inscrire à la 4 ^{ème} révision du PLU des principes conditionnant l'implantation d'équipements de santé, culturels, d'enseignements et sportifs à une desserte suffisante par les TC et présentant une accessibilité correcte à pied et à vélo	action achevée	35 à 37
2-3 Construire un franchissement de la Garonne au niveau de la rue Lucien Faure, pour alléger le trafic du Pont d'Aquitaine et le rendre plus sûr	action en cours objectif : 2011	38-39
2-4 Poursuivre la mise à 2x3 voies la rocade en réalisant des protections phoniques associées	action en cours	40-41
2-5 Mettre en œuvre un programme prioritaire de protections phoniques sur les secteurs les plus contraints	action en cours	40-41
2-6 Réaliser la déviation d'Eysines prévue au Contrat de Plan (2000-2006)	action achevée	128
2-7 Faire intégrer aux orientations de révision du SD la stratégie de maîtrise des développements périphériques	action achevée	129
2-8 Réguler le trafic sur la rocade	action en cours	42-43
2-9 Mettre à l'étude un nouveau franchissement de la Garonne en aval du Pont d'Aquitaine	action en cours	44-45

Axe / Actions : Intitulé	état d'avancement	page
2-10 Organiser le développement urbain en fonction de la desserte par les transports en commun	action en cours	46-47
2-11 Renforcer le niveau d'équipement et de services des centres villes et des centralités secondaires	démarche de progrès achevée	*
2-12 Réaliser un schéma directeur des plates formes de fret ferroviaires conventionnel pour l'agglomération bordelaise	action achevée	130-131
2-13 Limiter dans l'élaboration des documents d'urbanisme tout zonage spécifique monofonctionnel aux fonctions génératrices de contraintes : nuisances, salubrité et risques naturels et technologiques.	démarche de progrès achevée	48-49
2-14 Introduire des règles d'accessibilité autres que fondées sur l'usage unique de l'automobile pour autoriser le développement des centres commerciaux et des zones d'activités.	démarche de progrès achevée	50
2-15 Conditionner les extensions de grandes surfaces commerciales en périphérie à leur participation, sous forme d'aides à l'implantation d'activités nouvelles, au renforcement des commerces dans les centres-villes	démarche de progrès à démarrer	*
Axe 3 : Développer et améliorer les transports collectifs		
3-1 Mettre en service en 2003 3 lignes de tramway sur 24,6 km	action achevée	132 à 134
3-2 Développer de 2003 à 2007 le réseau de tramway en étendant les 3 lignes afin de constituer en 2007 un réseau de 43,3 km	action en cours	53 à 55
3-3 Optimiser dès aujourd'hui la structure du réseau existant, restructurer le réseau bus en liaison avec la mise en service du tram et organiser la complémentarité avec les autres modes (publics/privés)	action en cours	56 à 67
3-4 Etendre à de nouvelles lignes la "qualité plus". Certifier selon la norme "AFNOR Services" les 3 lignes de tramway et 8 lignes de bus et mettre en place un plan qualité sur l'ensemble du réseau.	action en cours	68 à 70
3-5 Améliorer la qualité de l'offre des lignes de bus et l'image du réseau	action en cours	69-70
3-6 Mettre en œuvre un plan de mobilité à la CUB	action achevée	116-117
3-7 Développer les services à la demande	action en cours	58 à 60
3-8 Aménager des sites propres bus en préfigurant de la desserte tramway	action en cours	71 à 73
3-9 Organiser et aménager le pôle multimodal de la Gare Saint Jean	action en cours objectif : 2008	76 à 79
3-10 Aménager des espaces publics de domaine universitaire pour favoriser l'accès au tramway	action en cours	80-81
3-11 Etudier les extensions du réseau de tramway au-delà de la 2 ^{ème} phase et prendre des mesures conservatoires afin de protéger, les emprises nécessaires	action en cours	82
3-12 Initier des plans de mobilité chez les grands employeurs et les administrations	action en cours	123
3-13 Aménager la ligne SNCF de ceinture et renforcer l'offre TER	action en cours	*
3-14 Assurer avec le CG33 le renforcement du service spécialisé de transport à la demande des personnes à mobilité réduite et engager la concertation pour redéfinir l'accessibilité globale des PMR dans les bus comme dans le tramway	action en cours	83
3-15 Inciter en concertation avec les structures concernées, une amélioration des rôles des taxis à l'échelle de la CUB	action à démarrer	*
3-16 Etudier la faisabilité d'une amélioration des fréquences en heures creuses sur les lignes de bus en vue de rentabiliser le tramway	action en cours	*
3-17 Tendre vers une billettique intégrée de tous les modes de transports y compris le stationnement et les transports interurbains	action en cours	84
3-18 Réserver la possibilité d'une liaison ferrée rapide entre la gare Saint-Jean et l'aéroport de Bordeaux Mérignac.	action achevée	136

Axe / Actions : Intitulé	état d'avancement	page
Axe 4 : Partager autrement l'espace public		
4-1 Mettre en œuvre des plans de circulation pour protéger les centres des trafics de transit et d'échange, notamment ceux concernés par le tramway	action en cours	44-45
4-2 Mettre en œuvre des plans de modération de trafic dans les quartiers où le besoin s'en fait sentir	action en cours	24-25
4-3 Réaffecter et requalifier les voiries principales de l'agglomération pour réduire la vitesse, diminuer le niveau sonore, améliorer la sécurité et mieux partager l'espace public et créer une nouvelle image en intégrant la problématique du transport et de la livraison de marchandises	action en cours	86-87
4-4 Réaliser un programme de réaménagement des espaces publics associés au projet de tramway	action en cours	88
4-5 Etablir un programme de traitement commun, visuellement très identifiable, aux abords des écoles et des équipements publics pour protéger les circulations des enfants, des piétons et des cyclistes	action à démarrer	*
4-6 Initier une participation des communes dans le cadre de leur budget à la requalification des voiries par des programmes de plantation d'arbres, d'implantation d'éclairage et de mobilier	action en cours	*
4-7 Prévoir des règles d'occupation de la voirie variant suivant les périodes et les horaires	action en cours	121
4-8 Ne pas affecter plus de 50% du domaine public ou privé routier aux modes motorisés (circulation, stationnement et transports en commun hors site propre) pour toute création de voie urbaine hors contrainte particulière	démarche de progrès à démarrer	86-87
4-9 Envisager pour toute voie nouvelle ou toute voie réaménagée des règles de partage physique de l'espace attribué à chacun des modes de déplacement dans la limite des règles définies par l'action 4-8 si les contraintes le permettent et les conflits d'usage	démarche de progrès à démarrer	86-87
Axe 5 : Favoriser la marche et le vélo		
5-1 Protéger physiquement les trottoirs des centres par des aménagements ne pénalisant pas les cheminements des piétons	action en cours	*
5-2 Accélérer la suppression du stationnement illicite par un programme plus important d'aménagements de protection	action en cours	*
5-3 Aménager et sécuriser les itinéraires piétons	action en cours	*
5-4 Développer et assurer la continuité du réseau d'itinéraires cyclables	action en cours	90à 92
5-5 Améliorer le stationnement pour les cyclistes sur les espaces publics (notamment à proximité des équipements publics), et sur la voirie et dans les parcs de stationnement	action en cours	93 à 95
5-6 Créer un service de location de vélos : "1 000 vélos pour Bordeaux"	action en cours objectif : 1000 vélos	*
5-7 Initier un SD des continuités piétonnes formalisant un réseau structurant d'itinéraires continus, confortables, lisibles, équipés, notamment autour du réseau de TC	action en cours	*
5-8 Améliorer le repérage sur les itinéraires piétons	action en cours	96
5-9 Initier l'acquisition de flottes de vélos, éventuellement électriques, par les administrations et les entreprises pour les déplacements professionnels courts de leurs salariés	action en cours	97
5-10 Sur l'ensemble du territoire communautaire, imposer la création de places couvertes pour les vélos à l'occasion de la 4ème révision du PLU, lors de la réalisation, de l'extension, de la rénovation et du changement de destination de bâtiments existants, afin de faire progresser la part modale des deux-roues non motorisés dans les déplacements	action achevée	106 à 108

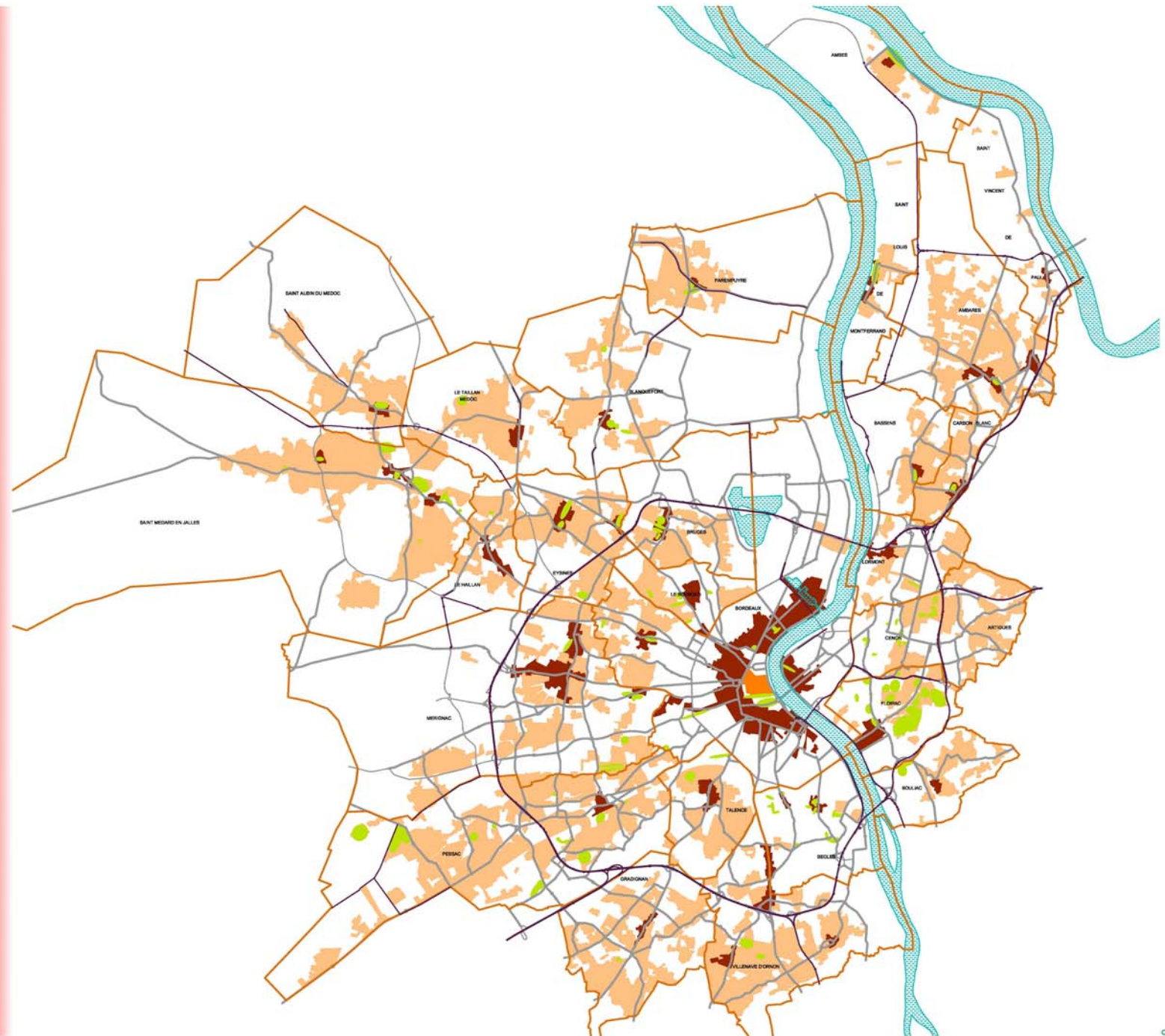
Axe / Actions : Intitulé	état d'avancement	page
Axe 6 : Organiser le stationnement et les livraisons		
6-1 Organiser la coordination de l'ensemble des acteurs du stationnement, notamment entre les communes et la CUB. Créer un "Comité du stationnement" associant les communes disposant d'un système de stationnement payant ou qui souhaiteraient l'instaurer, la CUB et les gestionnaires de parcs de stationnement, et ayant pour objectif la coordination de l'ensemble de ces acteurs du stationnement sur le règlement et la politique tarifaire, sur le territoire communautaire (sur voirie et en parcs).	action en cours	*
6-2 Supprimer le stationnement illicite et rendre crédible le stationnement payant sur voirie par un renforcement de la surveillance et par des aménagements de protection	action en cours	101
6-3 Poursuivre et étendre la mise en œuvre du stationnement payant dans les centres et sur certains pôles bien desservis par les TC des communes de la CUB et créer des zones de stationnement réglementées (payante ou autres) sur certains pôles périphériques ou sur les axes commerciaux desservis par les transports en commun réguliers	action en cours	102-103
6-4 Harmoniser et modifier les politiques tarifaires dans les parcs de stationnement et sur voirie de façon à rendre l'offre en parc systématiquement plus attractive que celle sur voirie, conformément à l'action 3 de la politique communautaire de stationnement	action en cours objectif : tarifs sur voirie > tarifs en parc	102-103
6-5 Réhabiliter les parcs publics communautaires et améliorer leurs équipements	action en cours	104
6-6 Mettre en œuvre en substitution des places supprimées par le tramway et l'aménagement des quais un programme de création de parcs publics en faveur des résidents et des visiteurs de l'hypercentre	action en cours	*
6-7 Mettre en œuvre un programme de création de parcs publics en faveur de l'intermodalité, en liaison avec le tramway et le réseau de bus	action en cours objectif : 3000 places	64 à 66
6-8 Supprimer au 01/01/2004 les 500 places du parc des allées de Chartes afin de compléter l'aménagement de l'esplanade des Quinconces	action achevée	*
6-9 Mettre en place une signalétique homogène du stationnement sur voirie et en parking	action en cours	105
6-10 Etablir lors de la 4ème révision du PLU, des normes minimales et maximales de réalisation de places de stationnement pour les construction dans les centres et à proximité du réseau de tramway (Art 12 du POS) lors de la construction, de l'extension, de la r	action achevée	106 à 108
6-11 Adapter la réglementation concernant l'accès et l'arrêt des véhicules de livraison sur voirie	action à démarrer	*
6-12 Améliorer l'efficacité des services de la fourrière	action en cours	109
6-13 Proposer aux employeurs en liaison avec la mise en œuvre de plan de mobilité des mesures de réduction de l'offre de stationnement destinée aux employés	action en cours	123
6-14 Organiser le stationnement des cars de tourisme	action à démarrer	*
6-15 Réserver des emplacements de stationnement pour les campings cars	action à démarrer	*
6-16 Participer au programme de recherche PREDIT 2 pour une mise à l'étude de l'optimisation de la desserte marchandises dans les centres-villes	action achevée	112-113
6-17 Améliorer les conditions d'accès et aménager les arrêts pour les véhicules de livraison. Améliorer et faciliter les arrêts des véhicules de livraison sur voirie	action en cours	*
6-18 Développer les aides au stationnement résidentiel : information sur le marché, aides techniques à la construction, investissement volontariste de la collectivité	action en cours	*
6-19 Ne jamais compenser, sauf pour les résidents, les pratiques de stationnement illicites par du stationnement licite.	démarche de progrès à démarrer	*
6-20 Imposer dans l'article 12 du PLU des normes de réalisation de places de stationnement pour la livraison ou pour l'enlèvement des marchandises lors de la réalisation, de l'extension, de la rénovation de bâtiment à usage d'activité ou de commerces ou lors de changement de destination de bâtiment vers un usage d'activités ou de commerces	action achevée	106 à 108

Axe / Actions : Intitulé	état d'avancement	page
6-21 Supprimer toute mesure de gratuité en début de période de stationnement sur voirie et tous types de tarifs réduits sur voirie hormis les résidents et les PMR dans les zones payantes et durant les périodes réglementées	action en cours	102-103
6-22 Supprimer tous les abonnements à tarif réduit, autres que ceux destinés aux résidents, dans les parcs publics de stationnement payant	action achevée	137
6-23 Favoriser le stationnement des résidents à proximité de leur domicile par l'application de tarifs préférentiels sur voirie payante et en parcs publics de stationnement	action en cours	110-111
6-24 Organiser le stationnement des PMR sur le domaine public	action à démarrer	*
6-25 Organiser le stationnement des taxis	action à démarrer	*
6-26 Expérimenter l'aménagement et la gestion d'Espaces de Livraisons de Proximité (ELP) afin de faciliter les livraisons de marchandises	action achevée	112-113
6-27 Expérimenter un site de stationnement payant géré par agent encaisseur	démarche de progrès à démarrer	114
Axe 7 : Communiquer, informer et sensibiliser pour de nouveaux comportements		
7-1 Donner une nouvelle image pour le réseau de TC : information, habillage des bus, logo, nom	action achevée	138
7-2 Créer un observatoire du PDU et informer les usagers sur le suivi du système	action achevée	139-140
7-3 Conduire un plan de communication sur les thèmes associés au PDU	action en cours	*
7-4 Informer sur les itinéraires 2 roues aménagés et à aménager, et expliquer les choix	action en cours	*
7-5 Former et sensibiliser le personnel de la CUB à l'éco conduite	action à démarrer	*
7-6 Conduire un plan de mobilité à la CUB	action achevée	117-118
7-7 Informer en permanence et régulièrement sur les déplacements en veillant à adapter cette information à chaque mode (automobiles, TC et deux-roues)	action en cours	119-120
7-8 Etude de faisabilité d'une centrale de mobilité pour pouvoir répondre à la demande diversifiée des ménages sur la multimobilité	action à démarrer	*
7-9 Sensibiliser les autres administrations et entreprises à la démarche de la CUB à l'éco conduite	action à démarrer	*
7-10 Créer un label qualitatif environnement pour les entreprises en fonction d'un contrat d'objectifs	action à démarrer	*
7-11 Organiser l'information des transporteurs sur l'usage de véhicules moins polluants	action à démarrer	*
7-12 Créer une coopération entre les transporteurs de marchandises pour desservir les centres-villes. Créer une structure de concertation pérenne mettant en relation l'ensemble des acteurs concernés pas le transport et la livraison de marchandises (organisation	action à démarrer	*
7-13 Inciter à la mise en place de plans de mobilité chez les employeurs et les administrations	action en cours	123
7-14 Organiser des journées bus gratuit	action en cours	*
7-15 Organiser des journées sans voiture	action en cours	121
7-16 Inciter à communiquer globalement sur les déplacements	démarche de progrès à démarrer	*
7-17 Réaliser des campagnes d'information dans les écoles.	démarche de progrès achevée	122
7-18 Faire diffuser par tous les acteurs du transport des renseignements sur les moyens de transfert entre les modes.	démarche de progrès à démarrer	*
7-19 Elaborer une charte de bonne conduite du transport et des livraisons de marchandises en zone urbaine, entre la collectivité, les transporteurs et les destinataires.	démarche de progrès à démarrer	*
7-20 Favoriser les échanges d'information entre les acteurs des transports de marchandises.	démarche de progrès à démarrer	*
7-21 Favoriser les livraisons, dans un point relais ou à domicile, des achats de particuliers.	démarche de progrès à démarrer	123
7-22 Mettre en place un service de conseil en mobilité aux usagers et aux entreprises	action en cours	123
7-23 Assurer la diffusion de l'information à l'ensemble des acteurs du transport et de la livraison de marchandises	action à démarrer	*

Réduire les émissions nuisantes à la source

axe 1





Intitulé de l'action

-Adapter les limitations de vitesse selon le contexte urbain

- Mettre en oeuvre des plans de modération du trafic dans les quartiers qui en ont besoin avec affectation de 50% de l'enveloppe communale sur ces opérations

Mise en œuvre

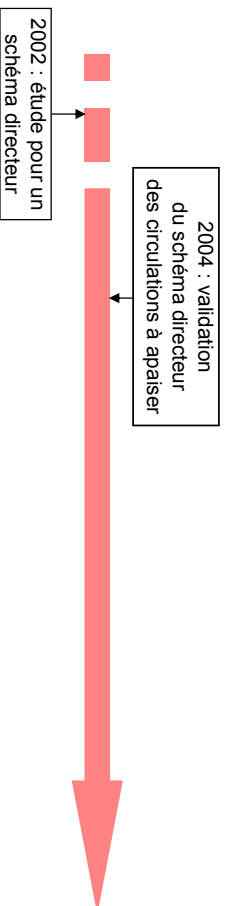
-Diagnostics sectoriels de voirie sur toute la C.U.B.

- Aménager des zones 30 et favoriser la mixité des usagers

Indicateur de suivi

Elaboration de diagnostics sectoriels de voirie - suivi des zones 30

Territoire de suivi		Forme de l'indicateur	
CUB		- Linéaire des voies réalisées - zones 30 projetées : localisation (cartographie)	
Maîtrise d'ouvrage		Services en charge du suivi	
CUB-DOVCP		CUB-DOVCP	
Objectif à atteindre		Etat des lieux de référence	
schéma directeur des circulations à apaiser		en cours dans le cadre de la mise en œuvre du SIG	
Taux d'avancement		Indice de suivi dans le temps	
action en cours		action continue	
		Terme de l'action	
		A programmer	



Un schéma directeur des circulation à apaiser

L'objectif est de doter la Communauté urbaine d'un **programme d'aménagements** identifiant les **territoires prioritaires** pour la mise en oeuvre d'actions de **modération du trafic**.

Il s'agit d'identifier les zones résidentielles dans lesquelles la proximité de grands axes de déplacements se traduit par de fortes nuisances subies par les résidents.

- Les critères de nuisances étudiés sont :
- les risques d'accidents,
 - l'importance des flux,
 - la congestion du réseau de voiries principales qui entraîne la pratique "d'itinéraires malins" de la part des automobilistes autour des axes principaux et sur des voies non prévues pour supporter ce type de trafic.

La répartition de ces critères est étudiée sur le territoire de la CUB. L'étude croise ce diagnostic des effets de la circulation automobile avec la densité urbaine afin de définir les zones où la présence de l'automobile devient une nuisance pour les habitants. En effet, les risques liés au trafic routier ne sont des nuisances que dans la mesure où ils impactent la vie quotidienne des habitants.

Ainsi, les zones présentant un cumul de ces critères sont identifiées : la qualification par niveau de nuisances permet de proposer, au sein du schéma directeur, une hiérarchie des priorités d'intervention.

Les limites

Pour autant, le schéma directeur ne définit pas les axes sur lesquels les aménagements sont nécessaires, mais les axes présentant le plus de nuisances.

Les zones identifiées au schéma directeur devront donc faire l'objet d'études pré-opérationnelles, à une échelle plus précise, afin d'affiner le diagnostic et de choisir les aménagements appropriés aux caractéristiques propres à chaque quartier.

Les zones 30 : un outil pour apaiser la circulation

Les zones 30 sont des secteurs de circulation homogène où les fonctions urbaines (habiter, commercer, se détendre...) sont prépondérantes aux fonctions de déplacements motorisés. Offrant ainsi un quartier en pleine sécurité, moins bruyant, moins pollué et plus convivial, les zones 30 constituent un outil privilégié des aménagements de réduction de la vitesse et de partage de la rue.

Quels principes d'aménagement ?

- un aménagement sur plus de 200 m, afin que la réduction de la vitesse ait réellement un impact sur les comportements de circulation,
- un mode de gestion des carrefours par la priorité à droite (qui incite à la vigilance de chaque usager de la voirie), plutôt que les "cedez-le-passage" ou les "stops",
- une signalisation et un aménagement spécifique d'entrée et de sortie de zone (surélévations, revêtements différenciés, rétrécissements de la voie...), de façon à alerter les usagers pour qu'ils adaptent leur comportement,
- des aménagements spécifiques de partage de la rue permettant de supprimer les marquages au sol des passages piétons,
- un aménagement interne à la zone permettant de limiter la vitesse tout en sécurisant les déplacements de tous.

Sur la Cub, un rapide recensement des zones 30 a été réalisé (carte ci-joint). On peut d'ores et déjà constater que cet outil est utilisé principalement dans les zones de centralité et les zones d'habitat. En effet, on observe que :

- 23% des zones 30 sont aménagées en zone urbaine de centralité,
- 44% en zone pavillonnaire.

Une analyse qualitative de leur fonctionnement serait nécessaire pour en mesurer leur impact sur l'apaisement de la circulation dans les quartiers.

Action

1 - 4
1 - 5

Intitulé de l'action

- Renouveler 50% des bus de la C.U.B. par l'achat de bus à énergie alternative
- Renouveler 30% des automobiles et utilitaires de la C.U.B. par l'achat de véhicules "propres"

Mise en œuvre

- Achat de bus à énergie alternative.
- Achat de véhicules "propres"

Indicateur de suivi

Proportion de bus à énergie alternative dans le parc des bus urbains
Proportion de véhicules "propres" dans le parc automobiles et utilitaires de la C.U.B.

Territoire de suivi

C.U.B.

Forme de l'indicateur

% bus à énergie alternative / total des bus
% véhicules "propres" / total des automobiles et utilitaires de la C.U.B.

Maîtrise d'ouvrage

DDU

Services en charge du suivi

DDU

Organismes à associer

Connex

Objectif à atteindre

50% des bus de la CUB
30% des véhicules de la CUB (fin 1999 20%)

Etat des lieux de référence

68 bus propres sur 519, soit 13%
154 véhicules propres sur 712, soit 21%

Terme de l'action

A programmer

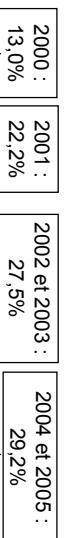
Taux d'avancement

action achevée

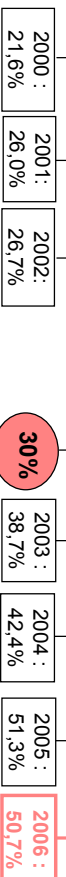
Indice de suivi dans le temps

indicateur de cadrage jalonné

BUS



Véhicules
communautaires



Rappel

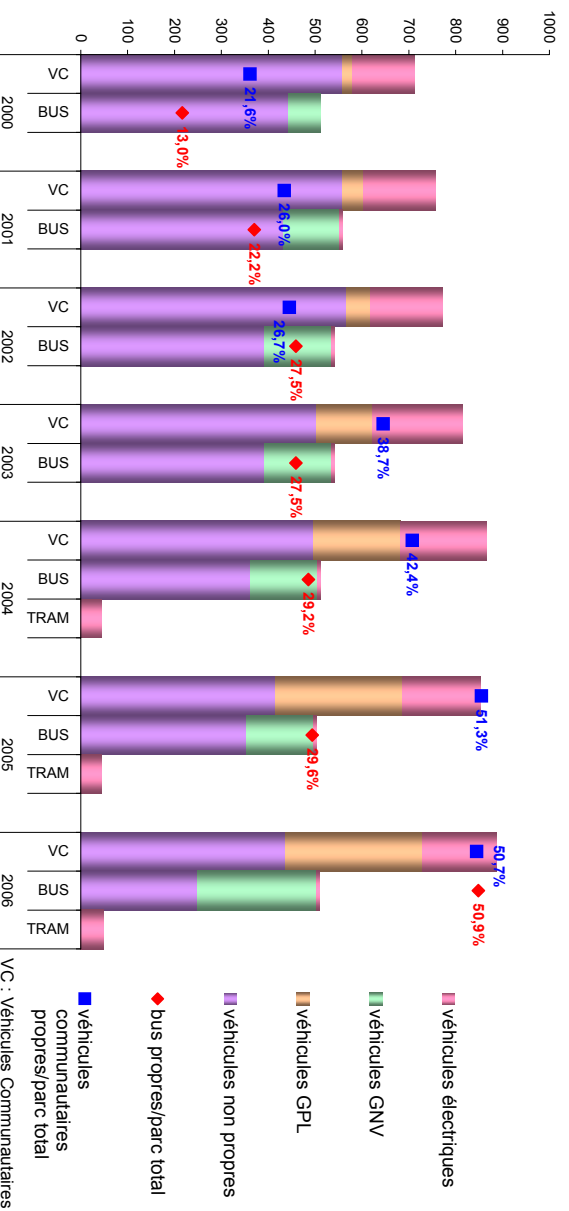
Le PDU prévoit de renouveler les achats en technologies propres à 30% pour les véhicules communautaires et 50% pour les bus, le but recherché étant de tendre vers cet objectif pour la composition totale du parc.

Concernant les véhicules communautaires, l'objectif de 30% est dépassé depuis 2003.

Concernant les bus, la totalité des achats de nouveaux véhicules concernent des véhicules propres : la CUB n'investit plus, depuis 2000, dans des véhicules polluants. 100% des achats se portent donc sur des bus propres.



REDUIRE LES EMISSIONS A LA SOURCE



2006 :**Véhicules communautaires :**

On constate un léger fléchissement de la part des véhicules propres dans le parc automobile communautaire entre 2005 - 51,3%, pour 854 véhicules- et 2006-50,7%, pour 888 véhicules.

Alors que le nombre de cyclomoteurs a été augmenté de 3, le renouvellement et les acquisitions n'ont pas été faites en énergie propre (17 cyclomoteurs électriques sur un total de 91 en 2006 contre 21 cyclomoteurs électriques en 2005).

Il n'y a plus qu'un camion électrique (sur 4 en 2005) alors que le parc total est passé de 128 à 131.

Bien que le nombre de fourgons ait augmenté de 2 (passant ainsi à 73), le nombre de fourgons électriques reste de 27.

La Cub ne possède toujours aucun camion benne à ordures ménagères à énergie propre.



Le nombre de berlines communautaires est passé de 436 en 2005 à 458 en 2006. La part des véhicules propres est restée stable (87%), en effet en 2006, la Cub a augmenté son parc de véhicules au GPLc (+21 véhicules), mais dispose d'un véhicule électrique en moins (136 en 2006).

Il existe 26 stations électriques privées dans les parcs privés de la Cub, soit une station de plus par rapport à 2005, celle de l'immeuble des moyens généraux 190 rue Lecoq à Bordeaux. Le nombre de prise normale est de 259 (contre 249 en 2005), les 10 supplémentaires se trouvent dans l'immeuble des moyens généraux.

Le nombre de prises de charges rapides est de 15, soit 9 de plus qu'en 2006. Ces prises supplémentaires ont été installées sur 7 circonscriptions (1, 2, 4, 5, 6, 8, et 9), à Bègles (moyens généraux et environnement) et rue Lecoq à Bordeaux.

Nous constatons une baisse de la part des véhicules électriques dans le parc des véhicules propres de la Cub, au profit de véhicules mixtes. Ce fait est du :

- aux contraintes d'utilisations malgré la pose de postes de charges
- au prix de location des batteries non calé sur le kilométrage effectué
- à l'arrêt de la commercialisation par PSA depuis 2003, la Communauté est en attente de la nouvelle génération de véhicules électriques.

Les bus communautaires :

Le programme d'acquisition de 111 autobus GNV sur 2005-2006 dont 96 articulés et 15 standards, pour un coût total de 38 730 960 €, a été respecté portant ainsi la part de véhicules propres sur le parc total de bus à 50,9%.

L'objectif de 50% fixé par le PDU est ainsi atteint.



En 2006, 84 postes supplémentaires de distribution en GNV ont été livrés portant ainsi le nombre total de postes de distribution à 210 répartis majoritairement sur le dépôt du Lac, le dépôt de Lescure avant une vocation de dépannage.

Perspectives 2007

- La Cub va passer un marché d'acquisition de 8 bus articulés et 20 bus standard GNV
- Livraison de 11 postes de distribution de GNV pour bus clôturant la possibilité d'extension du dépôt du Lac

Action

1-8

Intitulé de l'action

Inciter les administrations à renouveler 30% de leur parc automobiles par des véhicules "propres"

Mise en œuvre

Acquisition par les Administrations de véhicules "propres"

Indicateur de suivi

Proportion de véhicules propres dans le parc des véhicules des administrations

Territoire de suivi

Conseil Général, Conseil Régional, Préfecture, Communes

Forme de l'indicateur

% véhicules "propres" / parc total des Administrations

Maîtrise d'ouvrage

ETAT / COMMUNES / CG33 / REGION

Services en charge du suivi

CUB-DDU

Organismes à associer

Maîtres d'Ouvrages

Objectif à atteindre

30% des véhicules à énergies alternatives

Etat des lieux de référence

en moyenne 8% du parc total des administrations en véhicules propres

Terme de l'action

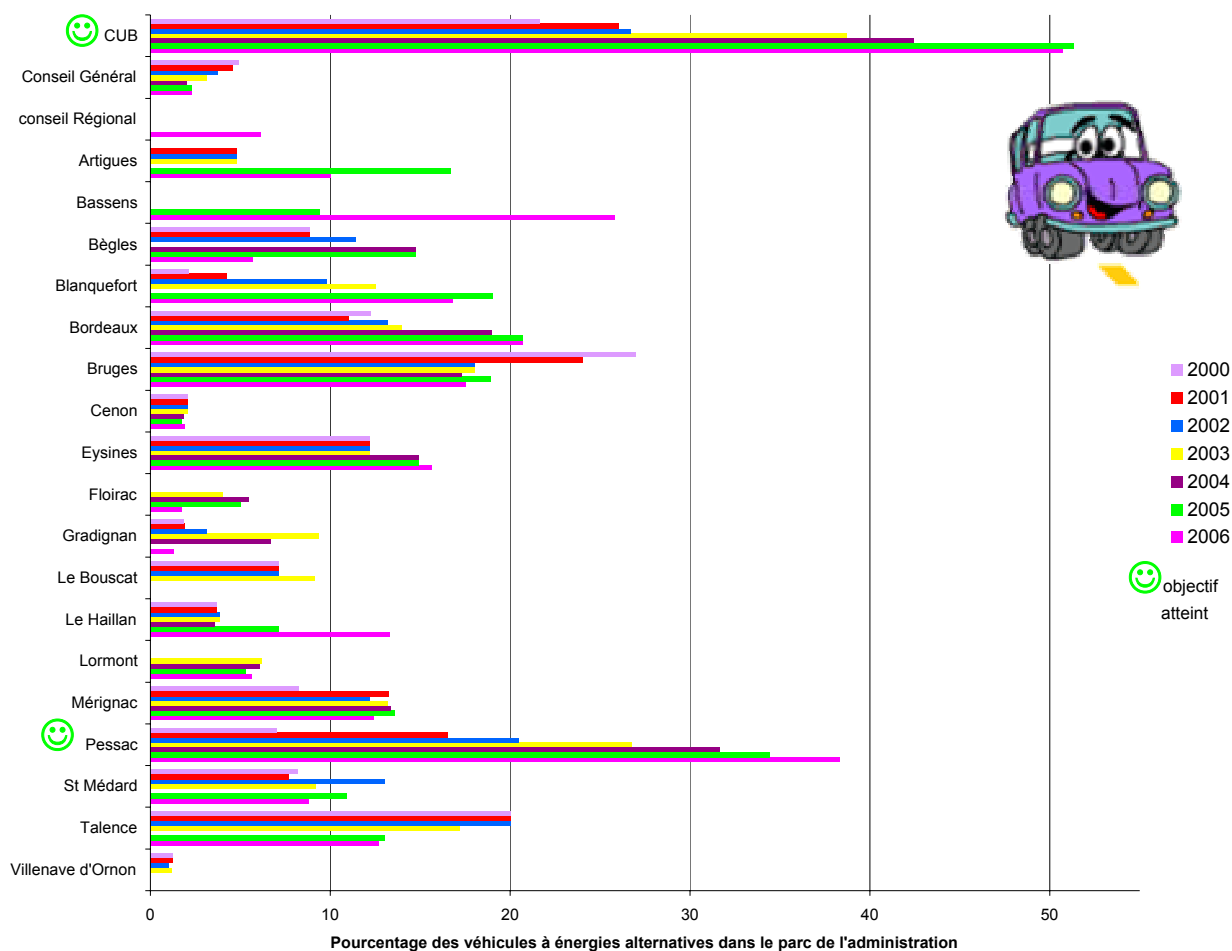
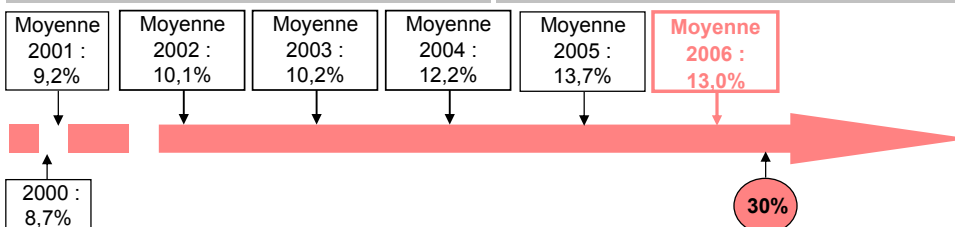
A initier

Taux d'avancement

action en cours

Indice de suivi dans le temps

indicateur de cadrage jalonné



Les communes d'Ambarès-Lagrange, Ambès, Bouliac, Carbon-Blanc, Le Taillan-Médoc, Parempuyre, St Aubin de Médoc, St Louis de Monferrand et St Vincent de Paul ne possèdent pas de véhicules à énergies alternatives.

Le Conseil Régional a lancé, en 2006, la création de son parc de véhicules à énergie alternative, avec 2 véhicules GPL.

Le renouvellement du parc de la Communauté urbaine est traité dans le détail pages 26-27 action 1-4 et 1-5.



Intitulé de l'action		Mise en œuvre		Action	
<ul style="list-style-type: none">- Mettre en place une charte avec les forces de police pour rendre plus efficaces les campagnes de mesure de vitesse (endroits dangereux, jour et nuit,...)- Adapter les limitations de vitesse selon le contexte urbain- Limiter et contrôler la vitesse sur la Rocade en fonction des trafics, en association avec le programme Aliénor en collaboration avec les services de police et dans le respect de leur charte.		Charte d'intervention des polices		1-13	
				1-1	
				1-7	
Indicateur de suivi					
Etat d'avancement du projet "Charte d'intervention des polices"					
Territoire de suivi		Forme de l'indicateur			
CUB		Description de l'état d'avancement			
Maîtrise d'ouvrage		Services en charge du suivi		Organismes à associer	
Etat/Département/Communes		DDU		Maîtres d'ouvrages	
Objectif à atteindre		Etat des lieux de référence			
mise en place d'une charte		pas d'état des lieux disponible			
Taux d'avancement		Indice de suivi dans le temps			
action achevée		action ponctuelle			
Terme de l'action					
A initier					

La charte des polices définit les conditions de mise en œuvre et la procédure d'organisation des campagnes de mesure de la vitesse (règles, moyens, axes principaux.)

Trois types d'outils sont à la disposition des services de police :

- **les radars fixes automatisés** sur la rocade,
- **les véhicules de contrôle-sanction-automatisé (CSA)** : il s'agit de radars automatisés installés sur des véhicules. Ils permettent de mener des campagnes itinérantes sur le territoire, ciblées sur des axes déterminés en fonction de l'importance de l'axe, des potentialités d'infractions observées, des risques d'accidents...

- **les Eurolaser et Multalaser**, deux appareils de contrôle de la vitesse avec interpellation des conducteurs de véhicule.

L'utilisation combinée de ces outils complémentaires permet de conduire un contrôle permanent, ciblé et couvrant l'ensemble du territoire. L'organisation de ces contrôles est maîtrisée par les services de police, au niveau régional, pour la rocade, au niveau départemental pour le reste des voies de circulation, qui établissent un planning mensuel d'intervention.

En **2006**, l'accent a été mis par les services de police sur :

- la lutte contre la conduite sous l'emprise d'un état d'ivresse,
- les contrôles de vitesse avec interception,
- les contrôles des poids-lourds (sur la rocade),
- les contrôles des motos,
- les zones accidentologiques.



Eurolaser



Multalaser

Perspectives 2007

- Acquisition d'un second véhicule CSA.
- Installation d'un radar fixe à Floirac, sur la RN 230.

Organiser le territoire pour maîtriser les flux

axe 2



Intitulé de l'action		Mise en œuvre	Action
Poursuivre le maillage structurant des voies urbaines afin d'alléger les axes urbanisés très fréquentés et permettre leur requalification		Création de liaisons nouvelles et requalification des voies existantes	2-1
Indicateur de suivi			
Voies nouvelles créées et voies urbaines réaménagées			
Territoire de suivi		Forme de l'indicateur	
CUB		liste des voies créées et des voies réaménagées - % des voies privilégiées (VDO/Tasta/Le Haillan)	
Maîtrise d'ouvrage		Services en charge du suivi	Organismes à associer
DGT		CUB - DGT	
Objectif à atteindre		Etat des lieux de référence	
voies privilégiées : VDO, voie du Tasta, déviation du Taillan-Médoc		réseau viaire 2000	
Taux d'avancement		Indice de suivi dans le temps	Terme de l'action
action en cours		indicateur de cadrage	A programmer

2006

Le PDU a identifié des axes routiers prioritaires à traiter. Cependant, en dehors de ces créations de voirie relevant de projets importants, de nombreux programmes de réaménagement et de requalification des voies participent au maillage de l'agglomération. Il ne s'agit pas seulement d'aménagements routiers mais d'opérations d'aménagements urbains spécifiques afin de :

- suivre une démarche de sécurisation des voies,
- favoriser la circulation des deux-roues et le cheminement des piétons.

* Ambès

- Avenue du D^r Couaillac et rue Bérégovoy

► Requalification de cet axe d'entrée de ville. Le projet prévoit :

- la réduction de la chaussée à 6 m et la création de plateaux surélevés,
- la sécurisation du carrefour avec la RD113,
- la création d'un itinéraire cyclable en site propre.

Coût : 700 000 €

- Carrefour S^t Exupéry

► Aménagement de sécurité.

Coût : 215 000 €.

* Artigues

- Boulevard Feydeau RD241

► Aménagement de trottoirs et de pistes cyclables.

Coût : 550 000 €.

- Avenue du Techény

► Aménagement de sécurité visant à ralentir la vitesse par un traitement des carrefours renforçant leur visibilité, la réalisation de cheminements piétons et deux-roues continus et confortables et le renforcement de l'éclairage public et du traitement paysager.



Artigues - avenue du Techény

* Bassens

- Voie structurante Est/Ouest

► Aménagement d'une voie structurante à vocation urbaine destinée aux déplacements des résidents et interdite à la circulation des poids-lourds. Le projet prévoit l'amélioration des aménagements pour les piétons et les cyclistes. En 2006, réalisation de la 1^{ère} phase (sur 820 m), entre la rue de Verdun et la rue Racine (percée d'une voie nouvelle).

Coût : 3 333 333 €



* Bègles

- Rue des 4 Castera

► Il s'agit d'assurer le rôle d'itinéraire structurant de cette voie tout en préservant ses fonctions urbaines existantes et futures, en s'attachant à améliorer la sécurité par une modération de la vitesse et la prise en compte des usagers piétons et cyclistes. Le projet prévoit donc l'élargissement de la chaussée actuelle pour l'implantation d'un îlot séparateur et la création d'une piste cyclable bidirectionnelle. La 1^{ère} phase, réalisée en 2006, a porté également sur la création d'un giratoire au croisement de la rue des 4 Castera avec la rue Louis Bleriot.

Coût : 500 000 €.

Voies nouvelles créées et voies urbaines réaménagées



Blanquefort -
avenue
du XI Novembre

- ★ **Floirac**
 - Avenue *Pasteur (de la Jules Guesde au cours Gambetta)*
 - ▶ Sécurisation de cet axe très fréquenté :
 - création de trottoirs,
 - implantation d'un séparateur central franchissable,
 - stationnement longitudinal,
 - sécurisation des carrefours,
 - sécurisation des abords des écoles.
 - En 2006, réalisation de la 1ère phase, de la rue J. Guesde à la rue P. Lataigue.
 - Coût : 800 000 €.

- ★ **Lormont**
 - Rues des *Gravières, Fingues du Pimpin, Villona*
 - ▶ Sécurisation des carrefours, suivant les propositions de l'étude Vivre et Circuler en Ville (création de giratoires).
 - Coût : 960 000 €.

- ★ **Blanquefort**
 - avenue du XI Novembre *RD210*
 - ▶ Aménagement des raccords au nouveau giratoire du carrefour Dupaty/Dehez et requalification de l'avenue jusqu'à la rue Jean Duvert : sécurisation des carrefours, aménagement de trottoirs, paysage. Réalisation de la liaison cyclable avec la piste de la rue Port du Roy. En 2006, seule la 1ère phase a été réalisée, de l'opération P218 à la rue Dupaty).
 - coût : 1 000 000 €
 - Desserte du secteur Nord / Allée du Bois
 - ▶ Restructuration et sécurisation de cette voie qui assure la desserte des zones d'activités de loisirs autour de Bordeaux-Lac :
 - aménagements visant à réduire la vitesse,
 - réorganisation du stationnement,
 - création d'un giratoire au carrefour de l'avenue de Pernon,
 - réalisation d'une piste cyclable bidirectionnelle en site propre, qui assurera la liaison avec la piste de la rue Port du Roy et les pistes vers Bordeaux.
 - Coût : 2 600 000 €

- ★ **Bouliac**
 - Route de *Latresne RD10*
 - ▶ Requalification de la voie avec aménagement de trottoirs, du stationnement longitudinal unilatéral, implantation d'un terre plein central végétalisé et création d'une piste cyclable en site propre.
 - Coût : 300 000 €

- ★ **Eysines**
 - rue du *Montaleu*
 - ▶ Requalification de la voie : aménagement de trottoirs et d'une piste cyclable.
 - Coût : 180 000 €



Floirac - Cours
Gambetta

- ★ **Floirac**
 - Cours *Gambetta*
 - ▶ Requalification et sécurisation du Cours avec :
 - réduction de chaussée,
 - enlèvement du stationnement,
 - élargissement des trottoirs,
 - dégagement de la visibilité des carrefours,
 - réalisation de plateaux surélevés,
 - plantation d'alignement,
 - rénovation de l'éclairage public.
 - Coût : 3 000 000 €.

- ★ **Pessac**
 - avenue *Pasteur (entre la place du Général De Gaulle et l'avenue Sainte-Marie)*
 - ▶ Conformément au programme proposé par l'étude Vivre et Circuler en Ville, le projet consiste à :
 - ralentir la vitesse des véhicules,
 - aménager des pistes cyclables sur des trottoirs élargis,
 - organiser le stationnement,
 - marquer l'entrée de ville par des plantations d'alignement.
 - Aux abords de la place du Montel, l'opération prévoit 3 plateaux surélevés et l'aménagement d'une zone 30. Ainsi pourront être conciliées la circulation des deux-roues et des véhicules. Afin de répondre à une demande forte de stationnement, celui-ci est prévu de façon longitudinale, des deux côtés de la voie.
 - Coût : 4 400 000 €
- ★ **Le Taillan**
 - Avenue de Souliac
 - ▶ Requalification complète de la voie avec sécurisation des carrefours et des déplacements deux-roues. En 2006, réalisation de la 2de phase.
 - Coût : 1 300 000 €
- ★ **Talence**
 - Axe *Pacaris/Peydavant*
 - ▶ Création d'un carrefour giratoire permettant de casser la vitesse.
 - Coût : 400 000 €.
- Liaison Chemin de Pagneau/chemin de Beutre
 - ▶ L'objectif est d'établir une liaison de 700 m, directe entre l'avenue de Beutre et le chemin de Pagneau, alors qu'actuellement, l'itinéraire est contraint par des mouvements en baionnette. Ce projet de redressement prend tout son sens avec le projet de réalisation de la voie de déviation de beutre. Conformément au PDU, l'opération prévoit un partage de la rue par l'aménagement de cheminements piétons, une piste cyclable bilatérale, une chaussée à une file de circulation par sens.
 - Coût : 1 880 000 €
- créer un carrefour à feux au niveau des rues du Jard et Léon Blum.
 - Coût : 1 200 000 €
- Lier la vitesse des véhicules en réduisant la largeur de chaussée et en alternant le stationnement,
 - assurer un itinéraire cyclable par la mise en oeuvre de bandes cyclables,
 - créer un giratoire au carrefour des rues du Jard et de la jeunesse,

- ★ **Mérignac**
 - Rue du *Liveau et rue du Jard*
 - ▶ Il s'agit de :
 - limiter la vitesse des véhicules en réduisant la largeur de chaussée et en alternant le stationnement,
 - assurer un itinéraire cyclable par la mise en oeuvre de bandes cyclables,
 - créer un giratoire au carrefour des rues du Jard et de la jeunesse,

- ★ **Talence**
 - Axe *Pacaris/Peydavant*
 - ▶ Création d'un carrefour giratoire permettant de casser la vitesse.
 - Coût : 400 000 €.

Une telle desserte nécessite des investissements et des aménagements importants. C'est pourquoi, leur programmation est souvent étudiée au regard de leur "rentabilité" future : il s'agit de s'assurer du besoin en transport en commun afin d'adapter le service. Ainsi, la Cub a préféré l'approche incitative à l'approche coercitive.

Cet objectif est décliné à travers les différents documents du PLU, notamment :

- le projet de développement et d'aménagement du territoire (PADD),
- le plan de zonage,
- le règlement et les orientations d'aménagement.

Ces principes sont résumés dans le plan régulateur, illustration synthétique et indicative de l'ensemble des composantes du PLU.

concernés,

- les corridors de transports en commun.

Il s'agit de rapprocher les quartiers d'habitat et les quartiers de commerces et d'équipements de proximité afin de construire "une ville à portée de main".

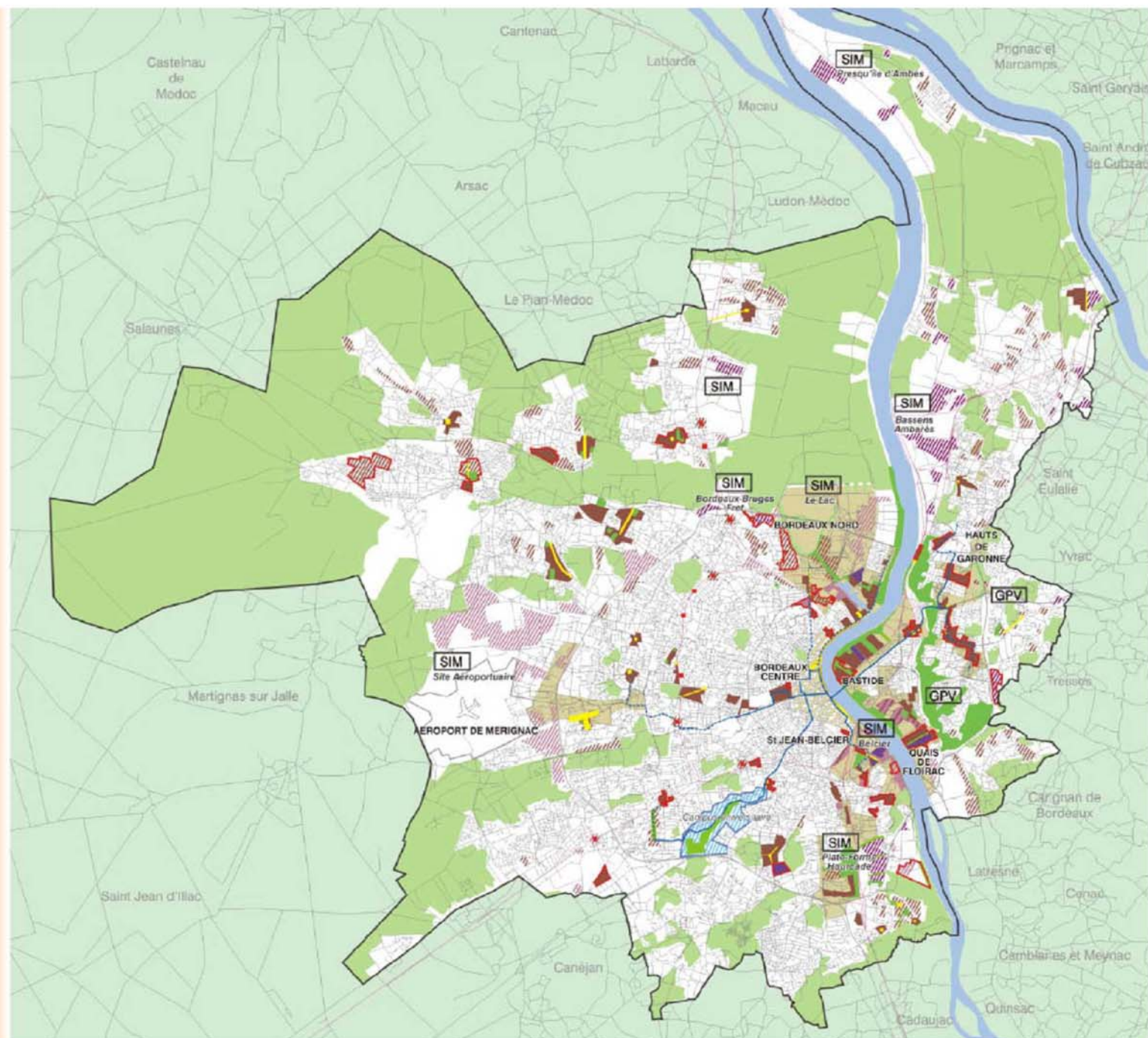
Pour cela, le PADD affirme la nécessité de renforcer l'attractivité résidentielle des quartiers, dans la continuité des centres.

En effet, la qualité résidentielle, recherchée dans le développement de l'agglomération, repose essentiellement sur le confort urbain offert aux habitants :

- qualité de l'offre des équipements et services de proximité (écoles, commerces, poste, services de santé, stations de tram...),
- accessibilité et facilité de stationnement, espaces publics, etc.

Tels sont les principes qui guident le renouvellement des quartiers anciens et la restructuration des ensembles d'habitat collectif.

La ville en projet plan régulateur



En définissant le modèle de la ville de proximité, le PADD intègre pleinement les objectifs du PDU. En effet, la diversification des fonctions urbaines dans les quartiers favorise l'essor d'activités économiques et de services et, par là même, le succès du développement de la desserte de ces quartiers en transports en commun.

2) Le plan de zonage et le règlement facilitent la densification urbaine autour des pôles de transports et des équipements publics

Le plan de zonage traduit de façon spatiale les orientations du PADD :

- une ville de proximité (objectif de densification urbaine, conforme au PDU),
- une mobilité maîtrisée (objectif de limitation de l'étalement urbain, conforme au PDU),
- un rayonnement économique renforcé,
- une ville plus verte et plus viable.

Ainsi, le territoire intra-rocade et les polarités périphériques sont confirmés comme des espaces urbains majeurs. Ils déterminent un processus d'urbanisation qui limite strictement l'étalement urbain périphérique circonscrit dans les zones AU (zones à urbanisées). Celles-ci ne représentent que 5% du territoire : le PLU maîtrise ainsi l'étalement de la tâche urbaine, en limitant strictement l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation.

Ainsi, le zonage assure la cohérence du développement de l'agglomération avec les objectifs du PDU. En effet, les zones urbaines et à urbaniser sont caractérisées par une multifonctionnalité urbaine : elles ont vocation à développer des fonctions résidentielles en privilégiant la diversification économique, commerciale et culturelle, notamment grâce à une meilleure desserte en transports et une offre mieux répartie en équipements et en pôles d'emplois.

Quant au règlement, il répond à ces objectifs, en fonction de la morphologie urbaine, en jouant sur les règles d'aménagement et de construction.

3) Les orientations d'aménagements

Elles complètent le règlement en présentant le parti pris d'aménagement de secteurs stratégiques. Elle précisent les principes d'aménagement retenus sur chacun des sites de projet.

Les orientations d'aménagement définissent les sites à vocation d'opération d'urbanisme inscrites dans les politiques communautaires, et notamment le PDU.

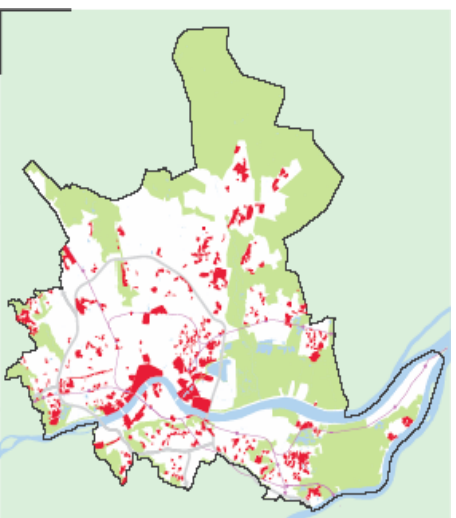
Les sites des centres villes et centralités

Le PLU préconise des aménagements favorisant l'usage des modes de déplacement alternatifs à la voiture, notamment :

- en renforçant l'offre de services et de commerces,
- en améliorant les liaisons inter-quartier,
- en appliquant le principe de partage de l'espace public au bénéfice des modes de déplacements piétons et deux-roues.



Les sites à restructurer et de renouvellement urbain
Ils sont l'exemple type de territoires aménagés de façon conforme au PDU puisqu'ils sont caractérisés par des objectifs de désenclavement des quartiers et de développement d'activités compatibles avec la fonction résidentielle (commerces, services, artisanat...).



Les quartiers de gare

Le système de transport de l'ouest de l'agglomération bordelaise vise à améliorer l'offre ferroviaire sur la voie ferrée de ceinture et la ligne du Médoc, en cohérence avec les hypothèses de développement du réseau de transport urbain.

Dans ce cadre, la constitution ou la restructuration de quartiers de gare, porteurs de développement urbain est définie pour en faire de véritables pôles intermodaux : densification des tissus, organisation de polarités, développement de commerces, services, activités, aménagements spécifiques pour favoriser les modes de déplacements doux, dispositifs de stationnement...

Un exemple : Cenon-Pont-Rouge. Ce projet s'articule autour de la création du pôle intermodal tramway/TER. Un aménagement urbain cohérent autour de cette infrastructure peut en effet être favorable au développement de ce quartier, grâce à l'implantation de commerces et à la construction de logements.



Les sites économiques d'intérêt métropolitain

Identifiés comme pôles majeurs de développement économique d'intérêt d'agglomération, ces sites de projet font l'objet de propositions d'aménagement pour optimiser leur positionnement économique : désenclavement, création de nouvelles liaisons, valorisation paysagère, protection des secteurs résidentiels riverains.

Les zones d'aménagement concerté (ZAC).

Inscrites dans le zonage (par exemple à Ambarrès, Mérignac centre ou les quais de Floirac), elles constituent un outil exceptionnel d'aménagement d'ensemble permettant la mixité urbaine en prévoyant l'ensemble des fonctions urbaines dans leur périmètre : habitat, commerces, activités, bureaux, services, espaces publics, infrastructures de transport...

Action

2-3

Intitulé de l'action

Construire le franchissement de la Garonne au niveau de l'avenue Lucien Faure

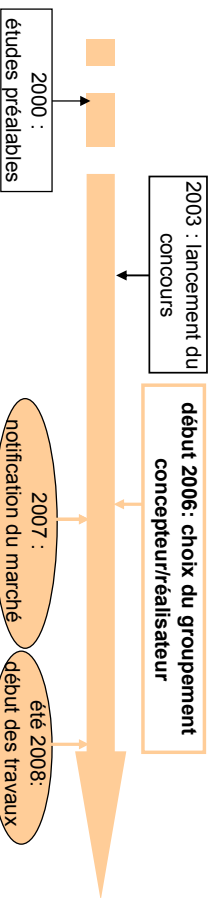
Mise en œuvre

Travaux de construction

Indicateur de suivi

Franchissement Bacalan-Bastide : état d'avancement du projet

Territoire de suivi		Forme de l'indicateur	
CUB		Descriptif de l'état d'avancement du projet	
Maîtrise d'ouvrage		Services en charge du suivi	Organismes à associer
CUB		CUB - DGT	
Objectif à atteindre		Etat des lieux de référence	
pas d'objectif défini dans le PDU		4 ponts de franchissement de Garonne sur la CUB	
Taux d'avancement action en cours		Indice de suivi dans le temps indicateur daté	



2006 : bilan de la concertation

Ce projet communautaire a fait l'objet d'une longue concertation, débutée le 4 décembre 2000 et qui a pris fin le 31 juillet 2006. Il s'agissait d'apporter toute la transparence nécessaire à un tel projet en assurant une concertation ouverte pendant toute la durée des études d'impact.

La procédure de concertation s'est déroulée de façon classique par voie de publicité, par la mise à disposition de registres d'observations à la Cub et dans les mairies de Bordeaux et Cenon, villes concernées directement par le pont, ainsi que par l'organisation d'un atelier de concertation (le 8 juin 2006) et de deux réunions publiques (les 8 et 15 juin 2006).

Notons que ce dispositif a été particulièrement actif en 2006, suite au choix d'un projet et d'un groupement pour sa conception et sa réalisation. C'est pourquoi, 85% des avis formulés ont été recueillis lors des deux derniers mois de concertation.

Les observations (au nombre de 750 avis) ont portées principalement sur :

- 1) les objectifs principaux :
 - la nécessité d'un nouveau franchissement,
 - l'emplacement satisfaisant du franchissement au droit de la rue Lucien Faure,
 - l'intérêt du maintien du passage des navires,
 - le type de franchissement,
 - la nécessité d'un lien entre les deux rives permettant leur développement et particulièrement le désenclavement de la rive droite,
 - la qualité esthétique du franchissement.

2) les principales inquiétudes, à savoir :

- le caractère autoroutier ou urbain du franchissement,
- le passage des poids lourds,
- les difficultés de passage pour les navires en terme de navigation, dans le cas d'un pont,
- le coût,
- les nuisances sonores,
- l'insertion paysagère,
- la détérioration de la qualité de l'air,
- la perturbation du trafic.



photo: groupement GTM-GCS/Agence Lavigne et Cheron

Quelques dates

2000 : Lancement d'une étude préalable de faisabilité. Deux modes de franchissement de la Garonne sont étudiés : pont ou tunnel. Suite à cette étude, la CUB opte pour un pont mobile à travée levante, solution technique appropriée et moins onéreuse que celle du tunnel.

2001-2002 : la procédure d'appel d'offres pour la conception-réalisation du pont mobile est lancée en mai 2002. La campagne de sondage et de reconnaissance des terrains est lancée.

2003 : sélection des groupements d'entreprises admis à participer à l'appel d'offres conception-réalisation en juillet 2003. Le conseil communautaire de septembre 2003 a approuvé le programme fonctionnel et le règlement de consultation. L'enveloppe prévue s'élève à 112,5 M€ (valeur juillet 2003).

2004-2005 : une consultation des entreprises dans le cadre de la procédure d'appel d'offres sur performances de type conception/réalisation est lancée.

2006 : A l'issue de l'analyse des offres adaptées, la Commission d'Appel d'Offres du 27 janvier 2006 a retenu l'étude du groupement GTM. Les limites de l'ouvrage ainsi que son estimation prévisionnelle sont revues : 120,6 M€ TTC (valeur janvier 2004).

Objectifs précisés à l'issue de cette longue procédure

1) réduire le déficit d'ouvrages de franchissement de la Garonne et favoriser les développements urbains entre les deux rives.

Le pont a vocation à devenir un outil de d'urbanisation et de développement économique des territoires desservis. Sa situation au droit de la rue Lucien Faure permettra de remédier aux 5 Kms de fleuve "infranchissables" entre le pont de pierre et le pont d'Aquitaine.

2) privilégier un franchissement résolument urbain

Ainsi, en permettant le bouclage du réseau de transports en commun, et la circulation de tous les modes de déplacement, le franchissement doit assurer toutes les fonctions urbaines de déplacement (piétons, deux-roues, véhicules légers, poids lourds en desserte locale et TCSP).

Il sera donc conçu comme un boulevard urbain utilisé pour les déplacements de desserte et de proximité. Il s'agit cependant de garantir la bonne circulation entre les deux rives, ce qui nécessite de prévoir une capacité équivalente à celle des boulevards (2x2 voies).

Pour autant, sa connexion directe aux quais prévue par des carrefours à feux est un élément dissuasif pour le trafic éventuel de poids lourds. Ainsi, il s'agit de réaffecter dans son contexte urbain la circulation intra urbaine actuellement contrainte d'emprunter le Pont d'Aquitaine. le gabarit envisagé, en permettant le bouclage des boulevards, facilite les relations entre les deux rives.

Par ailleurs, il permettra :

- de connecter les 3 lignes de tramway,
- de relier les 2 gares intermodales de Ravezies et Cenon Pont Rouge,
- de compenser la réduction de capacité du pont de pierre,
- d'assurer le transport des marchandises en desserte locale.

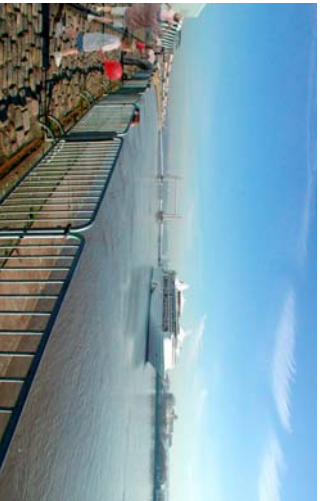


photo: groupement GTM-GCS/Agence Lavigne et Cheron

3) protéger le caractère et l'histoire de l'agglomération en préservant l'accessibilité des bateaux au coeur de Bordeaux, et de pérenniser ainsi les activités économiques, touristiques et environnementales le long des berges de la Garonne dans le centre de l'agglomération.



photo: groupement GTM-GCS/Agence Lavigne et Cheron

4) réaliser un ouvrage compatible avec les capacités financières de la Cub. C'est pourquoi le pont levant apparaît comme la solution qui satisfait le mieux les objectifs poursuivis. En effet, il présente un compromis entre les déplacements urbains et l'accessibilité des grands navires, qui conduira nécessairement à interrompre ponctuellement la circulation.

Les autres solutions étudiées ne répondent pas pleinement aux objectifs :

- un pont fixe empêche l'accès des navires, de plus, l'hypothèse d'un autre emplacement, plus près du pont de pierre aurait un impact plus fort sur la circulation en centre ville.
- une passerelle fixe destinée aux modes doux n'a pas le même impact sur le développement synergique des deux rives.
- un tunnel, s'il permet une circulation ininterrompue entre les deux rives et une navigation continue sur le fleuve, privilégie le caractère autoroutier du franchissement. Il ne présente pas les mêmes opportunités de développement multimodal (connexion TC et circulation des modes doux problématiques). Enfin, son coût tant en terme d'investissement que d'exploitation est très élevé.

Etape importante en novembre 2006 : décision sur le choix définitif du projet de pont levant appelée "dossier définitif du projet"

Caractéristiques techniques :

- nombre de voies : 2x2 voies réservées à la circulation générale, 2 voies réservées aux transports en commun, des cheminements piétons/2 roues
- longueur : 430m au total dont 110m de travée levante
- largeur utile : 27m maximum
- durée d'interruption prévisible de la circulation en cas de montée et descente de la travée : 1H30
- nombre de véhicules prévus par jour : 37 000 à la mise en service
- coût d'investissement 120 millions € TTC (valeur 2004) 49% Cub, le reste : soit 61,2 millions € cofinancé par l'Etat, la région et le département
- coût de fonctionnement courant : 0,5 millions € (gros entretien non compris)

Travée levée:

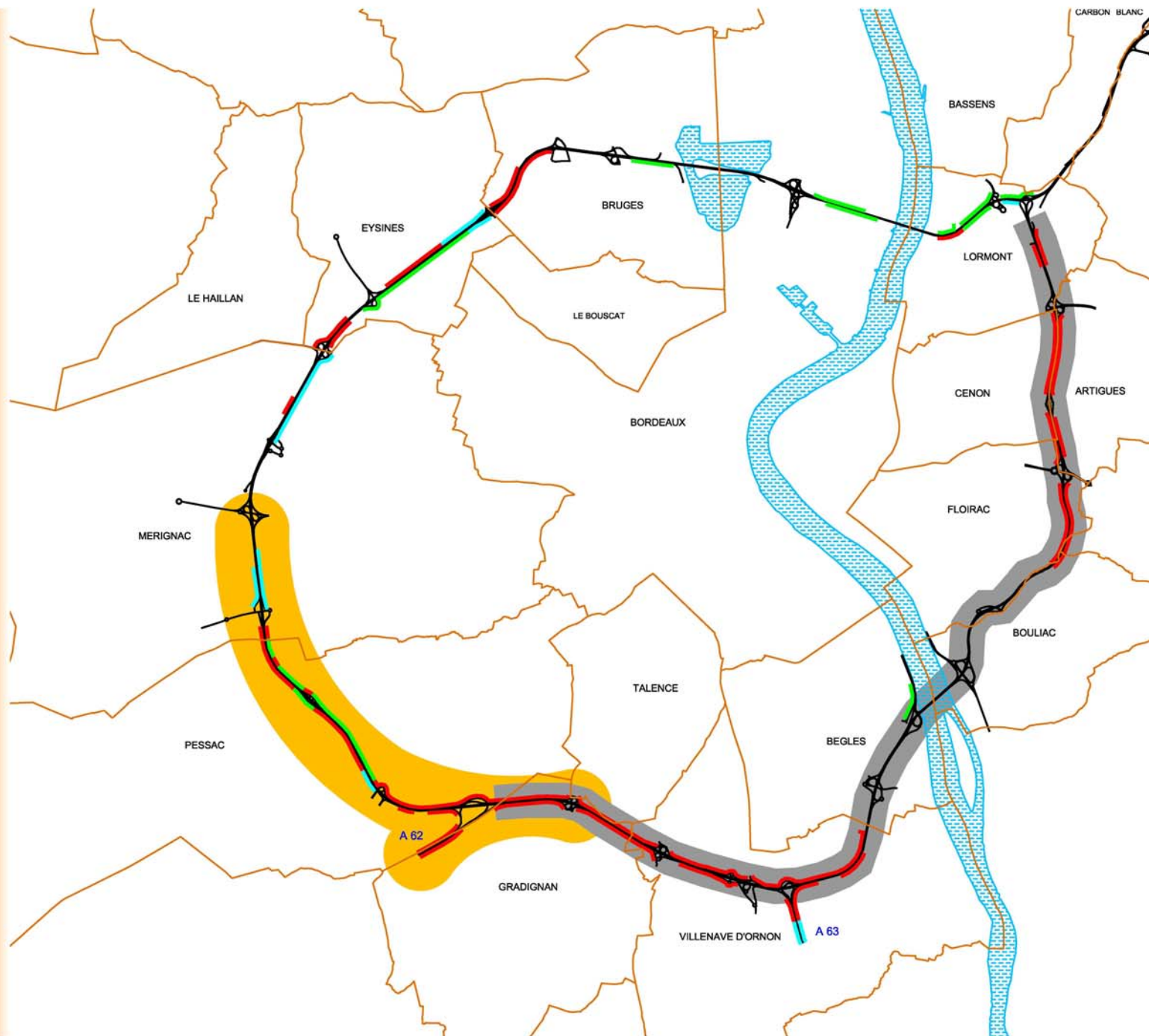


photo: groupement GTM-GCS/Agence Lavigne et Cheron architectes- montage Cub-DDU

Perspectives 2007

- mars 2007 : enquêtes publiques:
- * étude d'impact
- * dossier loi sur l'eau
- septembre 2007 : déclaration de projet

ROCADE: protections phoniques



Historique

La mise à 2x3 voies de la rocade :

La rocade rive gauche a été achevée en 1983 en 2x2 voies avec une emprise prévoyant une mise éventuelle à 2x3 voies. Elle a été complétée par la mise en service de la section rive droite en 1993 entre le pont François Mitterrand et la RD 936 en 2x3 voies.

Afin de répondre aux impératifs actuels et futurs de trafic, il a été convenu, dans le cadre du IV^{ème} CPER de mettre en service la rocade rive gauche, une 3^{ème} voie par sens sur l'emprise du terre plein central avec réfection de l'éclairage et mesures de protections acoustiques par murs "antibruit" et insonorisation de façades.

La section entre l'A62 et l'A63 est mise à 2x3 voies en 2002. Cette 1^{ère} phase s'achève, après 5 ans de travaux, par la mise en service du pont d'Aquitaine à 2x3 voies fin 2005.

Les protections phoniques :

Conjointement aux études de mise à 2x3 voies de la totalité de la rocade ouest, la DDE établit en tant que maître d'ouvrage des études de mesures pertinentes pour réduire les nuisances acoustiques en milieu urbanisé, quelle présente aux communes concernées et à la CUB.

Dans ce cadre, des protections phoniques collectives sont prévues. Partout où les protections collectives se révèlent insuffisantes à proximité des zones d'habitation, il est prévu un dispositif complémentaire par isolation des ouvertures.

50 quartiers d'habitations sur toute la rocade sont identifiés dans le CPER actuel.

Des études complémentaires sont menées en 2001 pour préciser les conditions de mise en oeuvre, de financement et de programmation de ces dispositifs.

Les travaux seront financés pour 25 quartiers par anticipation dans le cadre du CPER actuel, pour les 25 quartiers restant le financement est à débattre dans le cadre du futur contrat d'infrastructure.

En 2002, toutes les études des protections phoniques sont achevées, le projet sera approuvé en juillet 2003 avec lancement des travaux prévus en 2006.

Perspectives 2007

- achèvement du programme de protections phoniques
- mise à l'enquête publique de la mise à 2x3 voies de la totalité de la rocade ouest

Cependant, des protections antibruit, murs et buttes antibruit sont réalisés en parallèle aux travaux de mise à 2x3 voies de la rocade entre A62 et A63, mais également au-delà sur les sections très exposées. Ces 1er travaux sont achevés en octobre 2002.

A noter : des protections phoniques au niveau du pont d'Aquitaine ne sont pas envisageables en raison des difficultés techniques à leur implantation.

2006 :

La rocade :

Une concertation de l'ensemble des collectivités concernées a conclu sur la nécessité de prioriser la mise à 2x3 voies de la rocade ouest entre les échangeurs 10 et 16. Cependant, l'enquête publique devra porter sur la totalité du bouclage de la mise à 2x3 voies de la rocade entre les échangeurs 4 et 16.

Le programme des travaux de protections phoniques

continue, ainsi les travaux sont achevés sur :

- Lormont : Croix Rouge
- Eysines : Le Treytins, Au Bert
- Mérignac : Caravelle, Pichey Nord, Chemin long nord, Beutre sud
- Pessac : La Châtaigneraie ouest
- Villenave d'Ornon : Pontiac, Sallegourde, La Hontan,

Un programme de renforcement des protections existantes et projetées sur la section comprises entre les échangeurs 10 et 16 fait parti de l'étude de la mise à 2x3 voies de rocade entre les échangeurs 10 et 16.

ALIENOR: EQUIPEMENTS DE LA ROCADE

26 Panneaux à message variable:

- PMV ancien
- PMV 2005
- PMV 2006
- PMV 2007/2008

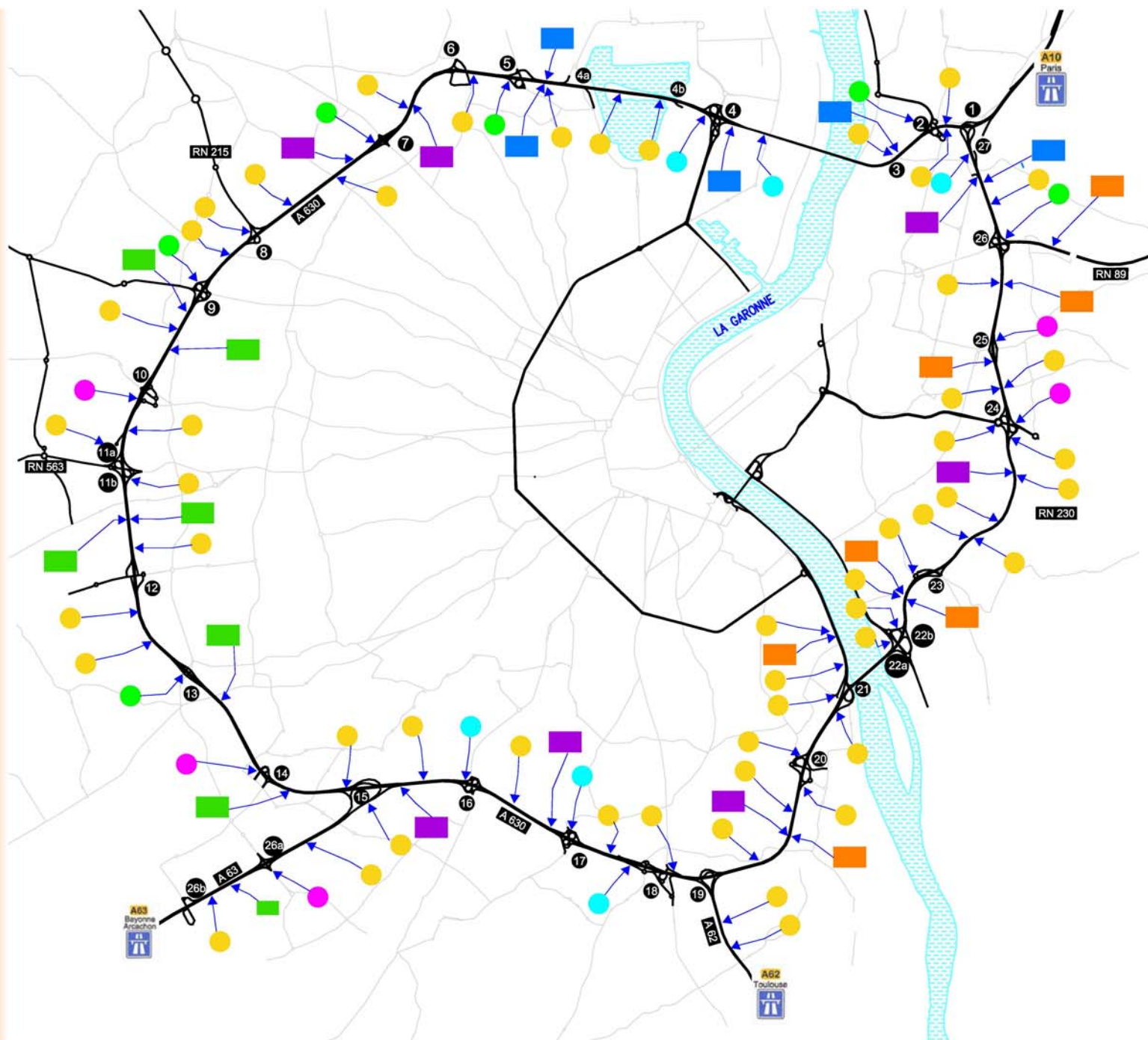
67 Stations de comptages SIREDO

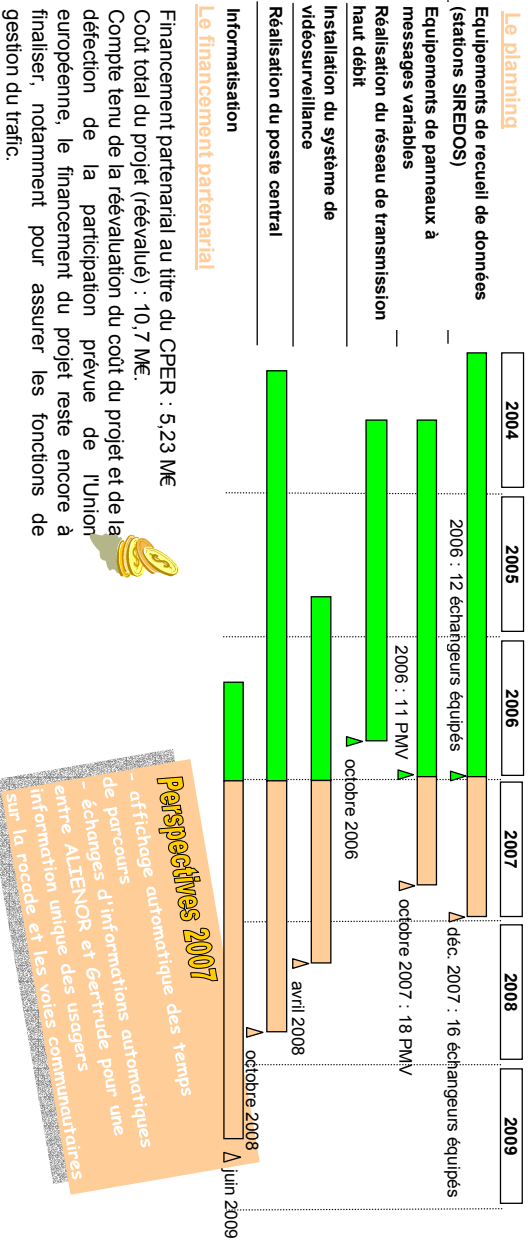
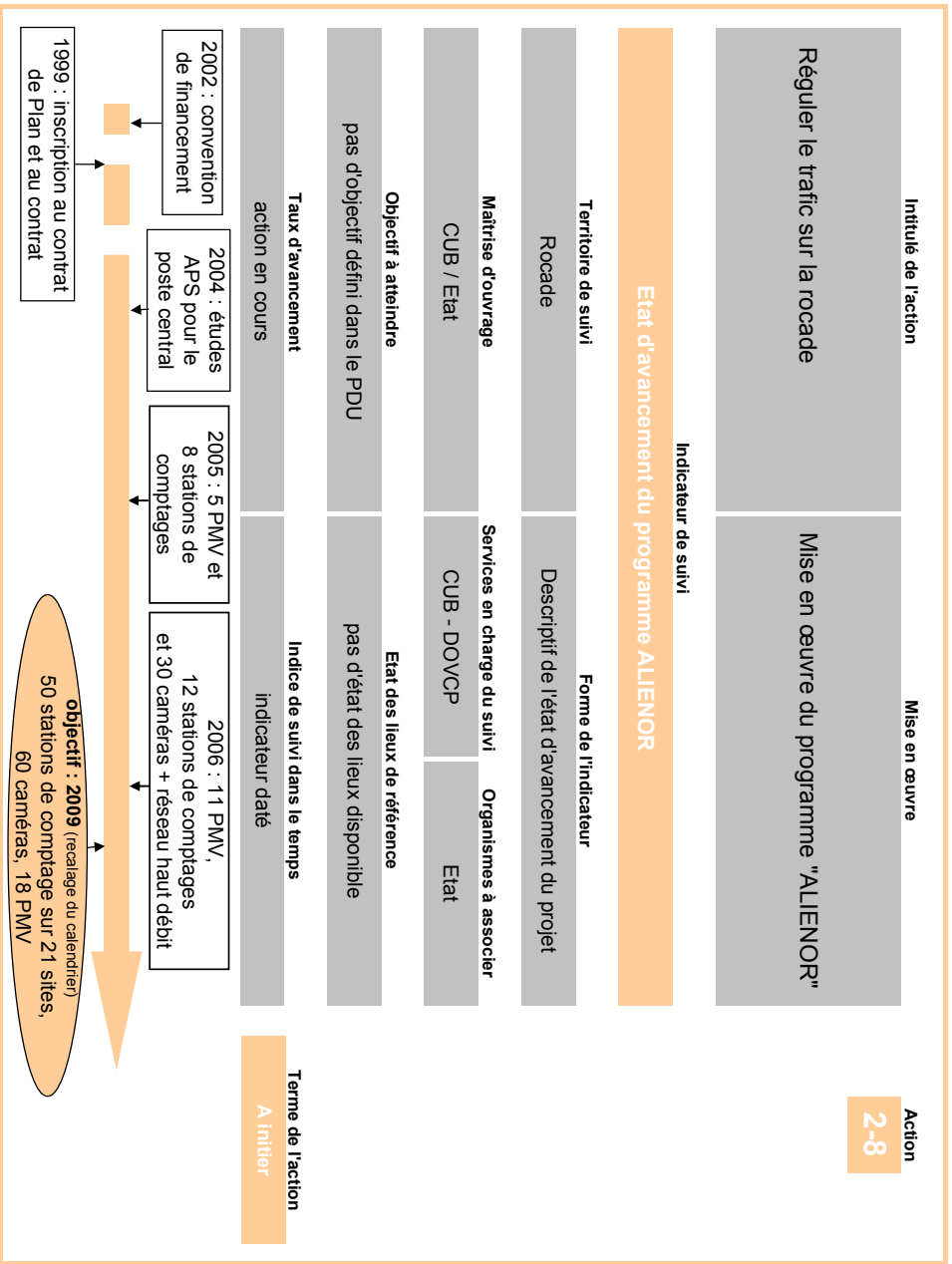
- SIREDO ancien
- SIREDO 2005
- SIREDO 2006
- SIREDO 2007/2008

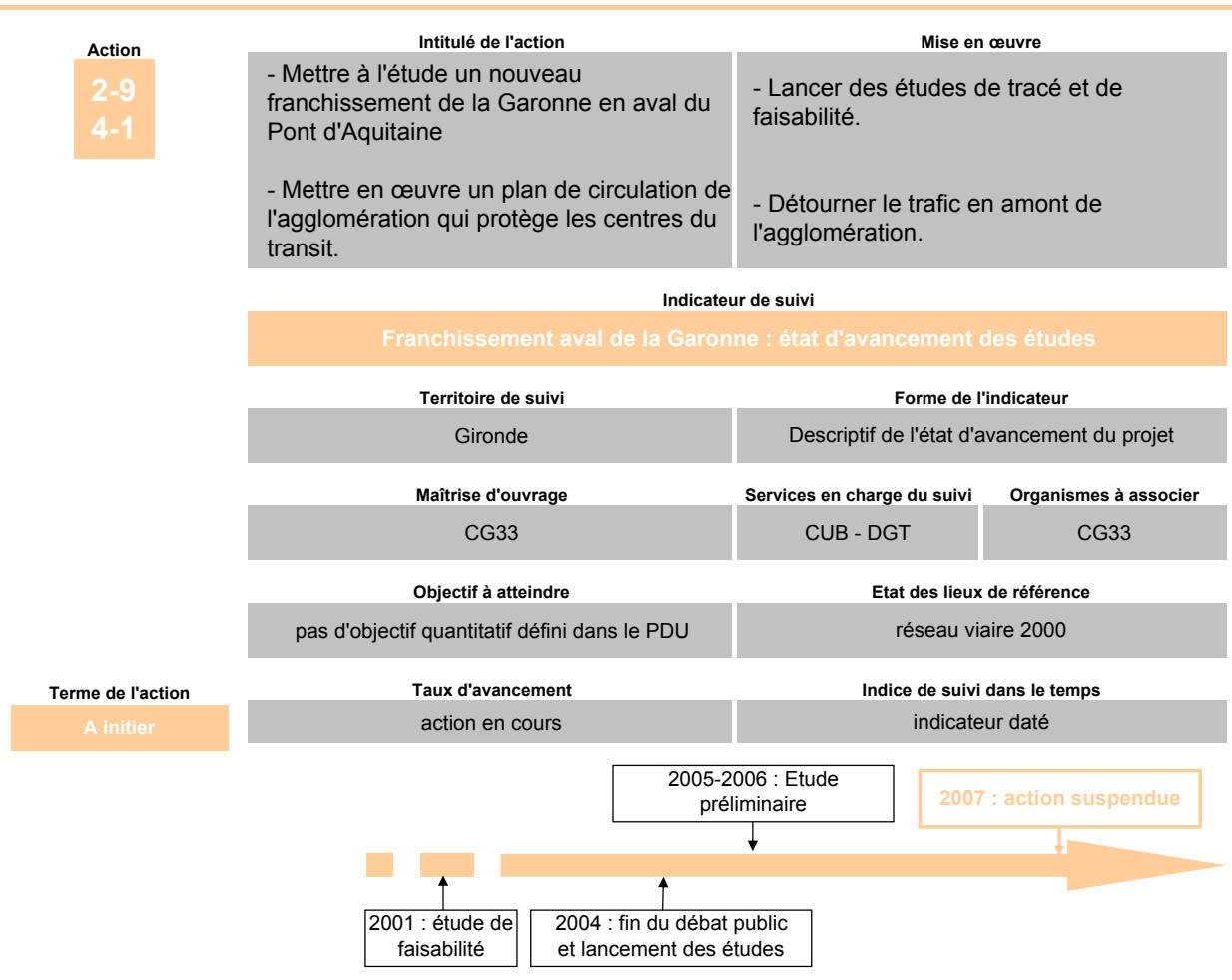
— Réseau hiérarchisé de voirie cat.1

— Réseau hiérarchisé de voirie cat.2

5 Echangeurs autoroute







2001: Etude de faisabilité d'intégration d'un nouveau franchissement aval de la Garonne dans un grand contournement Ouest de l'agglomération.

2002 : Financer le grand contournement

La convention d'application du contrat de plan Etat/Région précisant la maîtrise d'ouvrage du Conseil Général de la Gironde pour les études de définition du franchissement aval de la Garonne, est signée.

La Communauté urbaine a adopté la convention cadre pour le financement, les modalités de mise en œuvre et le suivi des études entre les partenaires.

2003: Le débat public

Le grand débat public sur le contournement de l'agglomération est lancé par l'Etat (octobre 2003- janvier 2004). Le CIADT (comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire) du 18 décembre 2003 inscrit le contournement de l'agglomération bordelaise au sein des 50 grands projets pour la France en Europe.

Cette annonce du gouvernement a entraîné la démission de tous les membres de la Commission Particulière du Débat Public à l'exception de son président.

La Cub a acté en conseil communautaire du 5 janvier 2004, son accord sur le projet de grand contournement par l'ouest, en précisant quelques préconisations :

- environnementales : il doit s'inscrire dans une coulée verte afin de respecter et maintenir les différents enjeux naturels et humains ;
- économiques : les points d'échanges limités à 2, un sur la presqu'île d'Ambès et un à l'ouest de l'agglomération, doivent être une opportunité de développement des plateformes logistiques, les grandes emprises foncières doivent être maîtrisées ;
- urbanistiques : la mise en place d'une politique foncière à l'échelle de la métropole est indispensable pour lutter contre l'étalement urbain
- sur les déplacements : le contournement doit assurer un report du trafic de manière obligatoire au travers de mesures techniques et réglementaires, un prolongement par un barreau A63-A62 doit être envisagé.

2004 - 2005: Les études préliminaires



Suite au débat public conclu le 25 février 2004, le Ministre des transports décide, le 14 mai 2004 de lancer les études du contournement .

L'étude préliminaire est réalisée en 3 étapes :

1- Les études techniques réalisées avec des partenaires techniques et les administrations concernées afin d'établir un recueil des données et une analyse des contraintes et enjeux sur 9 thèmes identifiés :

- l'environnement,
- les franchissements,
- les échanges et la maîtrise de l'étalement urbain,
- la modélisation des trafics,
- les effets socio-économiques,
- les effets du chantier autoroutier,
- les modalités d'exploitation,
- les ressources en matériaux
- l'éventualité d'un jumelage "fer-route".

2- L'élaboration des fuseaux et les estimations financières : Suite à l'étude préalable, on déterminera la localisation des franchissements et des systèmes d'échanges avant de déterminer plusieurs fuseaux de 1000m, avec estimation pour chaque fuseau d'un ordre de grandeur du coût de réalisation.

3- La concertation : une analyse comparative des fuseaux selon une grille multicritères sera menée collégialement avec les partenaires techniques et les administrations concernées.

2006: La concertation

La Direction Régionale de l'Équipement a édité en mai le n°2 du journal du Projet. Ce support de base à la concertation présente le résumé des études, les fuseaux et leurs enjeux.

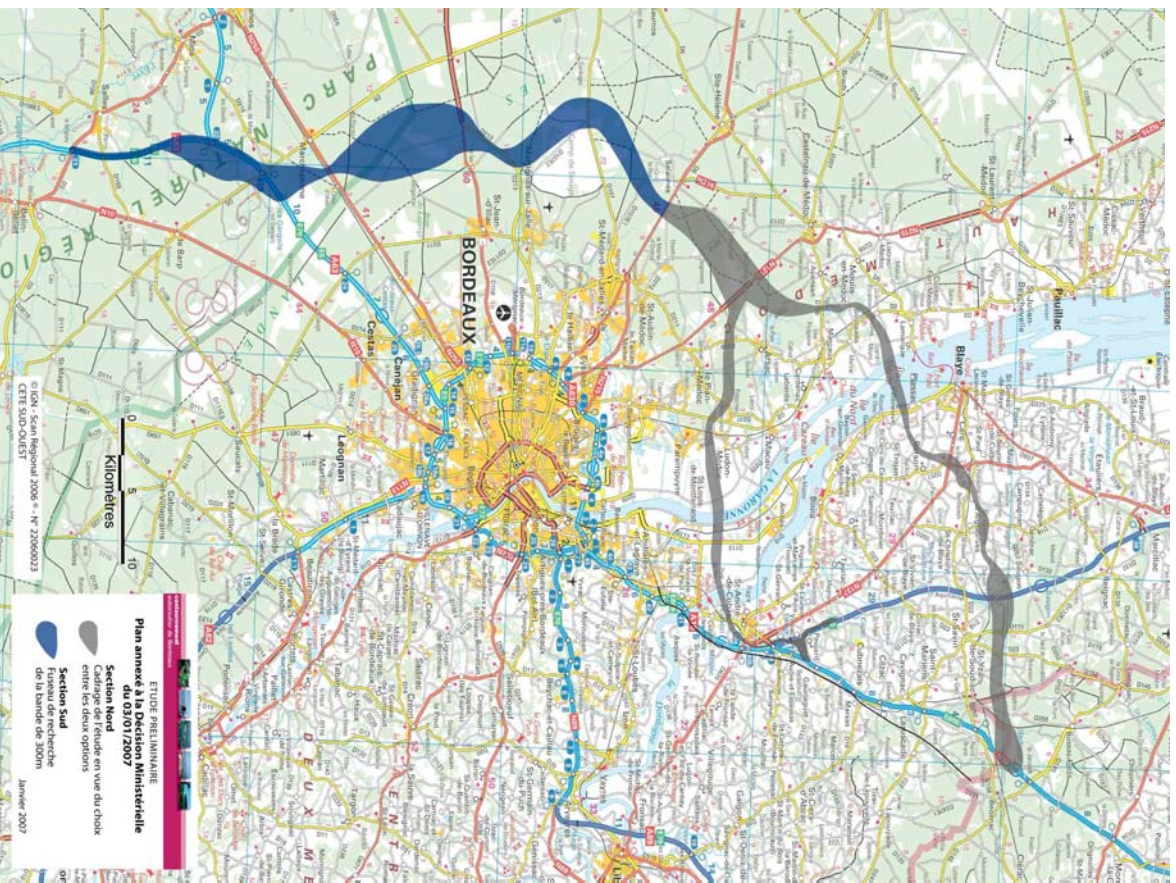
La concertation accompagnant les études préliminaires a fait l'objet de vifs débats, lors de réunions publiques organisées d'avril à juillet par l'Etat, et d'autres actions de mobilisations de la part de collectifs opposés à ce projet.

Sur ces fondements, le Ministre des Transports, de l'Équipement, du tourisme et de la Mer a approuvé le 3 janvier 2007 l'étude préliminaire du contournement autoroutier, et demandé à la DRE de continuer les études sur les deux fuseaux arrêtés pour la partie nord et de commencer les études d'Avant Projet Sommaire sur le fuseau retenu pour la partie sud.

La synthèse de la concertation et ses conclusions dressées par le Préfet en septembre proposent d'approfondir l'alternative entre deux fuseaux sur la moitié nord du projet afin de réfléchir à deux scénarios contrastés de franchissements et ainsi de poursuivre la concertation sur des bases plus précises.

Il est proposé de conduire la suite des études dans les conditions suivantes :

- la section sud du projet entre la RD6 et l'A63 sera recherchée dans un seul fuseau
- la section nord du projet, entre la RD 6 et la RN 10 sera recherchée suivant deux fuseaux : l'un en amont de Blaye et l'autre par la presqu'île d'Ambès
- la définition des tracés sera étudiée sur une bande de 300m pouvant être réduite si certaines contraintes l'exigent
- la définition des échangeurs avec le réseau local non autoroutier respectera les principes posés au dossier de concertation." A l'ouest, les échangeurs supplémentaires ne seront pas étudiés tant que des solutions sérieuses ne seront pas mises en oeuvre pour lutter contre l'étalement urbain (notamment l'élaboration de SCOT sur les territoires concernés)
- "la conduite des études s'effectuera en liaison suivie avec les collectivités locales et les organisations professionnelles."
- "source bilan de la concertation publique préalable au choix du fuseau de 1000m"

2007 : Jugement du tribunal administratif de Bordeaux :

Mais, suite à un recours d'associations, le tribunal administratif de Bordeaux a déclaré, le 1^{er} mars 2007 l'annulation de la décision ministérielle du 14 mai 2004 de lancer les études préliminaires sur le fait que la décision du CIADT du 18 décembre 2003 a "restreint la liberté d'appréciation du ministre investi du pouvoir de décider et vidé de son sens une procédure de concertation supposée permettre à cette autorité de se prononcer en pleine connaissance de l'opportunité du projet de ses enjeux et de son accueil par le public".

Cette décision rompue, de fait, la procédure en cours, c'est pourquoi, l'Etat a demandé à la DRE de suspendre toutes les études en cours.

TERRITOIRES DE LA POLITIQUE FONCIERE

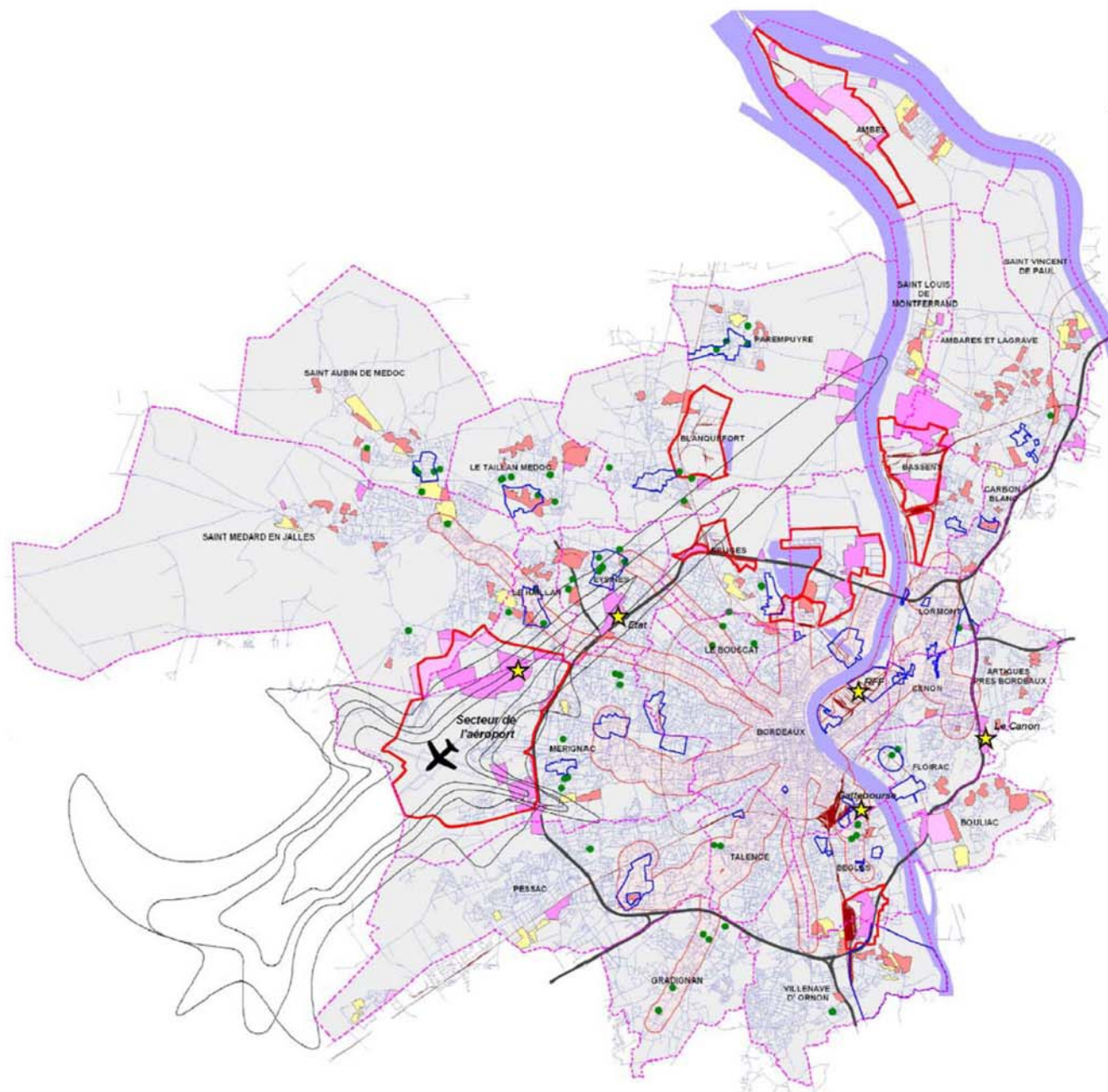
TERRITOIRES DE LA POLITIQUE FONCIERE

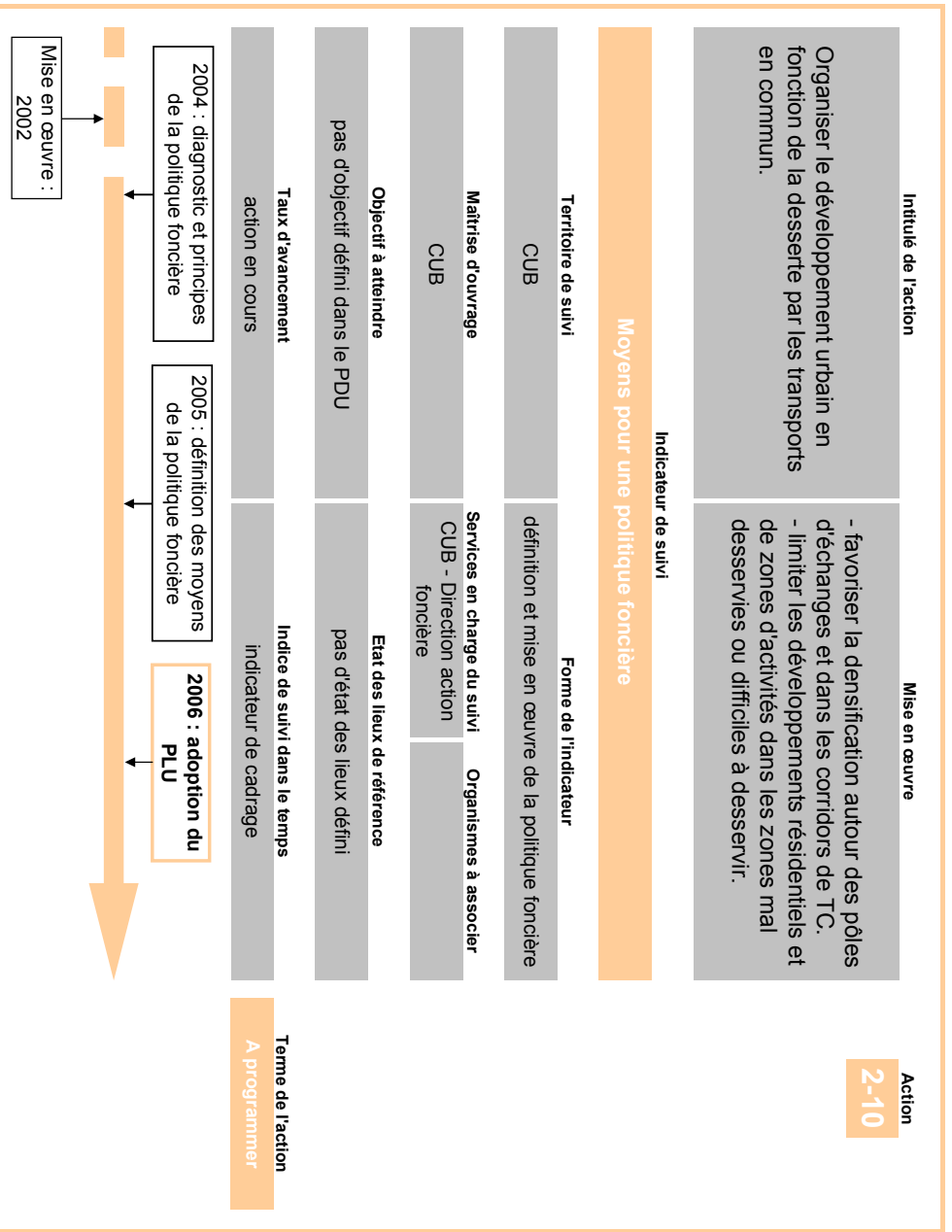
Territoires d'action court moyen terme

- Servitudes de mixité sociale (hors Bordeaux)
- Zones d'aménagements et de projets
- ★ Autres sites d'acquisitions

Territoires potentiels d'action moyen et long terme

- Zone AU mixte (habitat + économique)
- Zone AU économique
- Réserves d'extension urbaine (habitat)
- Zone AU strict (/ S.C.O.T.)
- Réserves d'extension urbaine (économique)
- Zone AU strict (/ S.C.O.T.)
- Sites d'intérêt Métropolitain
- Couloir de transport collectif
- Plan d'exposition au bruit par anticipation (arrêté du 10/09/2003)





2004 : définition des principes de la politique foncière

Les principes d'une politique foncière d'agglomération sont définis en septembre 2004. Les grands axes concernent :

- la cohérence avec le PDU et l'offre de transports,
- la densification des centres et des axes de TCSP.

Il s'agit de limiter l'étalement urbain ou, à défaut, de l'organiser.

La politique foncière reflète les choix des politiques de territoires : **la politique de l'habitat, la politique des transports collectifs, la politique de développement économique**. Les moyens de mise en œuvre regroupent les dispositifs liés à ces politiques sectorielles.

* Les ZAC de centre ville

Depuis 2002, plusieurs communes se sont engagées dans des programmes d'aménagement afin de développer et de densifier les quartiers autour des noyaux urbains centraux : Pessac, Mérignac...

* Le plan local de l'habitat

Le PLH dispose d'outils pour permettre le développement du logement en favorisant la mixité. Les servitudes de mixité sociale en font parties. Elles ont été inscrites dans le PLU afin d'ancrer ce pré-programme d'habitat dans la politique d'urbanisme.

* Les sites d'intérêts communautaires

Définis au sein de la politique de développement économique, les sites d'intérêts communautaires délimitent les territoires d'essor économique. Leur inscription au sein de la politique foncière, permet de prévoir un aménagement du territoire favorisant leur développement.

* Les couloirs de transports collectifs

La desserte des territoires par les transports en commun est à la fois une condition d'aménagement et un facteur de développement de chaque site. La politique foncière l'anticipe pour aménager le territoire de façon cohérente et conforme au PDU.

Le coût

Le programme pluriannuel 2004-2008 prévoit 107,9 millions d'euros représentant 12,55 % des investissements communautaires. Ces crédits se répartissent de la façon suivante :

- 20 % sur les opérations d'urbanisme,
- 45 % sur les réserves foncières et le pré-opérationnel (dont 70 % pour les acquisitions à des fins communales),
- 35 % sur le pôle opérationnel et le tramway.

2005 : définition des moyens

Un guide des études foncières est réalisé afin de définir les sites prioritaires et de préfigurer leur évolution. Il s'agit d'une programmation des études sur les zones à urbaniser dans le PLU. A terme, ce guide permet de moduler l'usage du droit de préemption en fonction des sites prioritaires.

2006 : adoption du PLU

L'objectif de limitation de l'étalement urbain est affirmé dans le projet d'aménagement et de développement du territoire. Le zonage, le règlement ainsi que les orientations d'aménagement traduisent cet objectif de façon spatiale : les zones de urbanisation futures se concentrent le long des corridors de transports en commun.

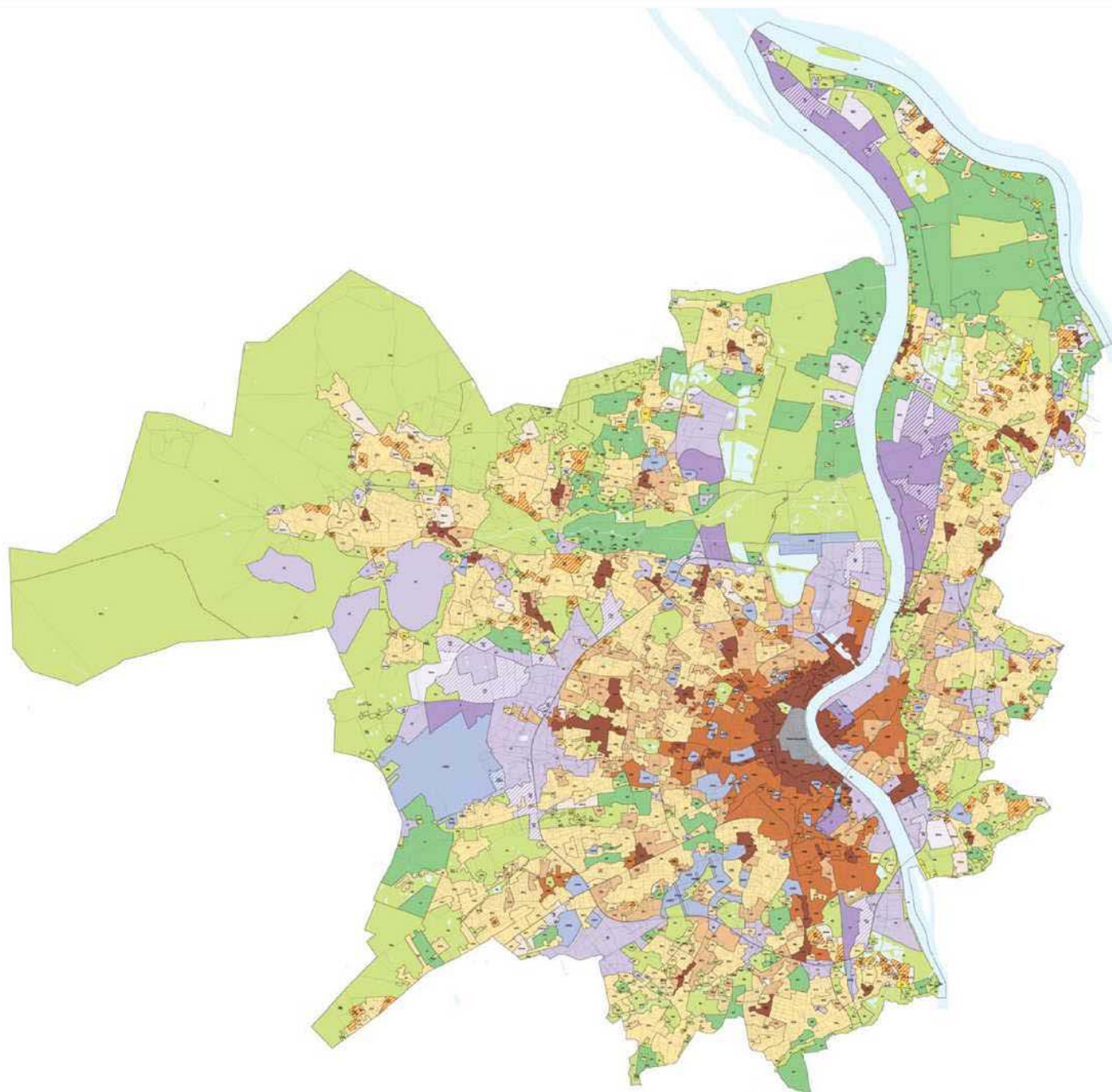
Perspectives 2007

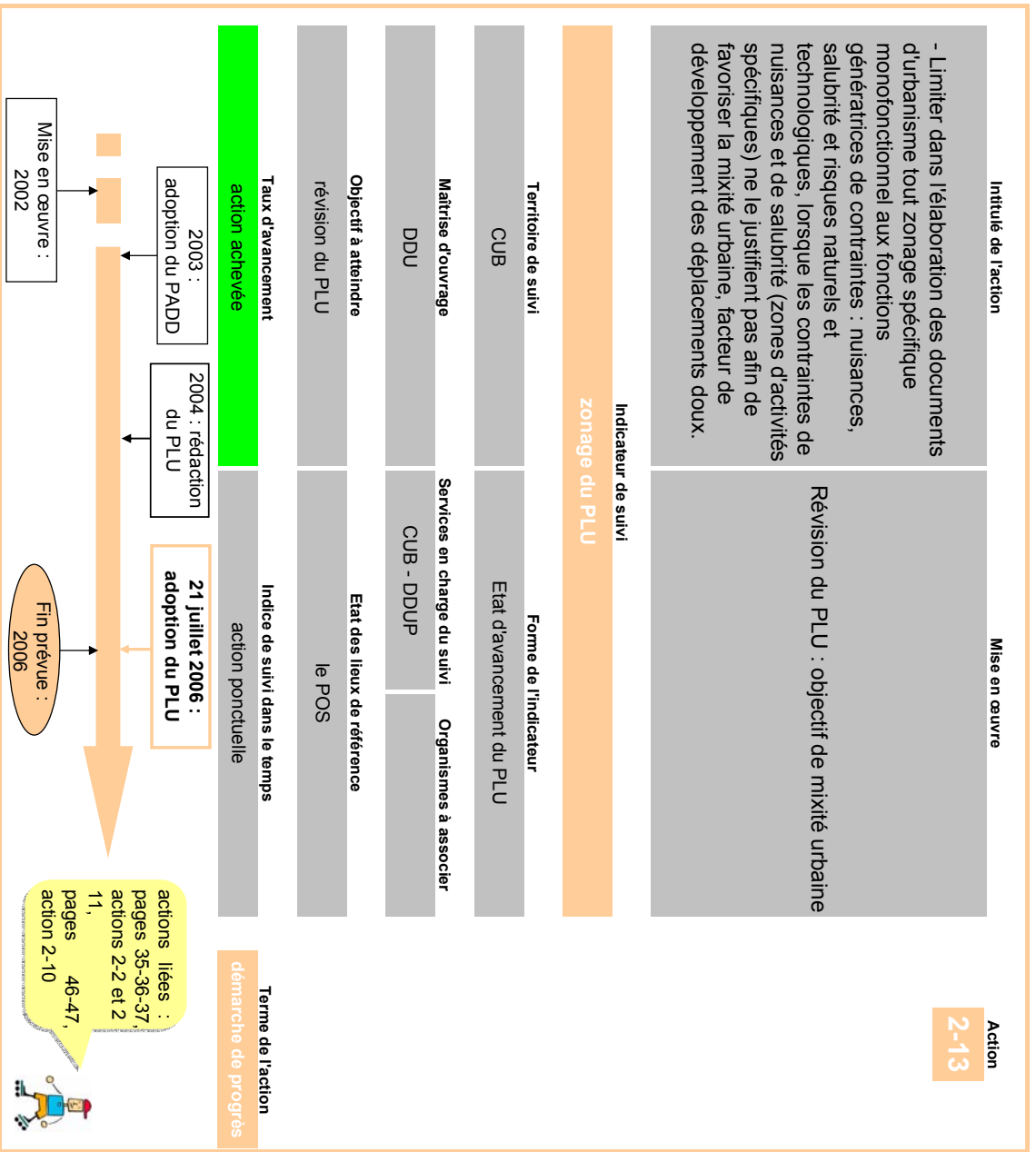
- définition des principes d'un observatoire du foncier.



Zonage simplifié

- UC Zone urbaine de centralité
 UM Zone urbaine de tissu continu médian
 UD Zone urbaine de tissu diversifié
 UP Zone urbaine pavillonnaire
 UH Zone urbaine de hameaux
 UE Zone urbaine d'activités économiques diversifiées
 UI Zone urbaine d'industries lourdes, d'activités portuaires, ferroviaires et logistiques
 UGES Zone urbaine de grands équipements et services urbains
 N Zone naturelle
 A Zone agricole
- 1AU/U... Secteur multifonctionnel à urbaniser sous condition
 1AU/UE Secteur économique à urbaniser sous condition
 1AU/UI Secteur industriel à urbaniser sous condition
 1AU/UGES Secteur de grands équipements et services urbains à urbaniser sous condition
- 2AUm Secteur multifonctionnel à urbaniser à long terme
 2AUe Secteur économique à urbaniser à long terme
 2AUi Secteur industriel à urbaniser à long terme
- PSMV Secteur sauvegardé





2) Les zones économiques

On cherche à concentrer les activités industrielles et économiques de façon à les isoler et à prévoir les aménagements nécessaires à la limitation des nuisances (bruit, trafic routier, pollution éventuelle, etc...) ;

Seules les zones à caractère industriel et économique perdent leur vocation "multifonctionnelle" : il s'agit des zones urbaines d'activités économiques diversifiées (zones UE) et des zones urbaines d'industries lourdes, d'activité portuaires, ferroviaires et logistiques (zones UI). Localisées en bordure de rocade et de fleuve, leur traitement spécifique permet d'éviter leurs nuisances (transport, logistique, bruit, pollution éventuel, rythme d'activité...), tout en prévoyant leur essor.

3) Les zones d'intérêt général et de services

Afin de garantir la desserte des grands équipements publics, une zone spécifique relevant de règles d'aménagement spéciales a été définie : la zone urbaine de grands équipements et de services (UGES). Elle identifie des sites stratégiques de l'agglomération. Les règles spécifiques ont été définies pour accompagner l'évolution de ces services et équipements au sein de leur emprise afin de garantir leur fonctionnement optimal présent et futur (par exemple des règles de densité renforcée sur le campus). Elle concerne les territoires accueillant de grandes infrastructures d'importance communautaire, notamment les sites universitaires, hospitaliers, parc des expositions, aéroport, etc...

Pour autant, même cette zone monofonctionnelle autorise l'implantation d'habitat diversifié (comme sur le campus) et prévoit des espaces de transition renforcée afin de garantir leur intégration au contact des zones résidentielles à proximité.

Le plan de zonage traduit de façon spatiale les orientations du PADD. L'objectif affiché : la densification suivant le principe de mixité des fonctions urbaines :

- une ville de proximité (objectif de densification urbaine, conforme au PDU),
- une mobilité maîtrisée (objectif de limitation de l'étalement urbain, conforme au PDU),
- un rayonnement économique renforcé,
- une ville plus verte et plus viable.

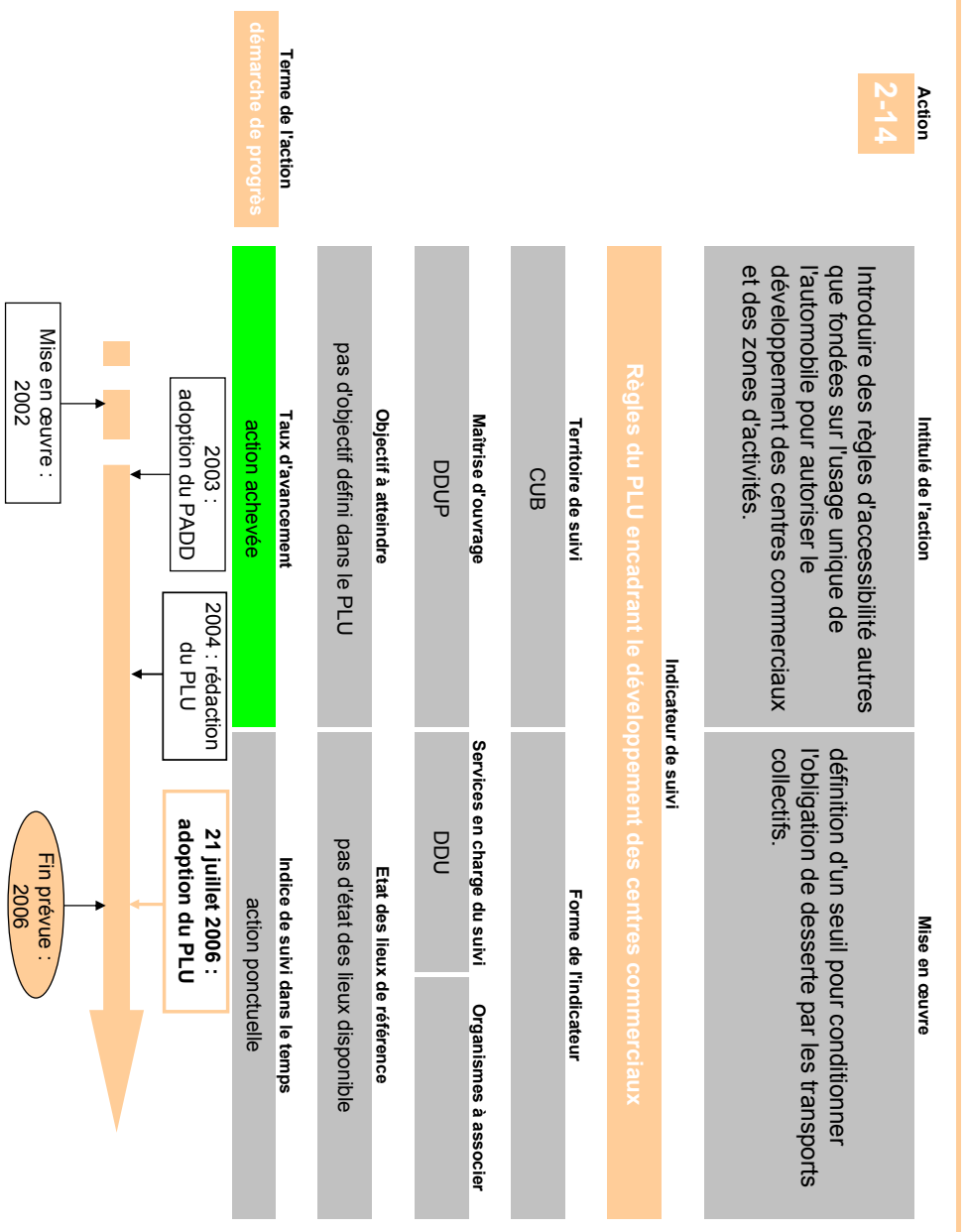
Le zonage assure la cohérence du développement de l'agglomération avec les objectifs du PDU.

En effet, les zones urbaines et à urbaniser sont caractérisées par une multifonctionnalité urbaine : elles ont vocation à développer des fonctions résidentielles en privilégiant la diversification économique, commerciale et culturelle, notamment grâce à une meilleure desserte en transports et une offre mieux répartie en équipements et en pôles d'emplois.

Ainsi, le zonage du PLU ne présente donc pas de zone monofonctionnelle, normis :

1) Les zones à protéger

Au-delà de la rocade, l'équilibre entre les zones urbanisées et le reste du territoire communautaire est assuré par un espace rural constitué notamment des territoires affectés aux activités agricoles et forestières qu'il convient de préserver au même titre que les espaces naturels (zones A et N).



Le PLU a identifié les zones d'activités principalement dans les zones urbaines d'activités économiques diversifiées (zone UE).

Elles sont caractérisées par des sites à dominante d'activités économiques voués à l'accueil d'entreprises variées : PME, PMI, artisanat, commerces, bureaux... Les territoires concernés recouvrent essentiellement de vastes emprises organisées au contact de la rocade et en bordure de fleuve.

Le PLU réglemente l'aménagement de ces zones d'activité sur le bâti, les implantations, les rapports entre volume construit et espaces libres... Mais la notion de desserte multimodale n'est pas encadrée.

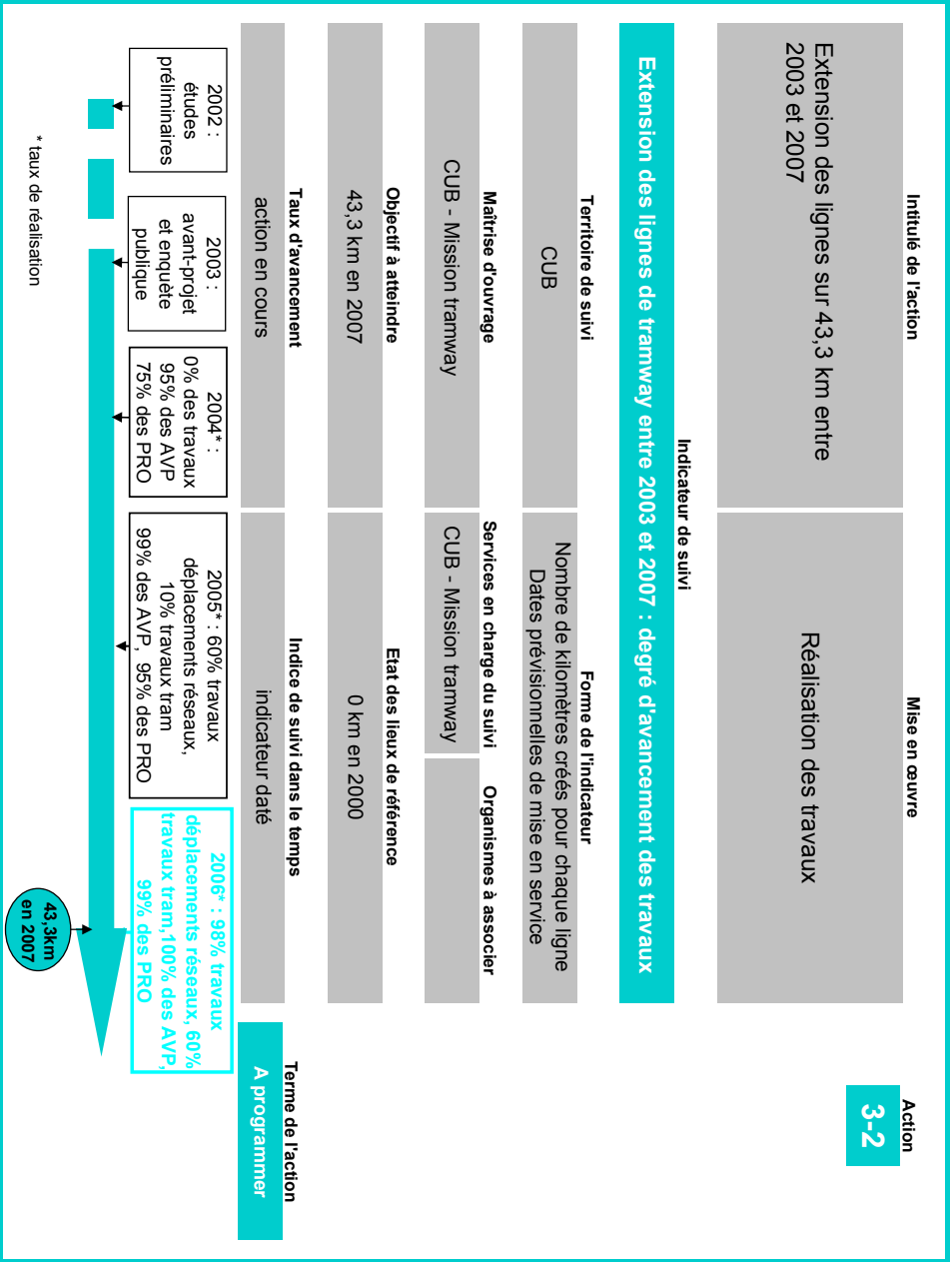
Pour autant, la desserte des zones d'activités est prise en compte dans le cadre des restrictions du réseau de bus.



Améliorer les transports collectifs

axe 3





HISTORIQUE

Les marchés de maîtrise d'oeuvre de la 1^{ère} et la 2^{ème} phase a été attribué au groupement SYSTRA, INGEROP, et THALES le 12 juillet 2002.

La 2^{ème} phase comprend l'extension des 3 lignes sur un linéaire de 19,5 km. 36 stations seront construites, ainsi qu'un nouveau dépôt de 25 rames, 3 parcs-relais en ouvrage et 2 parcs-relais de surface. 26 nouvelles rames seront acquises.

La mise en service est prévue à partir de 2007, chacune des 7 tranches de travaux étant indépendante.

L'avant-projet (AVP) a été validé fin novembre 2003 après concertation préalable et enquête publique permettant le démarrage des études projet.

L'utilisation de l'APS pour la 2^{ème} phase a été confirmée en 2005. Cependant, par mesure de précaution, il a été procédé à la réalisation des massifs des supports de lignes sur plateforme le long de la future section à équiper en APS à Mérignac, ainsi que pour les extensions des lignes B et C.

En **2004** et **2005**, extensions de la ligne A sur Mérignac et Cenon-Floirac, de la ligne B sur Claveau et Pessac, et de la ligne C sur les Aubiers et Belcier-Bèges.

2006

Extension de la ligne A :

- sur Mérignac
- * Inauguration de la station Mendès-France
- * tirage de la ligne aérienne de contact (LAC)
- * libération progressive des emprises chantiers



Ligne A - extension Mérignac : station Mendès-France

○ sur Lormont-Bassens-Carbon Blanc

- * inauguration du pont Mireport et réouverture de la bretelle de Mireport



○ sur Cenon-Floirac

- * inauguration du kiosque Jean Zay
- * début des essais de roulage



Extension de la ligne B :

○ sur Pessac :

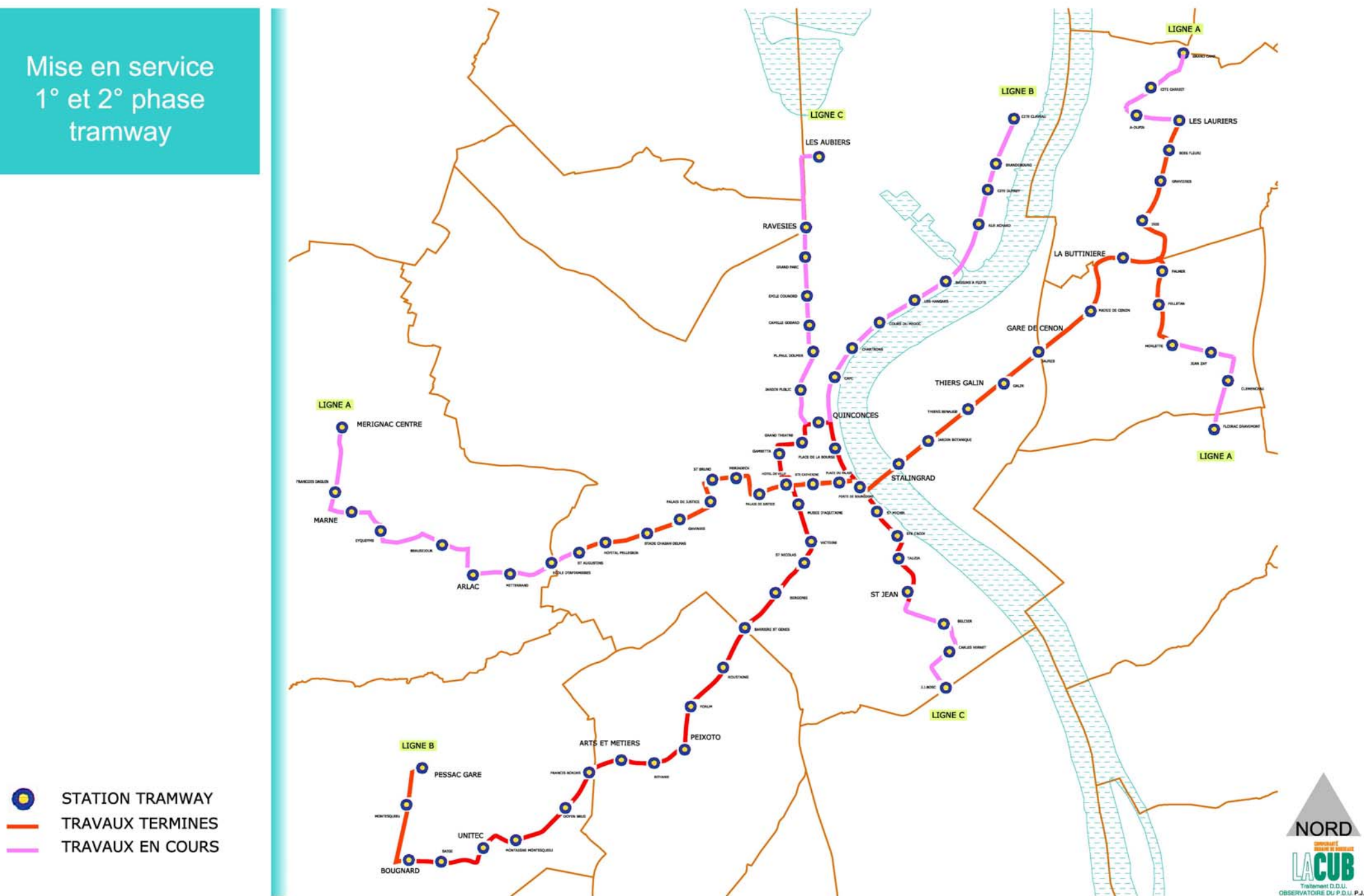
- * inauguration de la nouvelle gare
- * fin des travaux de la trémie (sous les voies SNCF) et son ouverture aux piétons



Futur aménagement de la trémie de Pessac - Artefacto - Le Lann

○ sur Bordeaux-Claveau :

- * début des travaux d'infrastructures rue J. Brunet



Extension des lignes de tramway entre 2003 et 2007 : degré d'avancement des travaux

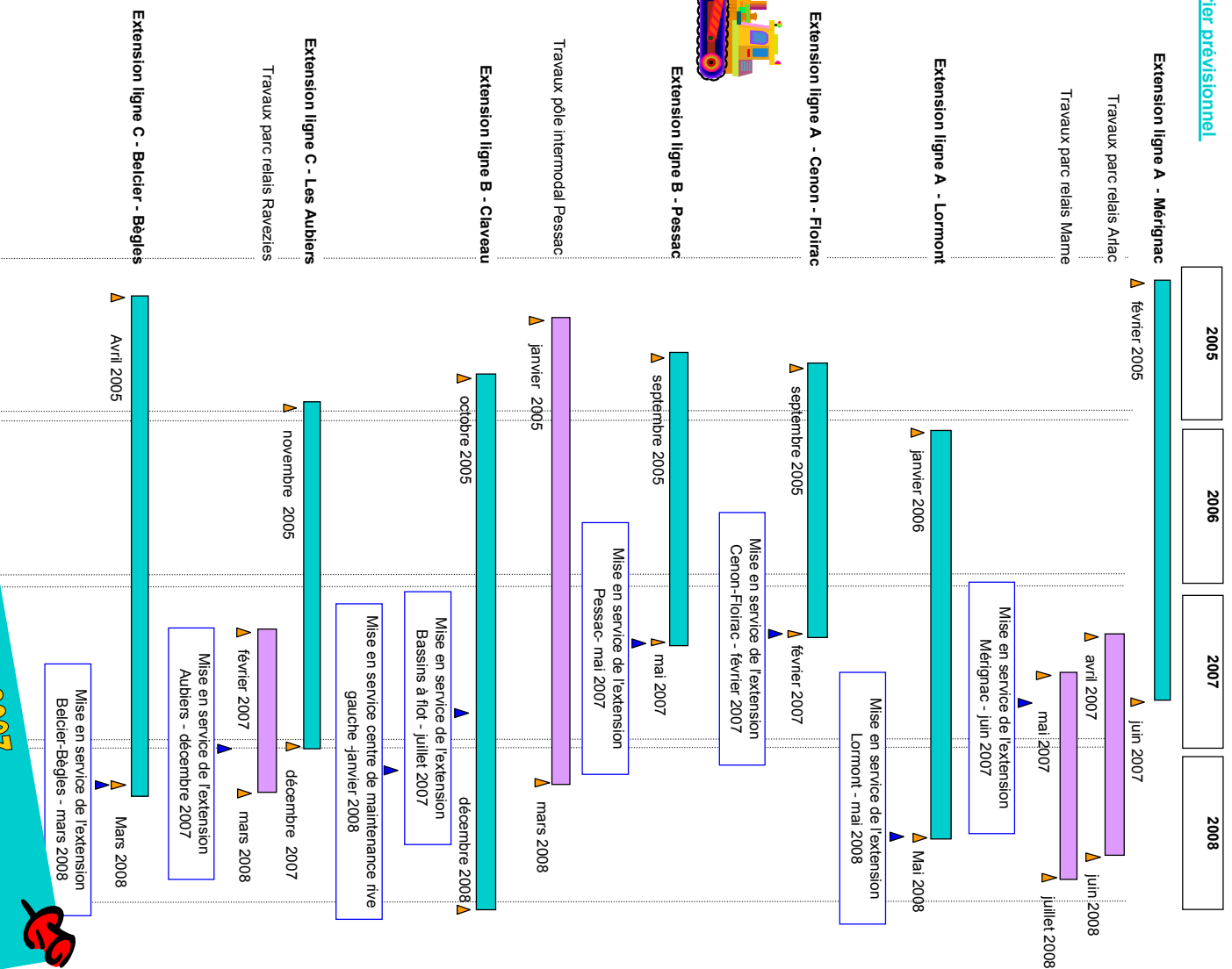
3-2

3
AxeExtension de la ligne C :

- O Bordeaux-les Aubiers
- * démolition du pont de Cracovie
- * début des travaux sur la place Ravezies
- O Belcier-Bègles
- * pose des 2 dernières travées du pont du Guît



Démolition du pont de Cracovie-photo CUE

Calendrier prévisionnel

Travaux Pôle St-Jean
détaillés pages 76 à
79 Action 3-9

Perspectives 2007

- Mise en service commercial de l'extension côté Canon-Floirac de la ligne A
- Début des travaux sur le parvis de la gare Saint Jean (extension Bordeaux-Belcier de la ligne C)

Action
3-3

Intitulé de l'action

Optimiser la structure du réseau de transports en commun existant ; Restructurer le réseau en liaison avec la mise en service du tramway et organiser les complémentarités avec les autres modes.

Mise en œuvre

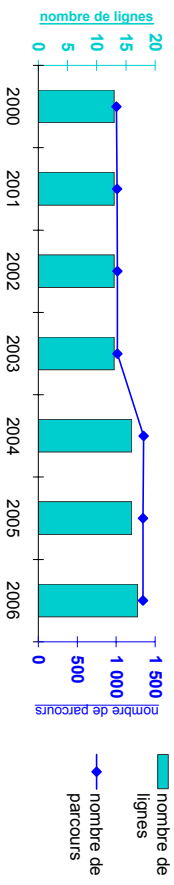
Amélioration de la desserte bus du quadrant Nord Ouest.

Indicateur de suivi

Quadrant Nord Ouest : nombre de lignes desservant le secteur

Territoire de suivi		Forme de l'indicateur	
Quadrant Nord Ouest		Nombre de lignes en service / nombre de parcours quotidiens jours ouvrables	
Maitrise d'ouvrage		Services en charge du suivi	
CUB - DDU		CUB - DDU	Organismes à associer
			VEOLIA
Objectif à atteindre		Etat des lieux de référence	
pas d'objectif défini dans le PDU		en 2000, 15 lignes et 1001 parcours	
Taux d'avancement		Indice de suivi dans le temps	
action achevée		indicateur de cadrage	

Actions liées :
amélioration de l'offre de bus, pages 71 à 73, action 3-5 et 3-8.



Rappel :

Depuis 2004, et grâce aux différentes restructurations du réseau de bus, la desserte du quadrant nord-ouest en transports collectifs s'étioffe tant en nombre de lignes (maillage plus fin) qu'en nombre de parcours.

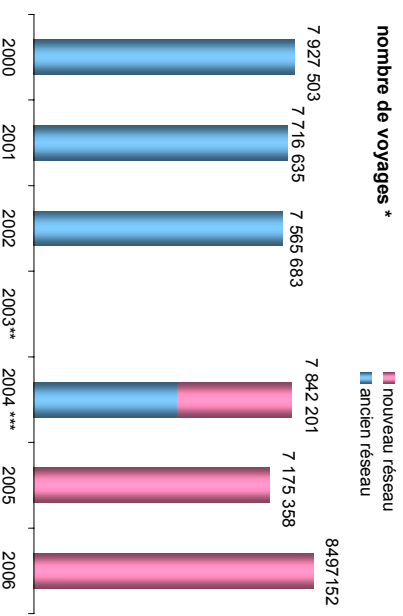
Pourtant malgré cette évolution de l'offre, on constate une baisse continue de la fréquentation jusqu'en 2005. Toutefois, la restructuration intervenue le 1^{er} juillet 2004 suite à la mise en service du tramway, semblait mieux adaptée aux besoins des usagers puisque l'on a constaté aussitôt une augmentation générale de la fréquentation sur les lignes desservant le quadrant nord-ouest. Cependant, ce phénomène a été contredit en 2005 par une baisse de 9% du nombre de voyages enregistrés.



2006 :

La tendance enregistrée depuis 2000 semble s'inverser : on observe une augmentation du nombre de voyages supérieure à 2004 de 8% (soit 655 000 voyages) mais également à l'année 2000 de 7% (soit 670 000 voyages). Cette nette augmentation peut être en partie attribuée à l'accès au centre de l'agglomération rendu difficile en raison des travaux du tramway et laisse à penser que la baisse constatée en 2005 était conjoncturelle.

Le 1^{er} août 2006, la ligne 58 express est devenue la ligne 59, on passe ainsi de 16 à 17 lignes desservant le secteur, le nombre de passages restant identiques.



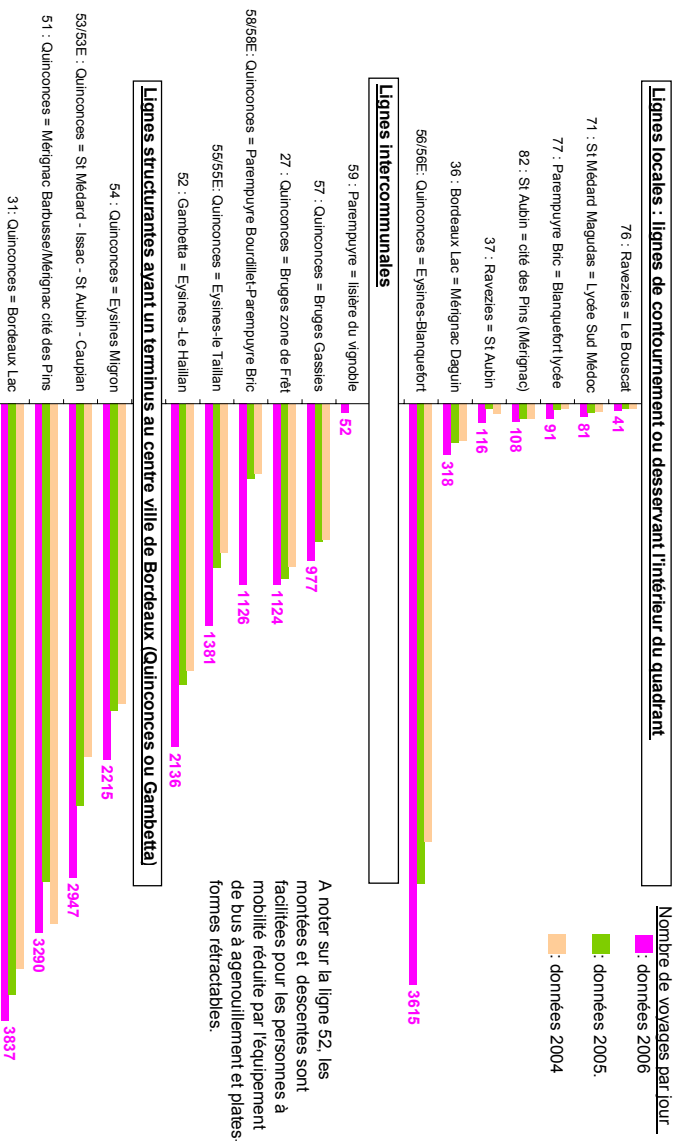
* : ne disposant pas de données pour les lignes 58/58exp et 77 au cours du 1^{er} trimestre 2004, ces 2 lignes ne sont pas comprises dans ce tableau

** : nous ne disposons pas de données détaillées par ligne pour l'année 2003 en raison d'un problème du système de billettique

*** : le nombre de voyages pour le 1^{er} trimestre 2004 est à prendre avec précautions du fait des problèmes de billettique rencontrés durant cette période

Le graphique ci-dessous présente le détail de la fréquentation sur les lignes du quadrant nord-ouest. Globalement, elles connaissent toutes une augmentation du nombre de voyages par jour.

Les lignes 76, 37 et 51 qui avaient subi une baisse de la fréquentation en 2005 ont vu la tendance s'inverser en 2006. La majorité des lignes structurantes ayant un terminus au centre ville de Bordeaux ont enregistré des augmentations de fréquentation de 4 à 18%.



- optimisation des feux sur le secteur des Quinconces
- aménagement de la barrière du Médoc.

Pour la ligne 56, sont également proposés :

- avenue de la Libération, création dans certains secteurs d'un site propre pour les bus dans le sens entrant avec optimisation des feux de signalisation et création d'emplacements de livraisons sur trottoirs
 - avenue du Médoc, aménagement de sites propres
 - avenue du Général de Gaulle, implantation des arrêts de bus sur chaussée, optimiser les feux de signalisation et création d'un giratoire avec le boulevard Montesquieu.
- L'ensemble des propositions en faveur de cette ligne laisse escompter des gains de temps de 10'18" en heure de pointe du matin (soit 18%), de 8'17" en heure de pointe du soir (soit 12%) et de 0'42" en heure creuse.

Pour la ligne 54, les propositions complémentaires sont les suivantes :

- avenue d'Eysines création de sites propres avec optimisation des feux de signalisation
 - réaménagement au niveau du lycée Tivoli : réorganisation du stationnement et mise en place d'un arrêt sur chaussée.
- Ces propositions peuvent faire espérer des gains de temps en heure de pointe du matin de 9'30" (soit 14%) à 12'10" (soit 18%), en heure pointe du soir de 6'32" (soit 10u) à 9'31" (soit 14,5%) et de 1'56" en heure creuse (soit 6%).

2005 : deux études pour le quadrant nord-ouest

Deux études ont été lancées pour améliorer la desserte du quadrant nord-ouest :

- l'étude sur la desserte du quadrant nord
- l'amélioration de la vitesse commerciale des transports en commun dans le quadrant nord-ouest

2006 : les premiers résultats

L'étude du quadrant nord lancée en 2005 dans le cadre des études de requalification des échangeurs 4 à 6 de la rocade ilées à sa mise à 2x3 voies , a établi un diagnostic du territoire mettant en évidence les enjeux suivants :

- organiser les transports en commun en favorisant des conditions de rabattement afin de permettre l'intermodalité avec notamment la mise en oeuvre de la 3ème phase du TCSP, la création d'un tramway d'agglomération, l'amélioration de la ligne TER Bordeaux-Macau,....
- retrouver de la capacité sur la rocade avec sa mise à 2x3 voies
- compléter le maillage intra rocade afin d'améliorer les pôles d'attractivité et désalter les nombreux points de passages obligés que sont en autre Labarde, le bd A, d'Aquitaine, Latite,....
- réaliser une nouvelle voie en extra rocade ou mettre en place un itinéraire de substitution afin de décharger les voies radiales congestionnées.
- mettre en place un itinéraire poids lourds privilégié en relation avec les aménagements de voirie

Dans le cadre de la mise en place du schéma directeur d'amélioration des transports en commun les lignes structurantes 54 et 56 ont été étudiées. La ligne 36 sera étudiée en cours d'année 2007.

Des propositions communes à ces 2 lignes ont été faites :

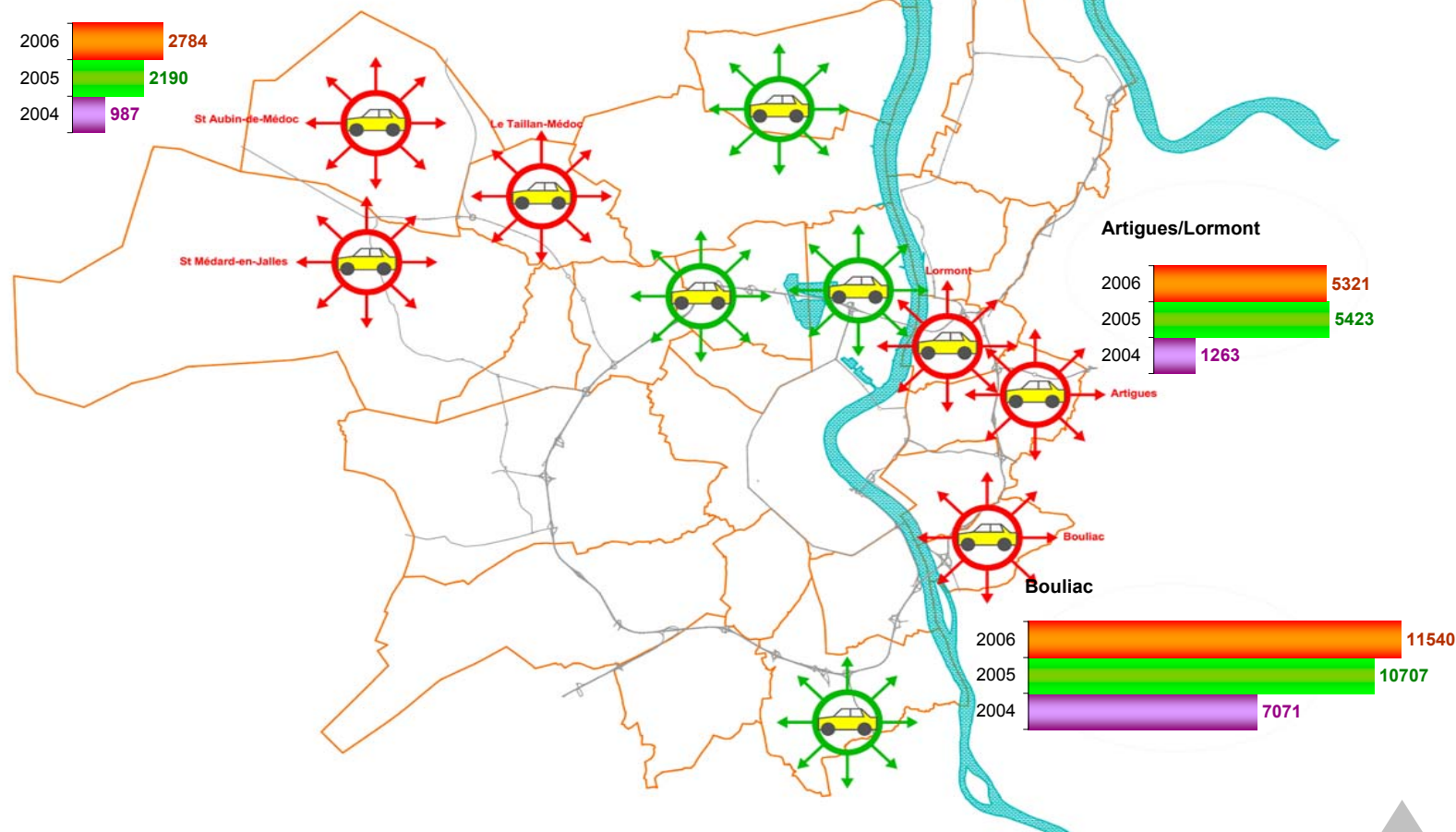
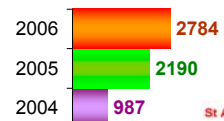
- aménagement de couloirs bus : contresens sur l'hémicycle des Quinconces, rue Ulysse Gayon, rue David Johnson
- pose de potelets antistationnement rue de la Course
- réorganiser les arrêts sur les allées de Munich

Perspectives 2007

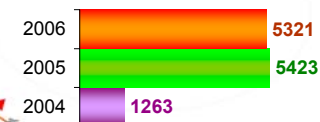
- Valider en comité de pilotage le cadre de référence de l'organisation des réseaux de déplacements de l'étude d'AP5 du quadrant nord et lancer l'étude pour
- présenter les propositions finales d'aménagement à court, moyen et long terme de l'étude pour l'amélioration de la vitesse commerciale.

TC: modes de transports alternatifs

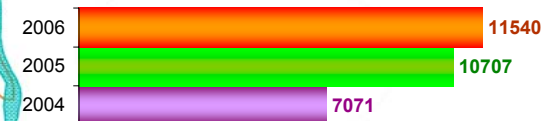
St Médard/St Aubin/Le Taillan



Artigues/Lormont

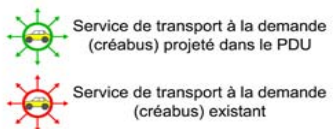


Bouliac



Fréquentation :

2004 2005 2006

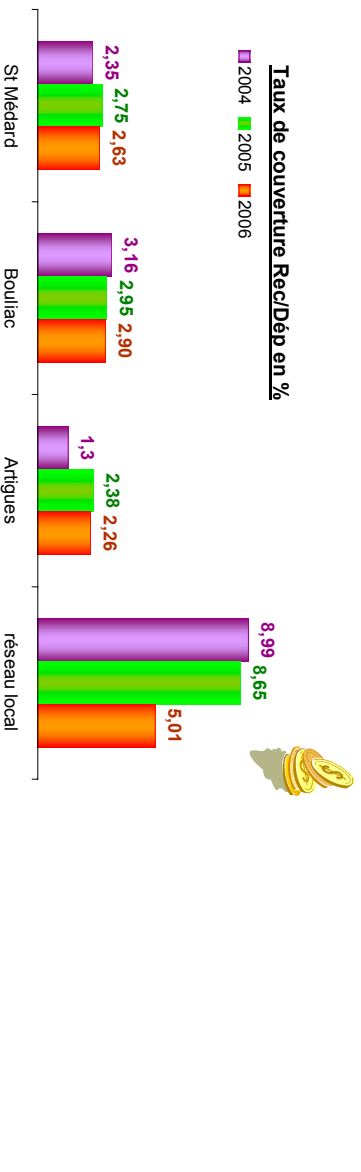


Le **coût moyen** par voyage s'est maintenu entre 2005 et 2006 sur les secteurs de Bouliac et Artigues : 16,40 € pour Bouliac (-1% par rapport à 2005), 20,58 € pour Artigues (+1% par rapport à 2005).

Quant au service de St Médard-en-Jalles/St Aubin-du-Médoc son coût moyen subit une augmentation de 3%, imputable à l'expérimentation du Taillan-Médoc qui y est rattachée.

Le **coût moyen par Km** est très différent : 4,44 € à Saint-Médard, 5,26€ à Bouliac et 7,04€ à Artigues.

Comme le coût moyen par voyage, le taux de couverture des dépenses par les recettes est pratiquement identique pour les trois services : à 2,90 % sur Bouliac, 2,63 % sur Saint-Médard et 2,26 % sur Artigues.



Ces chiffres doivent être mis en relief par rapport au reste du réseau TBC. En effet, Créabus remplit le rôle de lignes de bus de desserte locale. Mais c'est un service spécifique dont le coût est plus élevé que le coût moyen du réseau local.

Ainsi, si le coût par kilomètre parcouru reste comparable (entre 4,44 €/Km et 7,04 €/km pour Créabus contre 3,82 € sur le réseau local), le coût moyen par voyage est nettement supérieur : le service Créabus est de 2,5 à 3 fois plus coûteux (entre 16,40 et 20,58€ pour Créabus, contre 7,38€ sur le réseau local).

A noter qu'en 2005, le service Créabus était 3 à 4 fois plus coûteux que le réseau local qui a accusé en 2006 une augmentation de 36%. Seul le service sur St Médard-en-Jalles a subi une augmentation substantielle (13%) imputable au service expérimental du Taillan-Médoc.

Il en est de même pour le taux de couverture. Alors que les recettes couvrent 5,01% des dépenses du réseau de desserte locale, elles ne couvrent au maximum que 2,90 % pour Créabus.

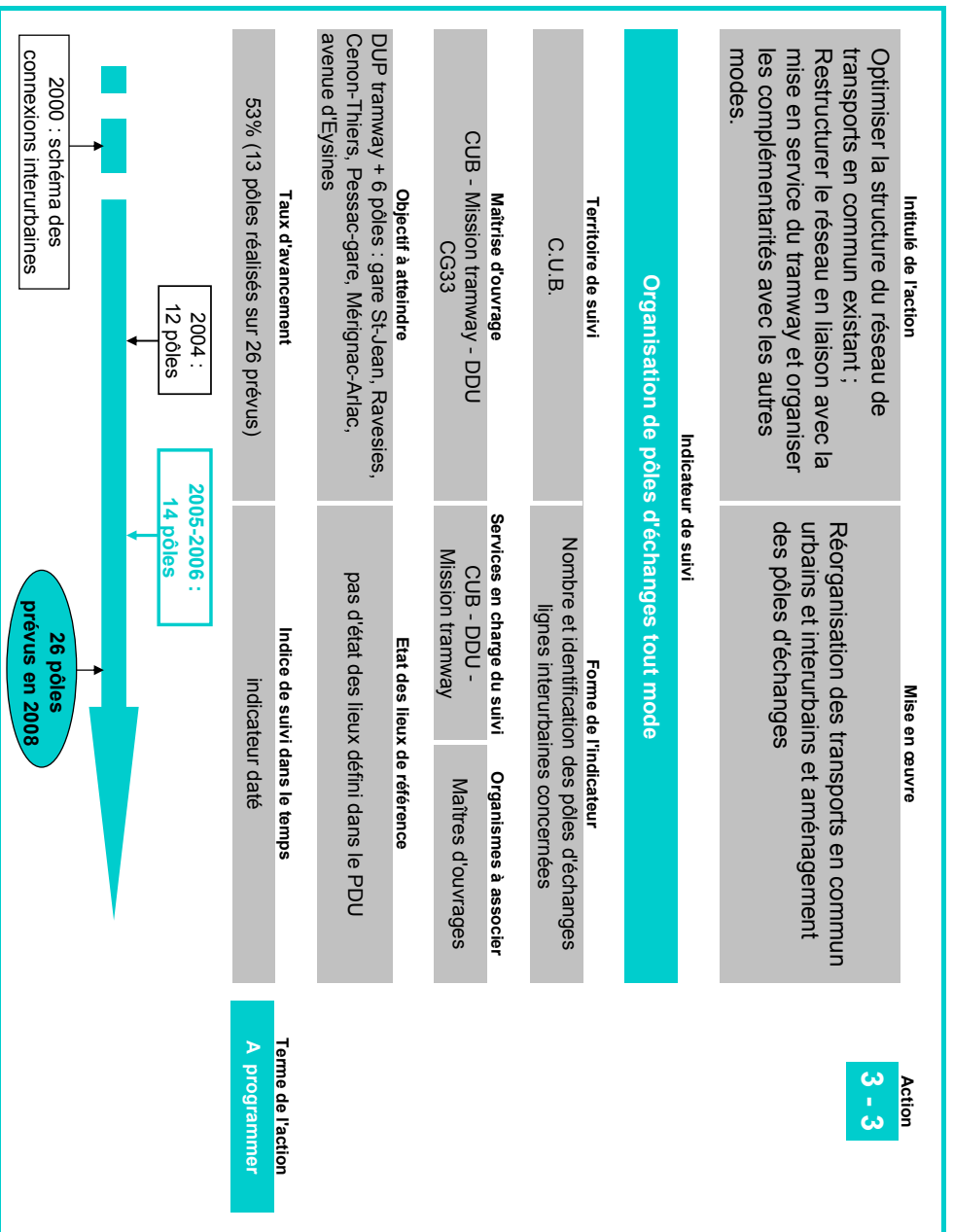
Ces résultats s'expliquent par le caractère géographique des secteurs desservis par Créabus : il s'agit de territoires peu denses, excentrés et peu desservis par ailleurs.

La suppression des lignes 24 et 83 dans le réseau local explique la baisse de 42% du taux de couverture de ce dernier (passant ainsi de 8,65% à 5,01%), mais également la baisse de la fréquentation de 26% (soit 4 128 194 voyages en moins pour le réseau local). Cependant, le coût par voyage et le coût au Km ont subi une relative augmentation.

AMELIORER LES TRANSPORTS COLLECTIFS

Perspectives 2007

Bilan du service expérimental au Taillan-Médoc.



La mise en service des pôles d'échanges de la 2^{de} phase du tramway est prévue pour 2008. L'année 2006 a été une année de poursuite des études et de préparation des travaux qui ont débuté en fin d'année.

Ligne A

Le pôle Grand Camé

Il s'agit d'un parc-relais de surface, d'une capacité d'accueil de 388 véhicules et 40 vélos.

Le pôle de Floirac-Dravemont

Il s'agit d'un parc de surface, d'une capacité d'accueil de 53 véhicules et 40 vélos. Une extension est à l'étude en 2006.

Le pôle intermodal de Cenon-Pont Rouge

L'aménagement d'un pôle intermodal à Cenon est au coeur de différents projets sur le secteur nord de la rive droite. La CUB mène, avec ses partenaires, une démarche concertée afin d'assurer la cohérence d'aménagement de ce secteur en pleine mutation urbaine et de mettre en oeuvre une politique de maîtrise foncière et d'aménagement coordonnée.

• Les enjeux urbains

Il s'agit de créer des liens entre la ville basse et la ville haute de Cenon afin de désenclaver la ville basse qui rassemble les fonctions administratives et les éléments emblématiques de la ville tels que les espaces naturels à valoriser en espaces conviviaux.

L'aménagement du pôle intermodal s'inscrit dans le projet de réorption du bouchon ferroviaire de l'agglomération bordelaise. Ainsi, celui-ci prévoit de :

- doubler les voies ferroviaires,
- fermer la halte de la Benaugue,
- créer une nouvelle halte à Cenon-Pont-Rouge.

• Les objectifs fonctionnels du pôle

1) Offrir des conditions optimales à l'intermodalité entre tous les modes de déplacement (VP, vélo, TC) et notamment entre le tramway et le TER :

- en prévoyant l'accessibilité entre les stations tram et TER, en aménageant des espaces pour la dépose-minute,

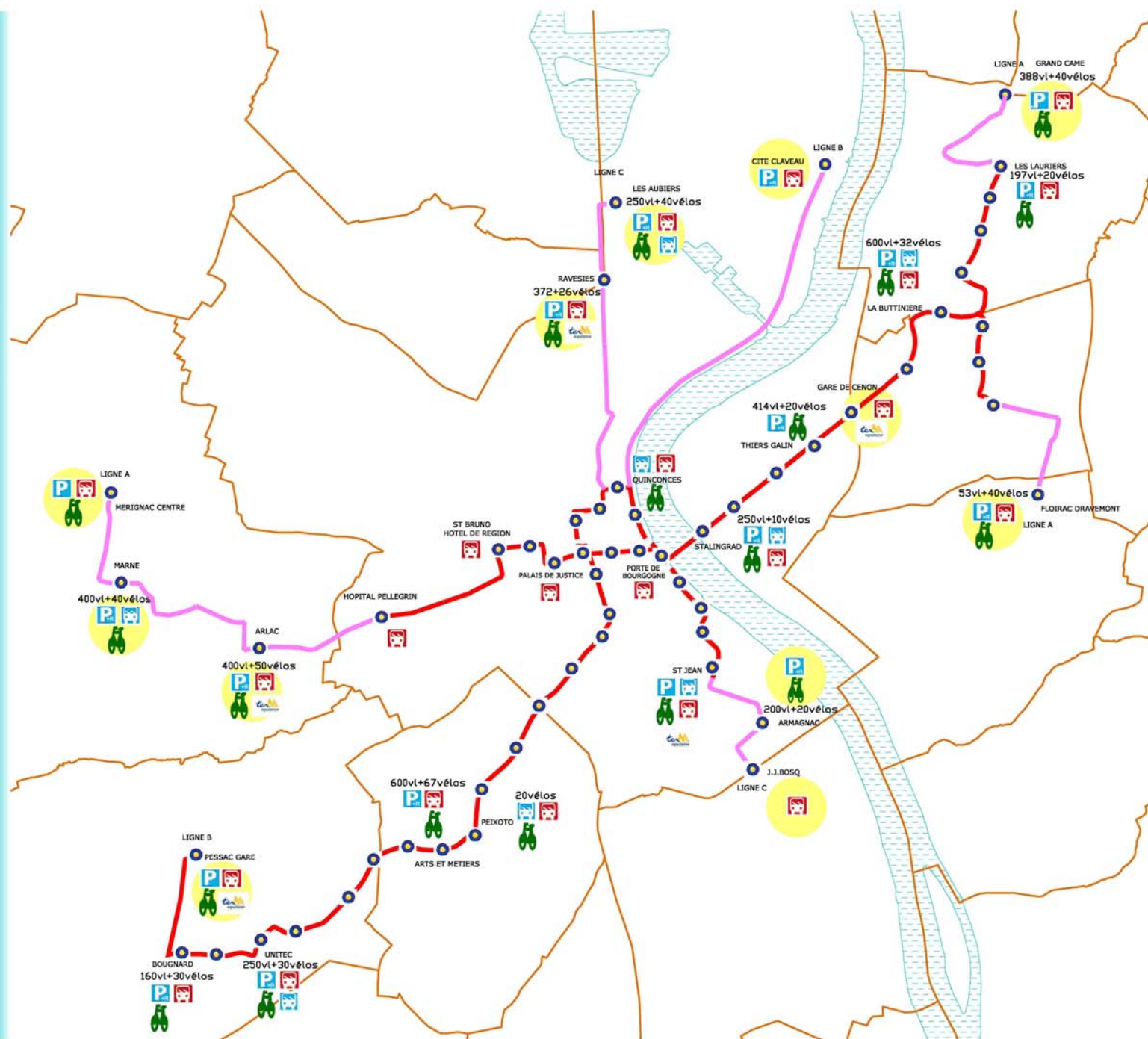
2) Offrir une capacité de stationnement VP à l'attention des usagers du TER et y intégrer le stationnement des deux-roues.

3) Mettre en place des itinéraires sécurisés et lisibles pour assurer l'interface entre les différents composants du transport du pôle intermodal et l'ensemble des quartiers voisins.

4) Intégrer la possibilité d'un raccordement pour un futur TCSP empruntant le pont Bacalan-Bastide.

Le site est inscrit dans les orientations d'aménagement du PLU. Ces principes d'aménagement ont été validés par le comité de pilotage partenarial du projet en juin 2005. Sur ces bases, des scénarios d'aménagement sont en cours d'élaboration (étude menée par l'A.Urba).

Pôles d'échanges tout mode



Scénarios d'aménagement à long terme

Le doublement de la voie ferrée est prévu à l'est. Ainsi, deux hypothèses d'aménagement prévoit le développement du pôle vers l'Est :

- création de la halte intermodale, avec aménagement d'accès depuis les trottoirs nord et sud et depuis la plate-forme centrale du tramway,
- création d'un espace public, parvis ouvert vers le pôle d'équipement municipal, et favorisant les liens entre le pôle et les quartiers riverains,
- arrivée éventuelle d'un TCSP, dans le cadre du projet de boulaage des boulevards et du pont Bacalan/Bastide,
- aménagement d'un pôle d'échanges pour les bus urbains,
- création d'un parc de stationnement, sur 2 niveaux, sous l'ouvrage SNCF.
- création d'un passage souterrain piéton au nord, réservé à l'accès aux quais.

Ces hypothèses cherchent à améliorer l'interconnexion entre les différents modes de transport tout en insérant ces équipements dans un contexte urbain favorable au dynamisme de la rive droite.

En 2006, les travaux pour doubler les voies ferroviaires à l'Est et aménager la halte de Cenon-Port Rouge débutent. La halte de la Benaugue est fermée en juillet. Les travaux sont prévus en 2 phases : de la Benaugue à St Jean, et de la Benaugue à Cenon. Les travaux d'aménagement de la halte de Cenon-Port Rouge sont interrompus en décembre.

Le pôle Ariac

Il s'agit d'un parc-relais en ouvrage d'une capacité d'accueil prévue de 400 véhicules et 50 vélos, dont la maîtrise d'oeuvre a été confiée, en 2005 au cabinet d'architectes Schall et Birkui. Ce parc-relais est doté d'un pôle d'échanges entre le tramway, les bus et les TER (projet de halte ferroviaire à l'étude). Il comprend également un local d'exploitation du réseau et offre la possibilité d'implantations de commerces.

coût (estimation) : 4 millions d'€.



Image de synthèse du projet d'aménagement du pôle Ariac.

Le pôle Marne

Il s'agit d'un parc-relais en ouvrage d'une capacité d'accueil prévue de 400 véhicules et 40 vélos, sur 5 niveaux. Il est doté d'un pôle d'échanges avec les bus.

En 2005, le concours pour la maîtrise d'oeuvre a été attribué au cabinet d'architectes Mazzières et Loistier. Le début des travaux est prévu en 2007.

Coût (estimation) : 4 millions d'€.



Image de synthèse du projet d'aménagement du pôle Marne

Le pôle Mérianac centre

Il s'agit d'un parc de stationnement mixte : une partie seulement du parc (80 places) sera consacrée, à partir de 2007, au stationnement des abonnés du réseau TBC. En utilisant ce parc de stationnement déjà existant, il s'agit de mutualiser les équipements en fonction des besoins de l'ensemble des usagers.

Ligne B



Image de synthèse du projet d'aménagement du pôle Pessac.

Le pôle de Pessac centre

Après la démolition de l'ancienne gare de Pessac, le bâtiment intermodal a été inauguré en avril 2006. Cependant, seule la fonction de gare est assurée, le tramway ne desservant le pôle qu'en 2007. Le pôle accueillera alors les services techniques et commerciaux de la SNCF et de Véolia transport, ainsi que des bureaux aux étages supérieurs. Il pourra également accueillir des commerces. Le parc de stationnement offrira 80 places pour les abonnés du réseau TBC.

2006 est l'année des travaux d'aménagement du projet urbain encadrant ce pôle.

1) un pôle intermodal : aménager les espaces publics pour l'intermodalité. Il s'agit de faciliter les échanges entre les différents modes de transport : TER / tram / bus / piétons / vélos / automobile.

Pour cela, un passage souterrain (avec ascenseur) pour améliorer l'accès aux quais TER sera créé. Les quais de bus sont prévus devant le pôle et en face, rue Gambetta.

De même, des places de stationnement des vélos sont prévus sur le parvis nord. Un projet de location de vélos à proximité est également en cours d'élaboration.

La création d'un parvis facilitera aussi l'accès des piétons au pôle et au parking.

Enfin, concernant les échanges avec les automobilistes, une étude est en cours sur l'utilisation d'une partie du parc de stationnement comme parc-relais (tarif lié à l'usage des TC). Ces aménagements sont prévus pour 2007.

2) un projet urbain : assurer la "couture urbaine" entre le centre ville et le quartier sud (marché), afin de permettre le développement des espaces des deux côtés de la voie ferrée. Pour cela, l'accent est mis sur les liaisons piétons avec le centre ville. Ainsi, un axe convivial assure la liaison en mode doux avec le centre ville, et le quartier sud (qui accueille le marché), grâce à l'aménagement d'un passage souterrain pour les vélos et les piétons (prévu pour 2008).

Ligne C

Le pôle des Aubiers

Il s'agit d'un parc-relais de surface d'une capacité d'accueil de 250 véhicules et 40 vélos sous abris. Il sera doté d'un pôle d'échanges avec les bus urbains et les cars interurbains, ainsi que d'un bâtiment d'exploitation du réseau.

Le pôle Raviesies

Il s'agit d'un parc-relais en ouvrage dont la maîtrise d'oeuvre a été confiée au cabinet d'architectes Grumbach et Augier, en conférence avec le projet immobilier et de restructuration urbaine dans lequel il s'intègre.

Le parc-relais aura une capacité d'accueil de 372 véhicules et 26 vélos, sur 6 niveaux.

Coût (estimation) : 3.8 millions d'€.

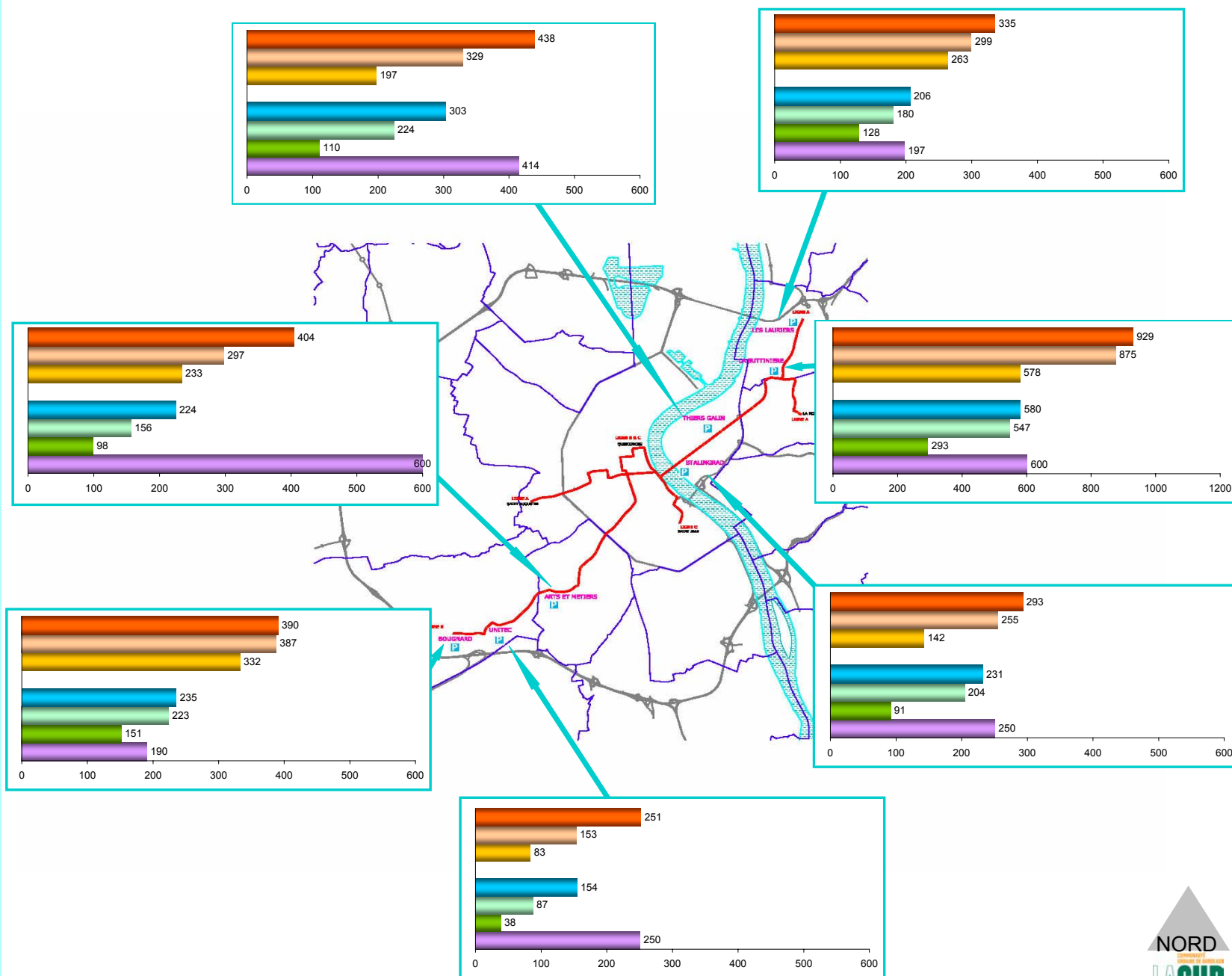
Le pôle Armaugac

Il se situe au niveau de la station Carles Vernet. Il s'agit d'un parc-relais de surface d'une capacité d'accueil de 200 véhicules et 20 vélos.

FREQUENTATION DES PARCS RELAIS

Légende

- moyenne journalière de voyageurs en 2006
- moyenne journalière de voyageurs en 2005
- moyenne journalière de voyageurs en 2004
- moyenne journalière de véhicules en 2006
- moyenne journalière de véhicules en 2005
- moyenne journalière de véhicules en 2004
- capacité



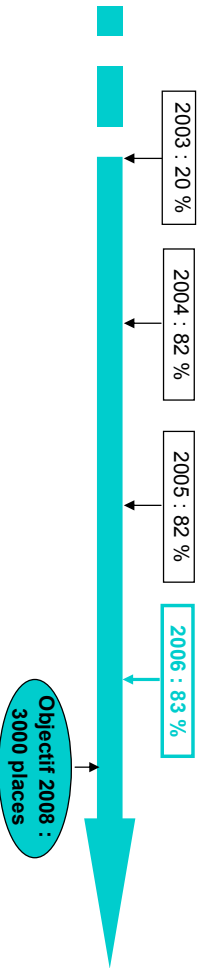
- Restructurer le réseau de transports en commun et organiser les complémentarités avec les autres modes
- Mettre en œuvre un programme de création de parcs publics en faveur de l'intermodalité, en liaison avec le tramway mais également avec le réseau bus

Mise en œuvre
Création de parcs relais

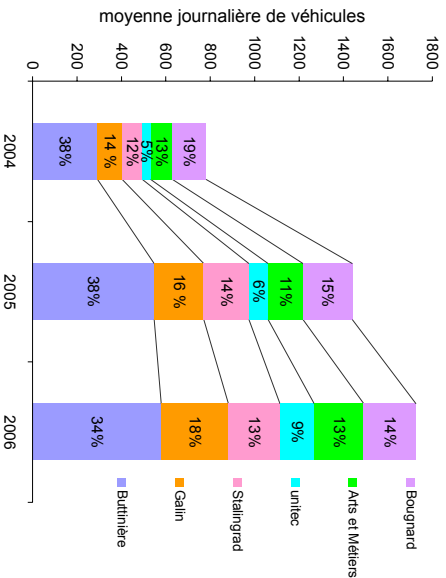
Indicateur de suivi
Offre en stationnement dans les parcs relais

Territoire de suivi		Forme de l'indicateur	
C.U.B.		Nombre de places VP et 2 roues dans les parcs relais	
Maîtrise d'ouvrage		Services en charge du suivi	
CUB - DDU / CG33 / REGION		CUB - DDU Maîtres d'ouvrages	
Objectif à atteindre		Etat des lieux de référence	
3000 places de stationnement en parcs-relais		0 parc-relais	
Taux d'avancement		Indice de suivi dans le temps	
83% (2501 places réalisées)		Indicateur de cadrage	

Terme de l'action
A programmer



En 2004, la mise en service du tramway a été accompagnée de l'ouverture des parcs-relais offrant une tarification attractive favorisant le co-voiturage. 2471 places étaient offertes dans les 7 parcs-relais du réseau en 2004.



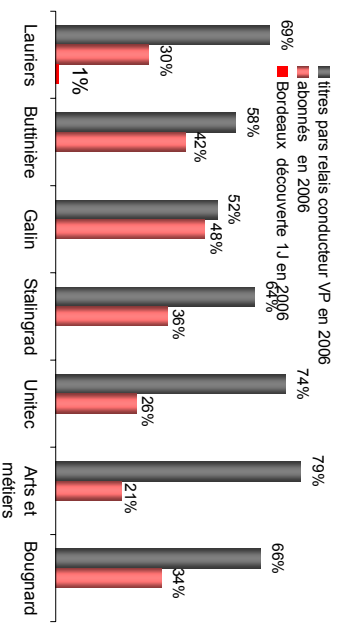
L'étude de la fréquentation moyenne journalière sur l'année nous montre que la répartition des usagers sur les différents parcs-relais reste stable depuis 2004. Le parc de la Butinière reste le parc le plus fréquenté et celui d'Unitec le moins fréquenté. Cependant, il présente des perspectives positives d'évolution. On observe qu'il a supporté la plus forte augmentation entre 2005 et 2006 : +77% soit +24 450 véhicules en plus sur l'année faisant passer la fréquentation journalière de 87 à 154 véhicules.

L'offre en parc-relais permet de capter de nouveaux abonnés

En effet, pour Les Lauriers, Butinière, Galin, Arts et Métiers et Bougnard, on constate, depuis 2004, une baisse du titre par-relais au profit de l'abonnement Connex donnant accès gratuit au seul conducteur.

Sur les autres parcs-relais, on enregistre une certaine stabilité. Cependant, on constate que le nombre de titre par-relais reste la pratique préférentielle des utilisateurs, en effet pour 10 entrées, 7 se font par titre par-relais contre 3 abonnements Connex.

Le titre "Bordeaux découverte" est très peu utilisé : uniquement sur les Lauriers, il est de 1% depuis 2004.



2006: un succès croissant
Les parcs relais ont accueilli 1 106 624 voyageurs (947 127 en 2005) pour un total de 703 202 véhicules (591 985 en 2005) soit une augmentation de 16,8% de leur fréquentation. Ainsi, on mesure, en 2006, une fréquentation moyenne de 1940 véhicules/jour contre 1 622 en 2005, soit un taux annuel moyen d'occupation de 78% contre 65% en 2005.
Le parc-relais Bougnard à Pessac a été augmenté de 30 places portant ainsi à 2501 le nombre total de places offertes.

Point positif : tous les parcs relais enregistrent depuis 2004, une augmentation de leur taux de fréquentation. Le parc d'Unitec enregistre la plus importante augmentation entre 2005 et 2006 : +77% soit +24 450 véhicules en plus sur l'année.

Taux d'occupation des parcs relais

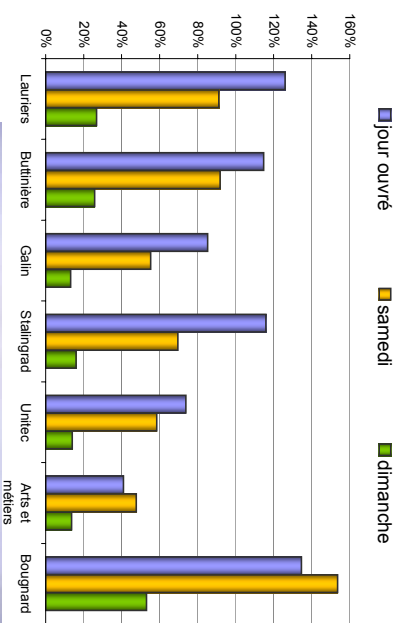
Une étude plus approfondie nous montre que les jours ouvrés sont les jours enregistrant les taux les plus élevés d'occupation des parcs sur la semaine, hormis pour les parcs-relais de Bougnard et Arts et Métiers, où le samedi est le jour de la semaine le plus chargé. Le dimanche reste pour tous les parcs le jour présentant le taux d'occupation le plus faible.

Cependant, on observe de nouvelles pratiques de déplacements : les parcs-relais permettent de répondre aux besoins de la clientèle familiale, pour des déplacements domicile/achat ou domicile/loisirs. Ces nouvelles tendances restent à être mesurées de façon plus fiables dans le cadre d'une enquête-ménages déplacements sur l'agglomération.

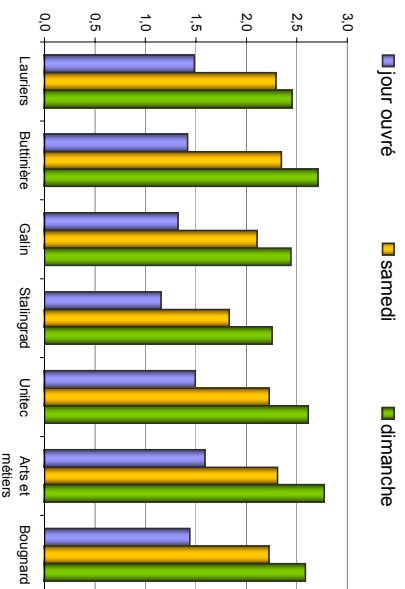
Certains parcs optimisent leur capacité de stationnement grâce à un foisonnement important (mesuré par un taux d'occupation supérieur à 100%) :

- Les Lauriers : 126%
- Butinière : 115%
- Stalingrad : 116%
- Bougnard : 135%

Les autres parcs ne sont pas utilisés au maximum de leur capacité.



Taux d'occupation des véhicules : Vive le covoiturage le week-end !



😊 Le nombre de personnes par véhicules est supérieur le dimanche et le samedi dans tous les parcs relais. Ceci traduit une pratique de co-voiturage pour le week-end plus importante que les jours ouvrés.

Arts et métiers est le parc ayant le plus de personnes par véhicules les jours ouvrés.

☹️ Point négatif : on observe depuis 2004 une baisse du taux d'occupation des véhicules en semaine.

Stalingrad est, quel que soit le jour de la semaine le parc enregistrant le moins de personnes par véhicules.

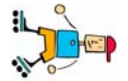


AMELIORER LES TRANSPORTS COLLECTIFS

La tarification du réseau est détaillée page 75, action 3-5.

Perspectives 2008

Le réseau tramway en cours de réalisation prévoit 2 parcs-relais supplémentaires sur la ligne des Aubiers (400 et 200 places), et éventuellement un parc-relais à Bacalan (200 places)

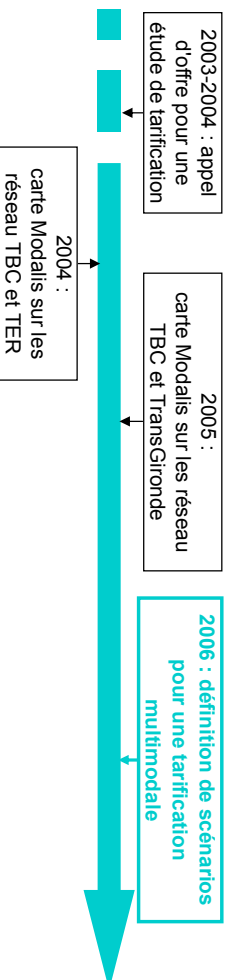


Intitulé de l'action
Optimiser la structure du réseau existant, restructurer le réseau de transports en commun (tramway) et organiser les complémentarités avec les autres modes

Mise en œuvre
Mise en place d'une nouvelle tarification multimodale

Indicateur de suivi Tarification multimodale : degré d'avancement du projet

Territoire de suivi		Forme de l'indicateur	
C.U.B.		Descriptif de l'état d'avancement du projet	
Maîtrise d'ouvrage	CUB	Services en charge du suivi	Organismes à associer
		CUB - DDU	Région, CG 33
Objectif à atteindre		Etat des lieux de référence	
pas d'objectif défini dans le PDU		2000 : absence de titres intermodaux	
Taux d'avancement		Indice de suivi dans le temps	
action en cours		action ponctuelle	
		Terme de l'action	
		A programmer	



Les objectifs de l'étude

Il s'agit de diminuer la part modale de la voiture au profit des transports en commun. Pour cela, l'amélioration de l'attractivité des transports en commun est nécessaire, notamment en facilitant les accès aux différents réseaux desservant l'agglomération.

L'étude consiste à analyser la faisabilité de la création d'une gamme tarifaire intermodale et multimodale sur le bassin de transports de l'agglomération bordelaise, en étudiant :

- l'harmonisation des titres monomodaux,
- l'harmonisation des profils de clientèles monomodaux,
- les aspects financiers de l'intermodalité tarifaire (répartition des recettes, des charges, ressources potentielles),
- les aspects fonctionnels (la commercialisation, les services après-vente...)
- les contraintes billettiques,
- l'organisation, voire la structure à mettre en place entre exploitants et/ou autorités organisatrices.

Les étapes

L'étude se décompose en 3 phases :

- la construction de scénarios de tarification,
- l'évaluation des scénarios, l'analyse de leurs impacts,
- les propositions de mise en œuvre.

2006 : définition de scénarios (phase 1)

1) Le scénario "au fil de l'eau"

Il s'agit de développer des titres intermodaux combinés. Les titres combinés sont la juxtaposition de titres existants sur les réseaux urbains, interurbains et ferroviaires, rassemblés sur un titre commune. La carte Modalis fonctionne actuellement suivant ce scénario.

Dans ce cas, le titre intermodal est un moyen de faciliter les pratiques intermodales existantes. La billettique intégrée facilite son fonctionnement en permettant l'acquisition d'un seul titre de transport sur un seul point de vente pour l'accès à l'ensemble des réseaux. Pour autant, les tarifs relèvent des politiques tarifaires de chaque autorité organisatrice des transports suivant une logique propre à l'exploitation de chaque réseau.

2) Le scénario intermédiaire

Ce scénario fait cohabiter les titres et politiques tarifaires de chaque réseau, avec l'introduction de véritables titres intermodaux. Il s'agit de titres communs pour les abonnements uniquement, relevant d'une politique tarifaire commune permettant d'inciter fortement les pratiques intermodales, de manière à concurrencer le coût d'utilisation de la voiture, notamment pour les déplacements domicile/travail.

3) Le scénario volontariste

Cette situation redessine l'organisation des transports. Elle implique :

- la suppression des titres "monomodaux" et l'offre exclusive de titres intermodaux, permettant l'accès aux réseaux urbain, interurbain et ferroviaire,
- la définition d'une politique tarifaire commune à la région, au Conseil général et à la Cub, s'imposant sur l'ensemble des réseaux de transport.

Quelques dates...

2004 : la carte Modalis est lancée en décembre 2004 pour les salariés aquitains. Il s'agit d'un titre de transport combiné : les usagers des TER et du réseau TBC disposent désormais d'un titre commun aux deux réseaux, vendu par la SNCF et proposant une réduction de 25% sur chaque réseau.

2005 : la carte Modalis est étendue au réseaux TBC/TransGironde : titre commun, proposant une réduction de 25% sur chaque réseau (hormis les abonnements scolaires).

Perspectives 2007

- évaluation des impacts des scénarios sur la fréquentation, les recettes,
- les exploitants... (phase 2).
- choix d'un scénario.



Action

3 - 4

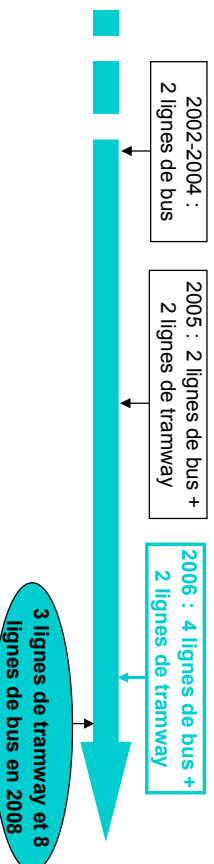
Intitulé de l'action
Certifier selon la norme "AFNOR Services" les 3 lignes de tramway, 8 lignes de bus et mettre en place un plan qualité sur l'ensemble du réseau

Mise en œuvre
Mettre en œuvre une approche qualité suivant les critères définis par AFNOR services fondés sur les besoins et les attentes des clients.

Indicateur de suivi

nombre de lignes du réseau TBC certifiées AFNOR

Territoire de suivi		Forme de l'indicateur	
C.U.B.		Nombre de bus équipés et part dans le parc total existant	
Maîtrise d'ouvrage		Services en charge du suivi	
CUB - DDU		CUB - DDU	Organismes à associer
			VEOLIA
Objectif à atteindre		Etat des lieux de référence	
3 lignes de tramway 8 lignes de bus en 2008		0 lignes en 2000	
Taux d'avancement		Indice de suivi dans le temps	
0,27		indicateur de cadrage jalonné	



En 2006, nous comptons 4 lignes de bus et 2 lignes de tramway

certifiées :

- la ligne 53, sa certification obtenue en 2002, a été reconduite en 2004 jusqu'au 31 mars 2006. Le 27 septembre 2006, la reconduction de sa certification a été obtenue jusqu'au 31 mars 2007
- les lignes 22, 41 et 48 ont été certifiées pour la première fois le 27 novembre 2006
- les lignes A et C du tramway certifiées en 2005, elles ont obtenu leurs reconductions le 24 novembre 2006 jusqu'au 31 mars 2007.

Pour information : la ligne 35, a obtenue sa certification en 2002, qui a été reconduite en 2004 jusqu'au 31 mars 2006. La procédure fut alors suspendue en raison des travaux sur le secteur de Mérignac perturbant le réseau. Sa reconduction est prévue pour 2007.



Perspectives 2007

4 Nouvelles lignes à certifier : 54, 55, 56, et B



AMELIORER LES TRANSPORTS COLLECTIFS

Intitulé de l'action

- Améliorer la qualité de l'offre bus et l'image du réseau
- Certifier, selon la norme "Afnor Services", les 3 lignes de tramway, 8 lignes de bus et mettre en place un plan qualité sur l'ensemble du réseau

Mise en œuvre

La qualité concerne :

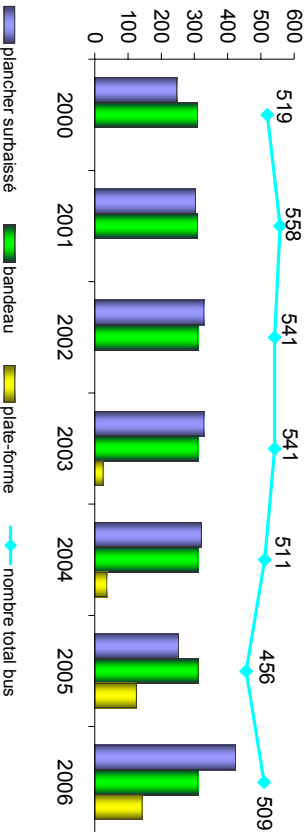
- l'équipement des bus,
- l'équipement des arrêts.

Indicateur de suivi

- Nombre d'arrêts de bus équipés d'un plan de quartier, d'un affichage des horaires de passage, d'un abri-voyageurs, d'un système d'information des voyageurs,
- Nombre de bus équipés d'un plancher surbaissé, d'une plate-forme rétractable, d'un bandeau annonçant l'arrêt suivant,
- Nombre de lignes équipées d'un système d'aide à l'exploitation.

Territoire de suivi		Forme de l'indicateur	
C.U.B.		Nombre d'arrêts et de bus équipés, part dans la totalité des arrêts et des bus existants	
Maîtrise d'ouvrage		Services en charge du suivi	
CUB - DDU		CUB - DDU	Organismes à associer
			VEOLIA
Objectif à atteindre		Etat des lieux de référence	
1889 abris voyageurs 20 lignes équipées en SAE		1389 abris voyageurs en 1999 11 lignes équipées en SAE en 2000	
Taux d'avancement		Indice de suivi dans le temps	
action en cours		indicateur de cadrage	
		Terme de l'action A programmer	

Les équipements des bus

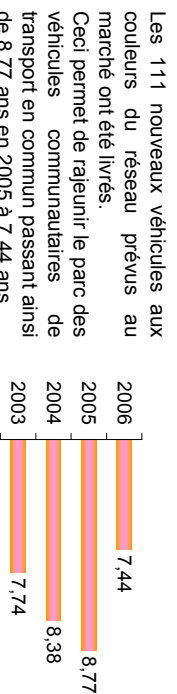


2005-2006 :



29 lignes sont équipées d'un système d'aide à l'exploitation : l'objectif du PDU (20 lignes) est dépassé.

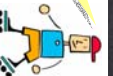
âge moyen des bus



Les 111 nouveaux véhicules aux couleurs du réseau prévus au marché ont été livrés. Ceci permet de rajeunir le parc des véhicules communautaires de transport en commun passant ainsi de 8,77 ans en 2005 à 7,44 ans.



L'accessibilité du réseau est détaillée page 83, action 3-14.



Perspectives 2007

Acquisition de 8 bus articulés GNV et 20 bus standards GNV et 10 autobus à gabarit réduit gazole tous équipés en plancher surbaissé, climatisation, plate-forme rétractable et aménagement PMR.



- Nombre d'arrêts de bus équipés d'un plan de quartier, d'un affichage des horaires de passage, d'un abri-voyageurs, d'un système d'information des voyageurs,
- Nombre de bus équipés d'un plancher surbaissé, d'une plate-forme rétractable, d'un bandeau annonçant l'arrêt suivant,
- Nombre de lignes équipées d'un système d'aide à l'exploitation.

Les aménagements des arrêts bus

Historique

Le nouveau réseau de bus a été mis en place le 3 juillet 2004. Cette restructuration a modifié la structure des arrêts de bus : 101 arrêts ont été renommés, 356 arrêts supprimés, 389 arrêts créés, 34 arrêts déplacés.

Parallèlement, la Cub a lancé, le 12 juillet 2004, une procédure d'appel d'offres pour la mise à disposition d'abris voyageurs et de services d'intermodalité pour le réseau de bus communautaire. Il s'agit :

- d'améliorer le confort des usagers,
- être réactif aux évolutions du réseau de bus et répondre aux diverses demandes des communes et usagers,
- donner une unité à l'ensemble du réseau sur l'agglomération.

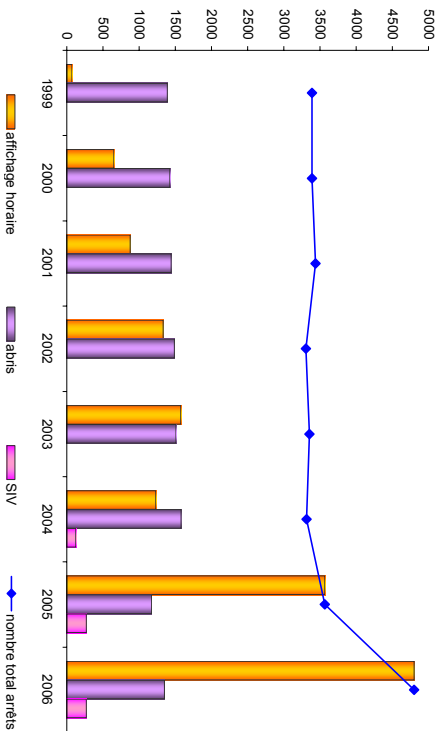
Ce marché a été attribué en décembre à la société Clear Channel.

Les nouveaux abris choisis par la CUB ont été conçus par l'architecte designer Wiege. Désormais, tous les abris du réseau seront identiques afin d'assurer l'homogénéité du réseau sur le territoire et de renforcer son image.

Les emplacements des abris ont été choisis de façon conjointe entre la Cub, VEOUA Bordeaux et Clear Channel, suivant plusieurs critères :

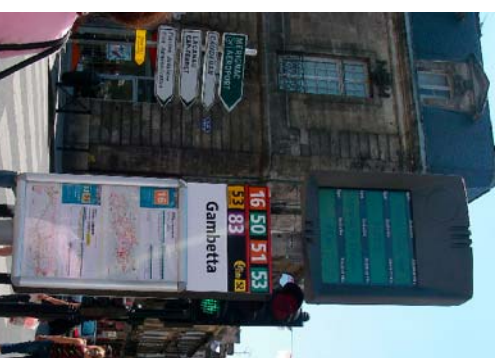
- une étude d'opportunité fondée sur le nombre de montées et de descentes aux arrêts, afin de privilégier les implantations d'abris sur les arrêts de montée,
- une étude de faisabilité afin de vérifier les conditions techniques d'implantations des abris, en fonction des exigences requises en matière de sécurité routière, de signalisation et d'accessibilité.

Cette analyse a permis de préciser les emplacements de chaque abris et le modèle (abris simple, double, publicitaire, auvent, etc...)



2006 : suite du renouvellement des abris du réseau

En 2005, 1000 abris ont été renouvelés, en 2006 tous les abris MDO et Decaux ont été remplacés, ainsi fin 2006, 1350 nouveaux abris ont été mis en place.



Concernant l'affichage des horaires aux points d'arrêts, l'objectif du PDU est atteint en 2005, puisque tous les arrêts (équipés d'abris ou uniquement d'un poteaux) sont dotés de cet affichage.

AMÉLIORER LES TRANSPORTS COLLECTIFS

Perspectives 2007

Pose de 350 abris sur le réseau portant ainsi l'ensemble du marché à 1700 abris voyageurs.

Intitulé de l'action

- Améliorer la qualité de l'offre bus et l'image du réseau
- Aménager des sites propres en préfiguration de la desserte tramway

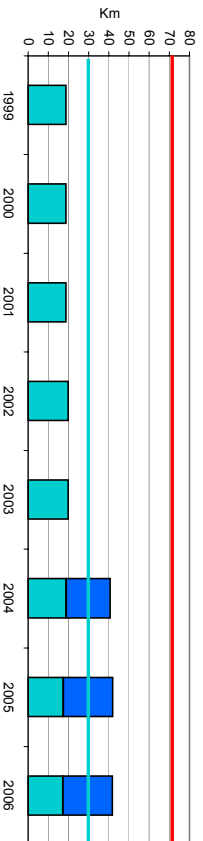
Mise en œuvre

- Améliorer la vitesse commerciale et la régularité des bus
- Création de sites propres bus sur Bègles et sur les quais rive gauche (préfiguration des extensions du tramway)

Indicateur de suivi Linéaire de couloirs bus et site propre Carrefours autorisant la priorité aux bus

Territoire de suivi		Forme de l'indicateur	
C.U.B.		Nombre de km de couloirs bus et localisation	
Maîtrise d'ouvrage		Services en charge du suivi	
CUB - DDU		CUB - DDU	
		Organismes à associer	
		CONNEX	
Objectif à atteindre 12 km de couloirs bus supplémentaires, soit 30 km		Etat des lieux de référence 18,8 km en 1999, dont 5,5 km en site protégé	
Taux d'avancement 62% de couloirs bus réalisés		Indice de suivi dans le temps indicateur de cadrage	

Terme de l'action
A programmer



objectif : 73,3 Km
de sites propres

objectif : 30 Km
de couloirs bus

■ tram
■ couloirs bus
* Le tramway se substitue aux couloirs bus sur certains axes

Réalisation de couloirs bus

Si l'objectif quantitatif du PDU de 30 Km de couloirs-bus est loin d'être atteint (seulement 17,2 Km en 2006), on peut constater que l'objectif qualitatif est est cours de réalisation. En effet, le positionnement des couloirs-bus (voir carte ci-contre) répond aux besoins prioritaires identifiés par le PDU. Leur impact sur la circulation des bus dans le trafic urbain est renforcé par les ??? feux autorisant la priorité aux bus.

La réduction, en 2006, de 100 m de couloirs et la suppression de 3 feux prioritaires s'expliquent par les travaux de réaménagement du cours Victo Hugo à Bordeaux.

Les barrières d'Arès, de Pessac et de Toulouse (peu équipées) sont traitées dans le cadre de l'amélioration de la vitesse commerciale (franchissement des boulevards).

Amélioration de la vitesse commerciale

Objectifs

Il s'agit de définir les moyens permettant avant tout d'augmenter la régularité des bus et ainsi de fluidifier le réseau.

Méthodologie

1) **Réalisation d'un état des lieux des points noirs** des itinéraires de bus avec une campagne de mesure Ophior. Cet exercice, permet d'identifier les sources précises pénalisant la circulation des bus, il permet connaître la progression des bus, minute par minute, en décomposant :

- le temps d'attente en station (accès et sortie d'un arrêt),
- le temps de roulage,
- le temps d'échange des passagers,
- le temps d'attente aux feux,
- le temps d'attente en ligne (embouteillages).

On obtient ainsi l'identification des retards aux arrêts, la localisation des difficultés liées au trafic routier, la détermination des vitesses commerciales en heures pleines et en heures creuses, Cet état des lieux vise à identifier et expliquer les problèmes.



2) **Proposition d'aménagements** pour résorber les points noirs : amélioration de phasage de feux, création de sites propres, réaménagements de carrefours, lutte contre le stationnement gênant...

3) **Lancement d'une étude spécifique sur le franchissement des barrières** par appel d'offres.

Rappel

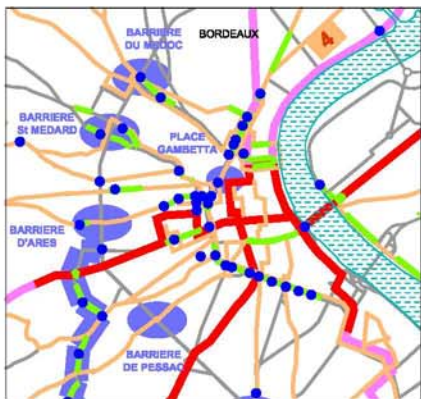
2004 : sélection de 16 lignes prioritaires à étudier :

- les structurantes et express présentant les plus fortes fréquentation et les difficultés les plus importantes de circulation:
- * secteur nord ouest : 54 et 56
- * secteur ouest : 16, 50 et 48
- * secteur sud-ouest : 20/21, 23, 42, 45 et 46
- * secteur rive droite : 5 et 6
- * secteur Bordeaux : 4
- les lignes circulaires 34, 35, 36, 9 et 11.

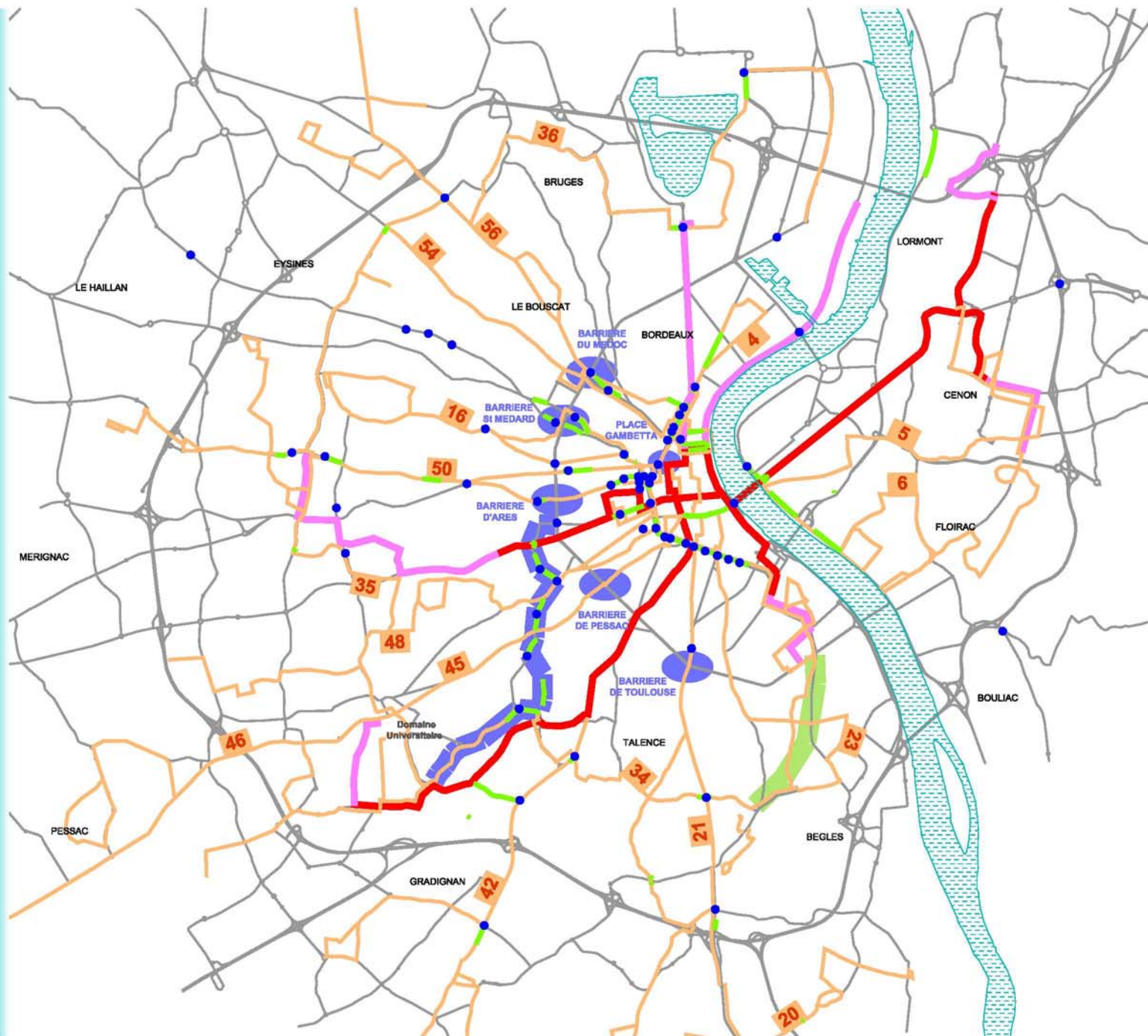
2005 :

- Ligne 54 : diagnostic, études et lancement des travaux, avec la création d'un site propre à contre-sens sur l'itinéraire des Quinconces.

DISPOSITIFS DE PRIORITE AUX BUS



- CARREFOURS PRIORITE BUS
- ZONES PRIORITAIRES A TRAITER
- ITINERAIRES PRIORITAIRES A TRAITER
- SITES PROPRE BUS PREVUS PAR LE PDU
- COULOIRS EXISTANTS 17233 KM
- TRAMWAY 1^{re} PHASE 24.600 KM
- TRAMWAY 2^{de} PHASE 18.700 KM
- LIGNES STRUCTURANTES SUR RESEAU TBC



- 2006 :**
- **Ligne 54** : poursuite des travaux d'aménagement : carrefour Blanc/Picot à Eysines, allées de Munich à Bordeaux (voie de tourne à droite vers le site propre des quais).
 - **Ligne 56** : diagnostic, études et propositions d'aménagement (présentées aux communes concernées le 3 mars).
 - **Ligne 16** : diagnostics, études et propositions (présentées aux communes concernées le 28 septembre).
 - **Lignes 20/21** : lancement du diagnostic et des études (juin).
 - **Ligne 50/50exp** : lancement du diagnostic et des études (août) ; début des travaux (déplacement du terminus "Michelet").



arrêts
des allées de
Munich



Diagnostic général :

- la vitesse des bus sur les boulevards oscille entre 5 et 15 km/h,
- les sorties de centre-ville sont plus contraignantes que les entrées,
- les barrières les plus pénalisées sont les barrières du Médoc, judaïque et de Toulouse,
- les points stratégiques pour l'amélioration de la vitesse commerciale du réseau portent principalement sur les barrières du Médoc (avec le passage de 325 bus prioritaires par jour), et de Toulouse (204 bus prioritaires/jour). La barrière d'Arès présente également des enjeux modérés, avec le passage de 197 bus prioritaires/jour, dans le sens des boulevards.

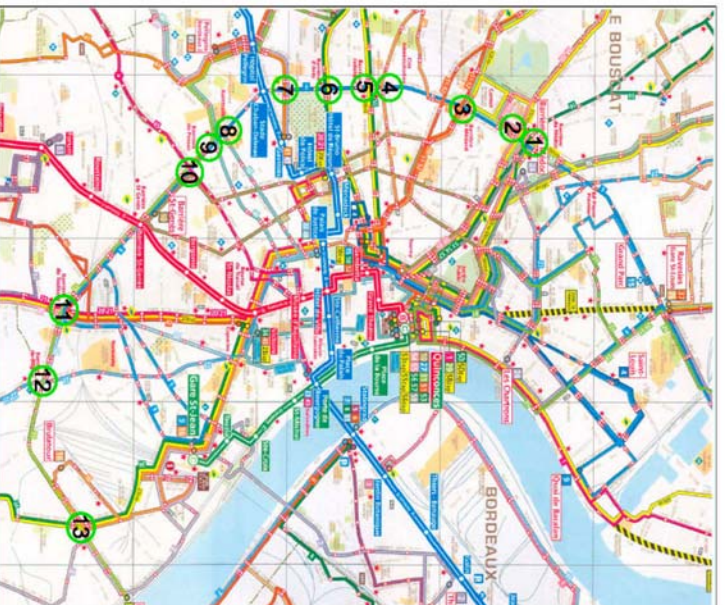
Bilan d'étape

Les diagnostics et propositions d'aménagements des franchissements de la barrière du Médoc à la barrière Judaïque ont été présentés en 2006 (soit 5 points).

La création de 5 couloirs supplémentaires a été proposée sur les barrières du Médoc (3), Saint-Médard (1) et Judaïque (1), complétée par l'extension d'un couloir en amont de la barrière Judaïque.

Franchissements des boulevards

Le marché pour l'étude des franchissements des boulevards a été signé en janvier 2006 avec le bureau d'études Transitec. Cette étude portera sur 13 points de franchissement des boulevards. Pour chaque barrière, il s'agit d'établir un diagnostic de la situation actuelle et des propositions d'aménagement tant de voirie que de réorganisation fonctionnelle de la gestion des trafics bus et véhicules particuliers.



13 Points de franchissement des boulevards

Perspectives 2007

- étude des 11 lignes restantes dans le cadre de l'amélioration de vitesse commerciale des bus
- étude des 8 points restants des boulevards



Action
3 - 5

Intitulé de l'action

Améliorer la qualité de l'offre bus et l'image du réseau

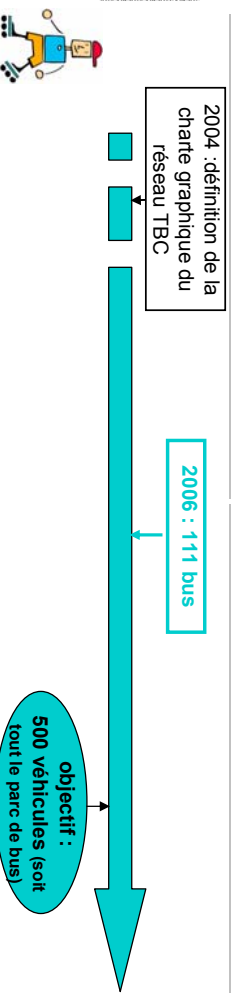
Mise en œuvre

Doter le réseau de transports collectifs urbains d'un nom et d'une signalétique permettant son identification : adaptation de l'image des bus à celle du tramway.

Indicateur de suivi
Signalétique du réseau urbain

Territoire de suivi		Forme de l'indicateur	
C.U.B.		Etat d'avancement de la mise en œuvre	
Maîtrise d'ouvrage		Services en charge du suivi	
CUB - DDU		CUB - DDU	
		Organismes à associer	
		CONNEX	
Objectif à atteindre		Etat des lieux de référence	
Pas d'objectif quantifié défini dans le PDU		Pas d'état des lieux disponible	
Terme de l'action		Indice de suivi dans le temps	
A programmer		action continue	

Action est liée avec l'action 7-1 (image du réseau), page 138.



2006

Les bus s'habillent progressivement aux nouvelles couleurs du réseau TBC : 111 bus sont concernés en 2006.



Le coût



Montant prévisionnel de la mise en œuvre de la signalétique TBC sur les véhicules en 2005 : 600 000 €



Rappel
La charte graphique et le nom du réseau de transports urbains communautaires ont été adoptés en juillet 2004 : le réseau TBC (tram et bus de la Cub).

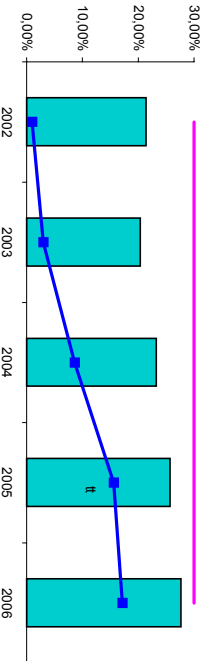
Sa mise en œuvre a tout d'abord concerné les documents d'information aux usagers : plans, fiches horaires, site internet, etc...

Perspectives 2007

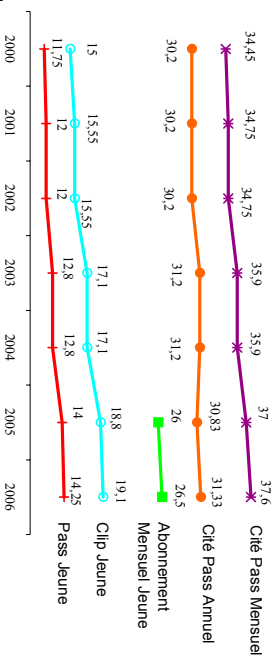
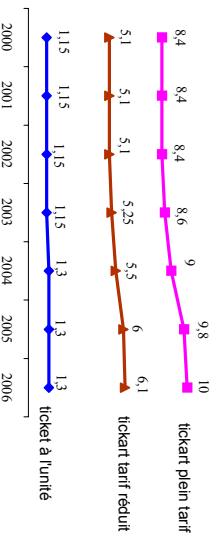
- équipement de 180 véhicules.



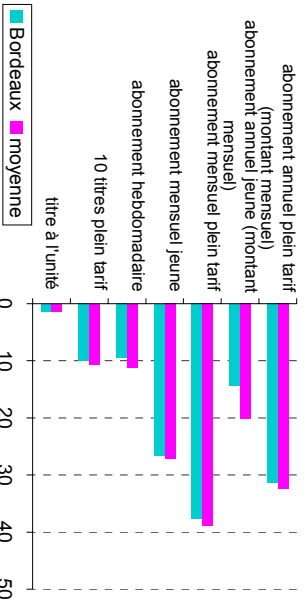
Intitulé de l'action		Mise en œuvre	Action
Améliorer la qualité de l'offre bus et l'image du réseau		Refonte de la grille tarifaire : <ul style="list-style-type: none"> - favoriser l'usage des TC notamment en heures creuses, - proposer des tarifs prenant en compte les caractéristiques sociales des usagers, - harmoniser les tarifs scolaires. 	3-5
Indicateur de suivi			
TC : refonte de la grille tarifaire		Forme de l'indicateur	
Territoire de suivi		CUB	
Maitrise d'ouvrage		Services en charge du suivi	
CUB - DDU		Organismes à associer	
CUB - DDU			
Objectif à atteindre		Etat des lieux de référence	
Participation des usagers de 30% des dépenses d'exploitation		Tarification 2000	
Taux d'avancement		Indice de suivi dans le temps	
action en cours		indicateur de cadrage	
		Terme de l'action	
		A programmer	



■ Taux de couverture
■ taux d'évolution des tarifs
— objectif du taux de couverture



Une analyse du financement des réseau de transports français, réalisée par le GART, d'après les déclarations des AOTU, montre que le taux moyen de couverture des dépenses par les recettes venant des usagers est de 42%. Or, Bordeaux se situant bien au dessous de ce niveau, offre un des réseau de transport les moins chers de France. Depuis la mise en service du tramway, l'objectif de la grille tarifaire établie par la Cub, est donc d'harmoniser ses tarifs par rapport aux réseaux agglomérations comparables.



Etant donnée l'amélioration de l'offre de transport, une hausse de la participation directe des usagers est établie. Cette augmentation est encadrée par les principes suivants :

- incitation : le tarif à l'unité n'augmente pas
- fidélisation : les carnets et abonnements divers restent avantageux par rapport aux titres ponctuels,
- politique sociale forte : maintien d'un réel avantage sur l'achat des tarifs réduits
- intermodalité : le tarif en parc-relais n'augmente pas.

Rappel

2003 : nouvelle tarification des titres de transport est adoptée afin d'adapter les titres de transports aux besoins des usagers et aux nouvelles dispositions du réseau (mise en service du tramway, nouveau système billettique).

La nouvelle grille tarifaire suit deux principes : la **simplification des titres** (tarification à la durée) et **l'amélioration de la tarification sociale**.

Une augmentation globale des tarifs est fixée à 2 %.

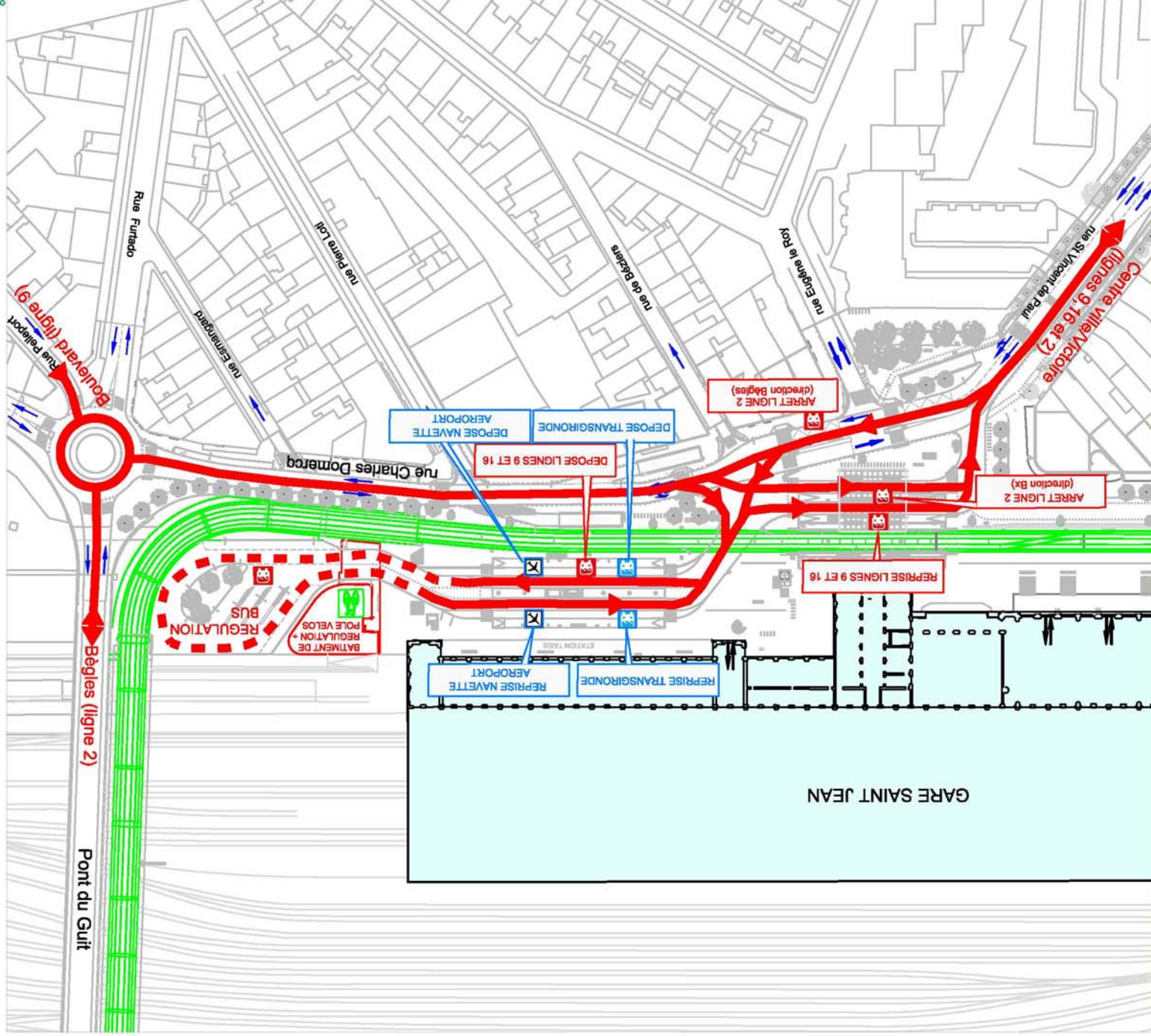
2004 : Les nouvelles dispositions

La refonte totale des tarifs accompagne la restructuration du réseau suite à la mise en service du tramway (3 juillet 2004) :

- Création d'un ticket "parc relais" offrant l'accès au parc relais et un titre aller/retour pour chacun des occupants du véhicule : 2,60 €
- Création d'un forfait journalier de stationnement dans les parcs relais, en l'absence d'utilisation des TC : 8 €
- refonte du tarif groupe : les entreprises et administrations peuvent bénéficier de tarifs préférentiels (à partir de 30 personnes, 10% de réduction).

Pôle Saint-Jean : accessibilité par les T.C.

- PARCOURS TRAMWAY
- LIGNES BUS
- PARCOURS DE REGULATION
- ACCES GARE
- ARRETS TBC
- ARRET TRANSGIRONDE
- ARRET NAVETTE AEROPORT
- AIRE DE STATIONNEMENT DES VELOS



Intitulé de l'action		Mise en œuvre	Action 3-9
Organiser le pôle multimodal de la gare Saint-Jean		<ul style="list-style-type: none"> - Améliorer l'accessibilité de la gare, - Modifier les parkings et arrêts minute, - Aménager les terminus bus et cars interurbains, - Intégrer les aménagements Cours de la Marne et rue Saint-Vincent de Paul. 	
Indicateur de suivi			
Pôle multimodal de la gare Saint-Jean : degré d'avancement du projet		Fiche N° 39	
Territoire de suivi		Forme de l'indicateur	
CUB		Descriptif du degré d'avancement du projet	
Maîtrise d'ouvrage		Services en charge du suivi	
CUB - DDU SNCF		CUB - DDU Maîtres d'ouvrage	
Objectif à atteindre		Etat des lieux de référence	
Pas d'objectif quantifié défini dans le PDU		état de la gare St Jean en 2000	
Taux d'avancement action en cours		Indice de suivi dans le temps indicateur daté	
<div> <div>2002 : schéma d'aménagement et convention</div> <div>2005 : début des travaux</div> <div>2006 : poursuite des travaux, fin des études et programmation</div> <div>Fin prévue : 2009 (recalage du calendrier)</div> </div>		<div> <div>2000 : contrat d'agglomération</div> <div>2004 : concours</div> </div>	
		Terme de l'action A programmer	

Le pôle intermodal St Jean s'inscrit dans un projet de reconquête urbaine des quartiers sud de Bordeaux (gare, quais de paludade et quartier Belcier).

L'enjeu

Le réaménagement de la gare Saint-Jean en un véritable pôle intermodal doit faciliter une meilleure articulation entre le réseau ferroviaire, le réseau interurbain et le réseau urbain. Il s'agit :
- d'aménager un nouveau terminal régional pour les TER,
- d'améliorer l'accessibilité à la gare,
- de mieux intégrer le pôle Saint-Jean au sein du quartier.

Les objectifs

- 1) Unifier le traitement des abords de la gare.
- 2) Créer une identité : le pôle constitue une entrée sur l'agglomération bordelaise qu'il s'agit de soigner.
- 3) améliorer les échanges intermodaux et l'accessibilité de la gare

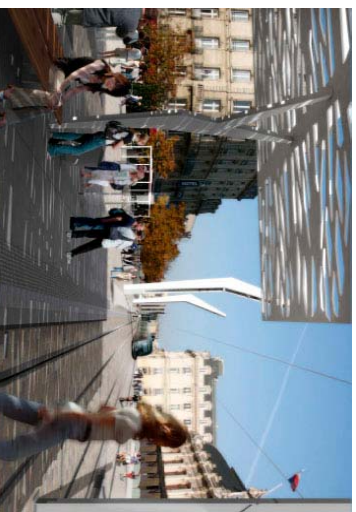
Les principes d'aménagement

- 1) Aménagement d'un espace multimodal
- 2) Amélioration de l'accessibilité
- 3) Réaménagement de la gare routière
- 4) Réorganisation du parking
- 5) Aménagement des espaces publics aux abords de la gare

Le projet

Une halle multimodale

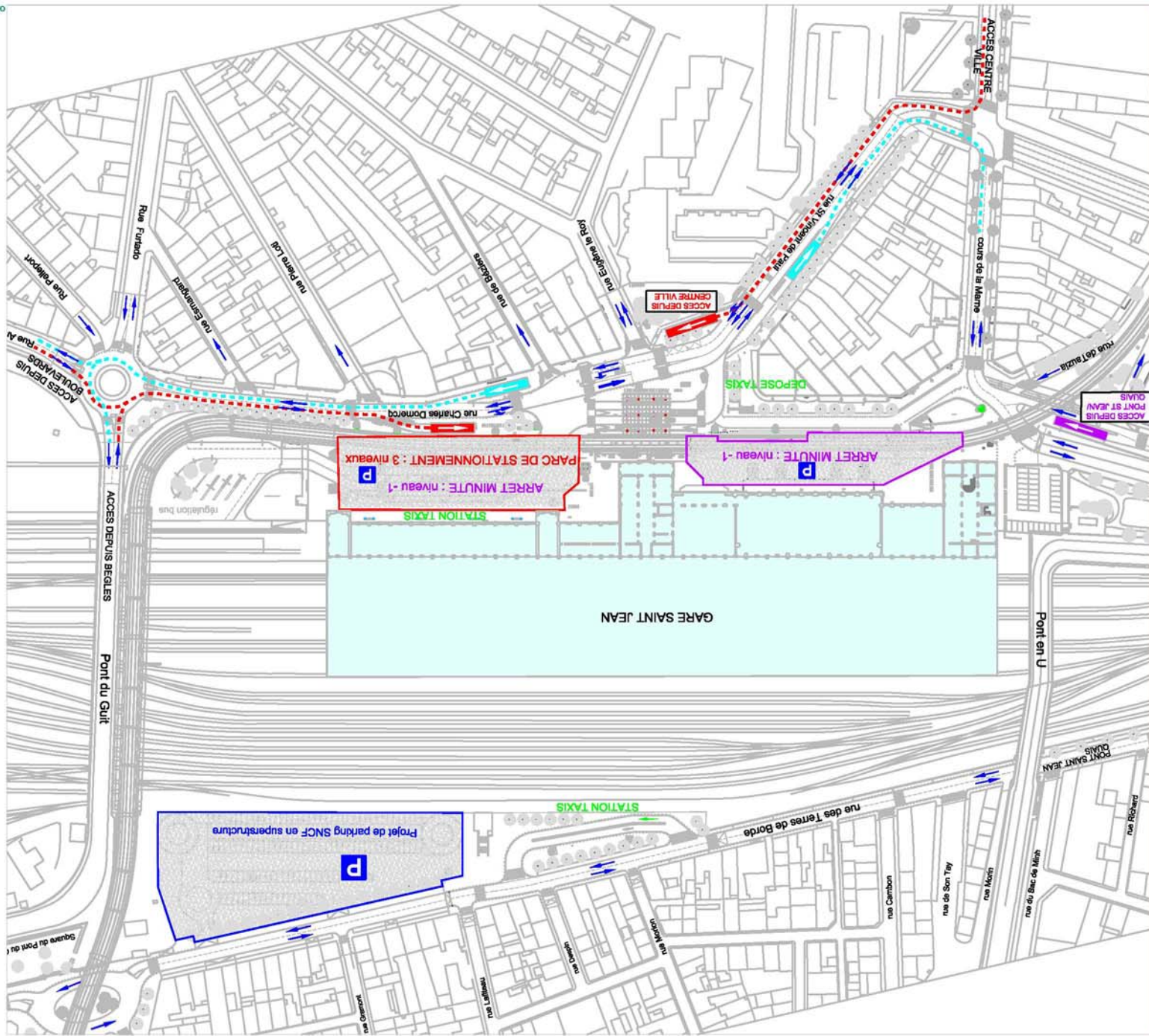
L'optimisation des échanges intermodaux est prévue grâce au rapprochement des espaces de prise en charge et de dépose des usagers des différents modes de déplacements (tram, bus, vélos, taxis...). Ce rapprochement spatial est matérialisé par la construction d'une halle multimodale, située au centre de l'espace public devant la gare, couvrant les quais du tramway et des bus urbains.
L'ombrière est constituée d'un plateau ajouré d'une surface de 380 m², reposant sur des poteaux métalliques.



un espace de régulation des bus urbains et cars inter-urbains

Situé au sud de la gare, cet espace de régulation répond à deux enjeux :
- un enjeu fonctionnel : offrir aux bus urbains et aux cars interurbains un espace de retournement dégagé et conforme aux normes de giration
- un enjeu architectural : former une façade sur parvis qui cadre l'édifice central de la gare et limite l'impact de la zone de régulation (stockage des bus) sur le parvis public. Son architecture s'apparente à l'esprit de la halle. De plus, son portique assurant la liaison entre le parvis et la cour de régulation accompagne visuellement la courbe du tramway.





Pôle Saint-Jean

ENTREE ARRET MINUTE

ENTREES PARKING SOUTERRAIN + ARRÊT MINUTE

SORTIES PARKING SOUTERRAIN + ARRETS MINUTE

Pôle multimodal de la gare Saint-Jean : degré d'avancement du projet

un espace intermodal dans la gare

L'intérieur du bâtiment principal est totalement réaménagé de façon à assurer un accueil commun pour l'accès aux informations sur les réseaux TBC, TransGironde et SNCF (grandes lignes et TER). Cet espace présentera des fonctions d'accueil, de vente et d'information multimodale dynamique et en temps réel.

un parking réaménagé

- aménagement de nouvelles trémies d'entrée et sortie du parking souterrain, notamment afin d'améliorer l'accès à la gare venant des quais.
- agrandissement de l'arrêt minute

un quartier réaménagé

Il s'agit de donner à ce quartier, l'envergure de l'entée d'agglomération à l'horizon 2013 qui verra Bordeaux à 2h de Paris. Pour cela, l'enjeu est de développer le quartier pour en faire un pôle international tertiaire en proposant d'une part un programme de 140 000 m² de bureaux et d'autre part 250 000 m² de logements.

D'un point de vue urbanistique, il s'agit de revaloriser l'entree sud de l'agglomeration par un reamenagement des voies sur berges (de la rocade au pont Saint-Jean, en creant notamment une facade batie), du quartier Amelée Saint-Germain et des quartiers de part et d'autre des voies ferrees. Ce projet, conduit par la Ville de Bordeaux et la Cub, vise également a ameliorer l'accès à la gare : l'étude integre un volet spécifique sur les déplacements, notamment concernant la gestion du trafic aux abords du futur pont JU. Bosc.

Un accès à la gare facilité

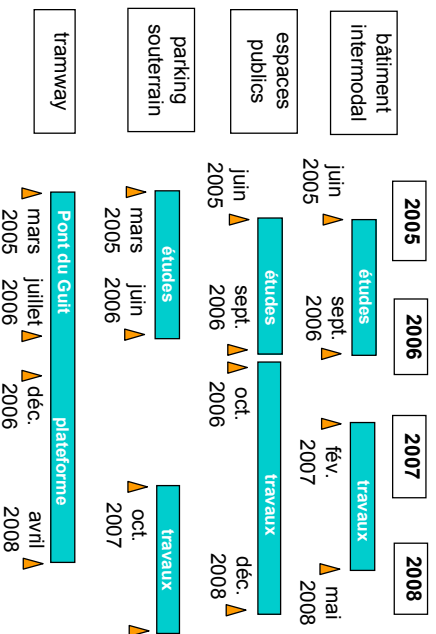
L'accessibilité à la gare est améliorée par des aménagements facilitant prioritairement les échanges intermodaux (proximité des arrêts TBC, TransGironde et TER).

Le coût



Le montant total du projet inscrit au contrat d'agglomération a été estimé à 21 098 000 € HT. Sa répartition multipartite a été revue en 2005, suite à la précision du montant de la participation de l'Union Européenne :

Le planning prévisionnel



Quelques dates...

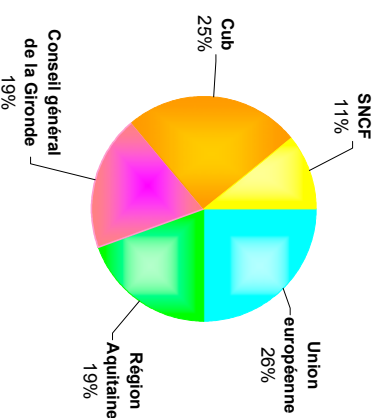
2001 : réalisation d'études pré-opérationnelles techniques et financières

2002 : validation du schéma directeur d'aménagement du pôle et de la convention d'application relative aux modalités de financement.

2004 : lancement du concours d'architecture

2005 : les cabinets Broche/Lajus/Pueyo, pour l'aménagement de l'espace multimodal et des espaces publics (insertion urbaine de la gare), et CETAB et King-Kong pour les aménagements du parking sont retenus. Lancement des travaux : démolition du bâtiment de la SERNAM, sur l'emplacement duquel est prévu l'espace de régulation des transports, et travaux du pont du Guif pour le passage du tramway.

2006 : poursuite des travaux du tramway. Fin des études.



Perspectives 2007

- lancement des travaux du parking souterrain et des espaces publics

LES DEPLACEMENTS DANS LE CAMPUS

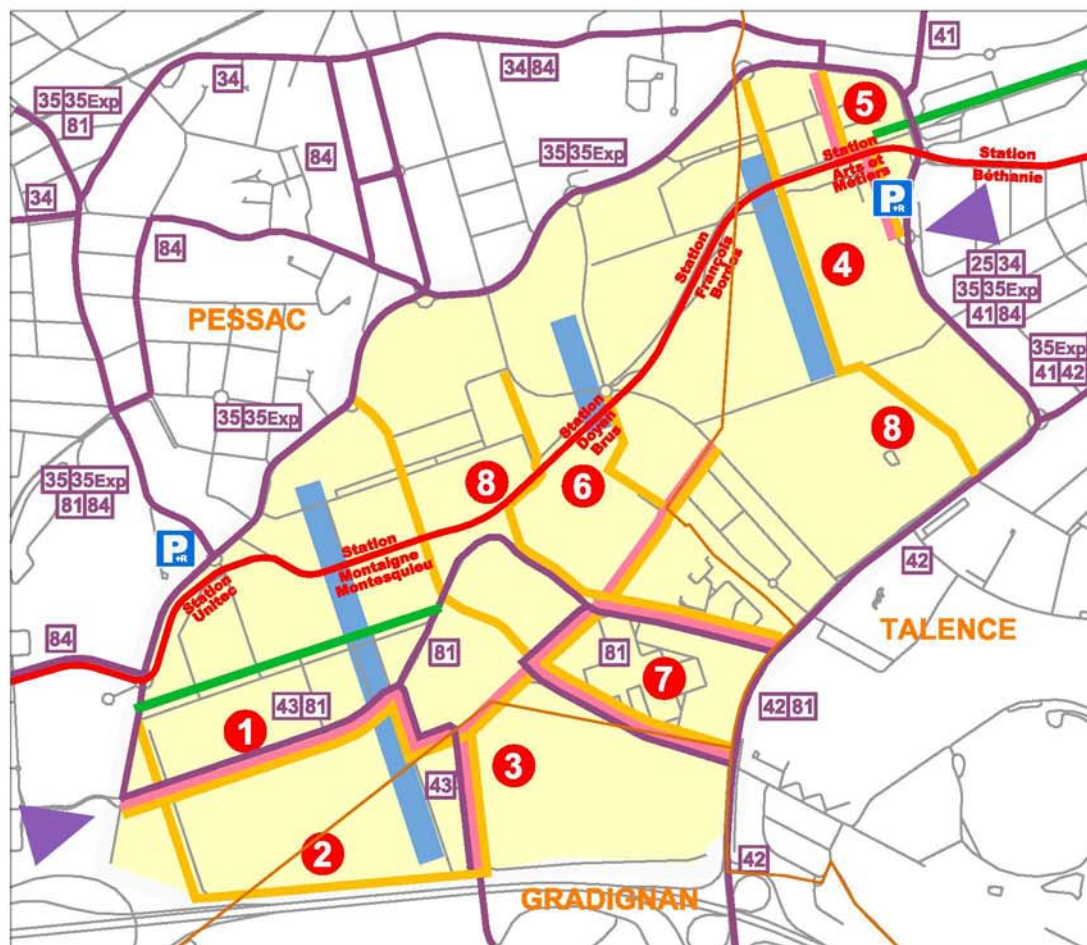
-  PROJET ARCHITECTURAL
(traverses de densification)
-  ENTREES PRINCIPALES AU CAMPUS
-  VOIRIES PIETONNES
-  ITINERAIRES CYCLABLES
-  ITINERAIRES TRANSPORTS COLLECTIFS
-  TRAMWAY
-  RESEAU TBC 2009 phase 2
-  PROJETS

8
Liaisons cyclables intercommunales :
maillage du campus par des itinéraires
cyclables

6
Aménagement
d'une liaison douce
(piétons et vélos)
vers la station de Tram Doyen Brus

4
Réaménagement
de l'allée Pierre de Coubertin et
prolongement jusqu'à
l'esplanade des Arts et Métiers
(création d'une voie nouvelle)

5
Réaménagement
de l'avenue Prévost afin d'améliorer la
desserte de transport en commun

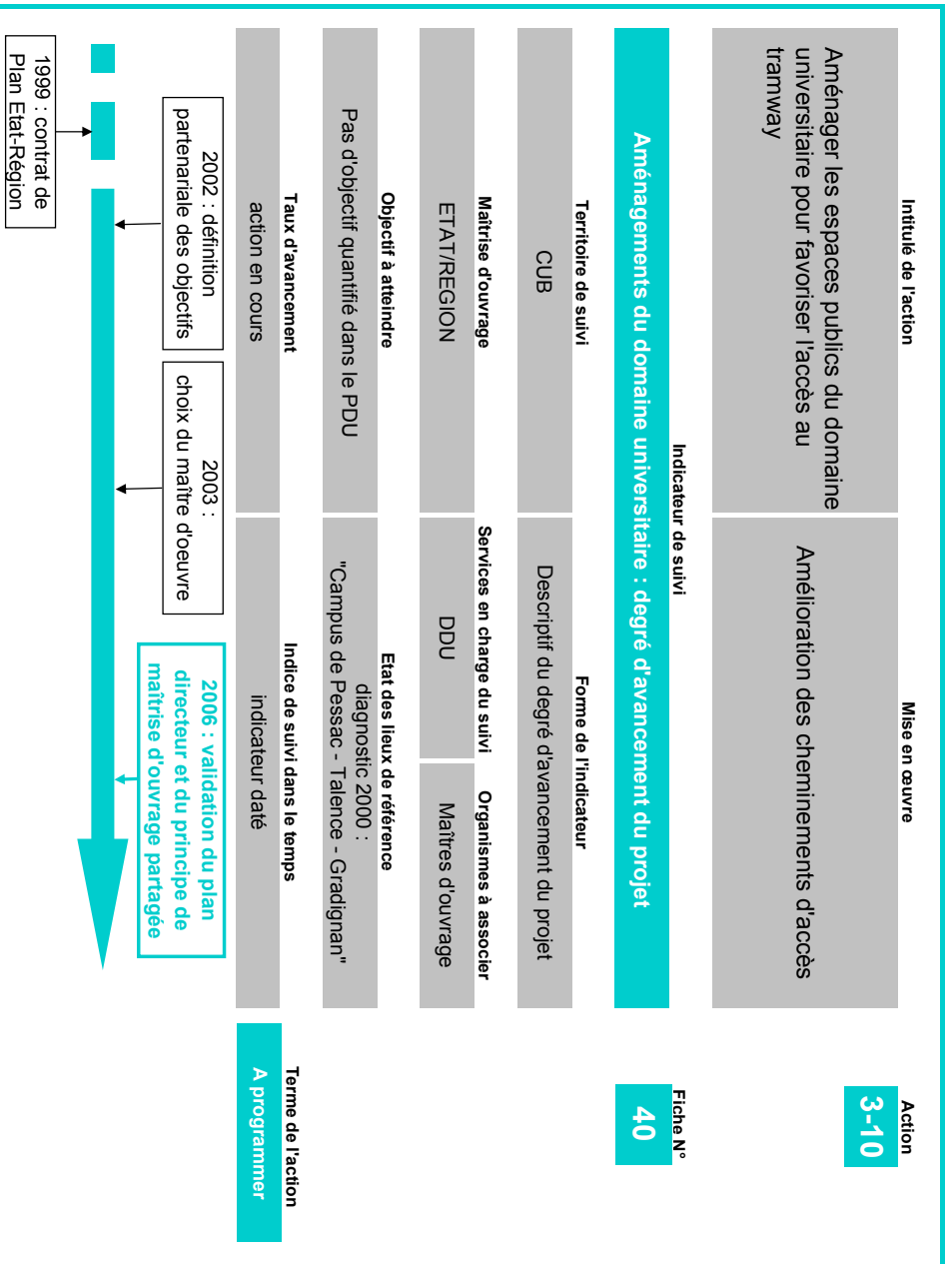


1
Réaménagement de l'itinéraire
Babin/Jullian/Paulin de Nole

2
Liaisons campus/Gradignan :
réaménagement et prolongement de
l'avenue d'Aquitaine
jusqu'au rond-point de l'Unitec

3
Réaménagement
de l'itinéraire
Naudet/Bardanac/Villenejean

7
Réaménagement
de l'avenue de la
Paillere et de la
rue de Compostelle



Les objectifs

- 1) Le développement du campus universitaire.
- 2) L'intégration du campus dans l'environnement urbain communal de façon à éviter la désertification du campus entre mai et octobre, notamment par :
 - un programme de mixité urbaine (habitat, commerces, recherche...)
 - un schéma de déplacements privilégiant les transports collectifs et les circulations douces et améliorant la desserte du campus et ses liens avec les quartiers qui l'entourent.

Les principes d'aménagement

Le projet dessiné par l'architecte-urbaniste Tania Concko, prévoit trois sites majeurs de densification identifiés par **les traverses**, bandes de constructions parallèles traversant le domaine. Ces traverses présentent des potentialités de constructions mixtes en hauteur. Ces constructions pourraient proposer deux niveaux de services et commerces et des niveaux supplémentaires de logement.

Entre les traverses de densification, l'espace est livré à un aménagement paysager conservant le caractère de grand parc du campus.

Le plan directeur développe cinq thématiques d'aménagement :

- 1) **les déplacements doux**, leur développement et leurs liaisons avec le tram et les quartiers adjacents.
- 2) **la voirie et les transports collectifs**, (bouclage d'un anneau desservant l'ensemble du campus, amélioration de la desserte en transports collectifs).

- 3) **le stationnement**, notamment sa meilleure répartition.

- 4) **l'habitat**, en favorisant la mixité

- 5) **les espaces publics**, avec un volet particulier sur les parcs verts. Le centre du campus a vocation de grand parc, caractérisé par trois tonalités paysagères (le champ, la prairie, le bois) aménagées en jardins : le jardin plateau, le jardin de quartier, le jardin des vignes, le jardin de rocailles et le jardin aquatique.

Un principe de maîtrise d'ouvrage séparé

Ce projet rassemble de nombreux partenaires suivant un principe de maîtrise d'ouvrage séparée : chacun réalise le volet d'aménagement relevant de ses compétences, dans le respect des principes définis par le plan directeur.

Les déplacements sur le campus

(voir plan ci-joint)

La Cub élabore des propositions d'aménagement afin d'améliorer la desserte interne du campus et ses liaisons avec les communes voisines. Il s'agit :

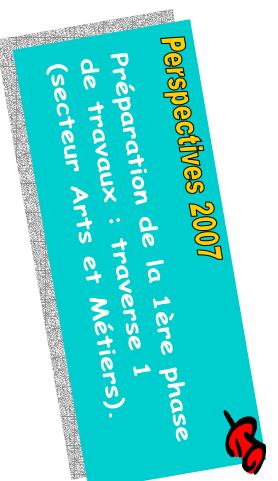
- d'améliorer les liaisons cyclables,
- développer les itinéraires piétons,
- améliorer la desserte en transport en commun. Pour cela, un transfert de gestion des rue Prévost et Babin est prévu de l'Université vers la Cub.
- assurer le maillage fonctionnel du campus, particulièrement la desserte des traverses du projet architectural.

L'habitat sur le campus

La construction d'un village supplémentaire est prévu. Celui-ci proposera des appartements de différentes tailles afin de proposer des logements pour la co-location et l'accueil éventuel de couples et familles.

Financement

Dans le cadre des contrats de projet 2007-2013, la Cub participe à hauteur de 35 000 000 d'€ à l'aménagement des sites universitaires (Campus, Carreire, Bastide).



Action

3-11

Intitulé de l'action

Etudier les extensions du réseau de tramway au-delà de la deuxième phase et prendre des mesures conservatoires afin de protéger les emprises nécessaires

Mise en œuvre

- Engager les études préliminaires pour une 3^e tranche de TCSP en envisageant la mise en service de trams-trains
- Faire figurer les nouveaux tracés dans les documents de planification.

Fiche N°

41

Extension du tramway au-delà de la deuxième phase : état d'avancement des études

Indicateur de suivi

Territoire de suivi		Forme de l'indicateur	
CUB		Descriptif du degré d'avancement des études/inscriptions réalisées dans les documents de planification	
Maîtrise d'ouvrage		Services en charge du suivi	Organismes à associer
CUB - DDU		CUB - DDU	
Objectif à atteindre		Etat des lieux de référence	
Pas d'objectif quantifié défini dans le PDU		Pas d'état des lieux disponible	
Taux d'avancement	action en cours	Indice de suivi dans le temps	
		indicateur daté	

Terme de l'action

A initier

2001 : études préalables

2003 : phase 1 de l'étude de faisabilité

2004 : phase 2 de l'étude de faisabilité

2005 : validation des tracés

2006 : validation du schéma directeur d'amélioration de la desserte en transport en commun

2001 : études préalables

La CUB lance une étude préalable pour définir les potentialités d'extension du réseau communautaire de transport en commun en site propre.

L'enjeu

Il s'agit de favoriser l'intermodalité en définissant un cadre de référence pour le schéma de transports, à long terme.

Les objectifs

Cette étude, confiée à l'AUrba, poursuit deux objectifs :
- préfigurer les priorités d'investissement en transports collectifs lourds au-delà de 2006 pour poursuivre l'effort engagé depuis 1997.

- permettre d'orienter les choix de planification urbaine, dans le cadre de l'élaboration du PLU, en envisageant les tracés des futures lignes du réseau et les corridors de structuration urbaine.

2002

L'étude préliminaire définit un schéma d'orientation des extensions du réseau de TCSP en 3^e phase, validé par la CUB en février 2002. Celui-ci fait apparaître les secteurs de l'agglomération présentant de fortes potentialités d'extension :
- vers le quadrant nord-ouest depuis le centre de l'agglomération,
- au sud, vers Begles et le Pont de la Maye,
- au sud de Pessac afin de desservir les zones d'emplois et les CHR Haut-Lévêque et Xavier Arnoz,
- à l'ouest vers la plate-forme aéroportuaire de Mérignac,
- au nord, sur la rive gauche afin d'assurer la desserte de la zone du Lac,
- en franchissement de la Garonne (pont Bacalan-Bastide)
- au nord, sur la rive droite vers Bassens et Carbon Blanc,
- en lisière du centre d'agglomération, des liaisons de type tangentielles.

2003 : étude de faisabilité

Le marché pour la réalisation de l'étude de faisabilité est attribué au groupement Systra/Ereah/Ingerop en février 2003.

1^{ère} phase

Pour chaque secteur sont analysés, notamment :

- la morphologie urbaine,
- la densité de population,
- les équipements à desservir,
- les fréquentations potentielles (effectifs scolaires...)
- les hypothèses de développement,
- le trafic et les habitudes de déplacements.

A la suite de ce diagnostic détaillé, 18 corridors optimisés TCSP ont été proposés dont huit ont été validés par la CUB en janvier 2004 (voir carte ci-contre).

2004 : 2^e étape de l'étude de faisabilité

La définition de tracés au sein de ces corridors a été étudiée en fonction de :
- l'insertion urbaine du TCSP,
- l'état des lieux de l'occupation foncière,
- les enjeux urbains, le développement des centralités,
- l'impact sur le stationnement et les modes doux...



Suite à cette analyse pour chaque corridor, ont été proposés un tracé principal et des variantes, le cas échéant, accompagnés de préconisations concernant le mode de transport associé : tramway, bus en site propre ou des systèmes intermédiaires tels que les bus guidés.

2005

Le Bureau de la Communauté valide 8 tracés en avril, mais ne se prononce pas sur le choix d'un type de transport.

2006

Afin d'aborder la desserte globale de l'agglomération, un schéma directeur d'amélioration de la desserte en transport en commun est adopté par la CUB en juin 2006. Il rassemble :
- les hypothèses de renforcement du service ferroviaire (issues du schéma de transports de l'ouest de l'agglomération bordelaise),
- les tracés d'études de 3^e phase TCSP,
- les lignes de bus du schéma d'amélioration de la vitesse commerciale,
- les hypothèses de développement futur du réseau TC.

Intitulé de l'action

Assurer, avec le Département, le renforcement du service spécialisé de transport à la demande des personnes à mobilité réduite et engager la concertation pour redéfinir l'accessibilité globale de ces personnes au réseau

Mise en œuvre

- Renforcement du service spécifique de transport à la demande rendu aux personnes à mobilité réduite.
- Concertation pour améliorer l'accessibilité des transports en commun

TC : service spécifique aux personnes à mobilité réduite

Indicateur de suivi

Territoire de suivi

CUB

Forme de l'indicateur

nombre de déplacements

Maîtrise d'ouvrage

CUB - DDU
CG33

Services en charge du suivi

CUB - DDU

Organismes à associer

CG33

Objectif à atteindre

80 000 voyages défini dans la DSP

Etat des lieux de référence

En 1999, 63 866 personnes transportées

Taux d'avancement

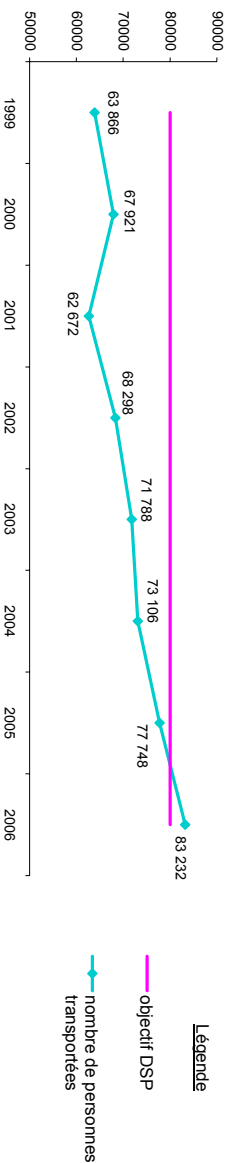
action achevée

Indice de suivi dans le temps

indicateur de cadrage

Terme de l'action

A programmer



Définition du service MOBIBUS

Il s'agit d'un service de transport public collectif à la demande avec réservation, sur le territoire de la CUB. Il est ouvert aux personnes présentant des handicaps ne leur permettant pas d'utiliser, sur la totalité du trajet, le réseau TBC.

Une carte d'accès est nécessaire pour faire appel à ce service spécialisé. Elle est délivrée de plein droit à : (à compléter). Une commission d'accessibilité composée d'élus, de représentants de l'autorité organisatrice et de représentants d'associations de personnes handicapées, est chargée d'examiner la situation des personnes qui ne peuvent accéder de plein droit à ce service.

Mobibus offre deux types de service :

- le transport régulier : planification à l'avance du trajet, des horaires et des jours, sur demande écrite.
- le transport occasionnel, dont la réservation peut se faire par téléphone, fax, courrier minitel ou internet.

Il s'agit d'un service à la demande, essentiellement en porte à porte, le principe des trajets combinés avec le reste du réseau TBC étant limité par ses défaillance d'accessibilité.

Quelques dates...

1999-2000

Le service de transport à la demande des personnes à mobilité réduite est assuré par Transadapt, association subventionnée par la CUB et le Conseil Général de la Gironde.

2003

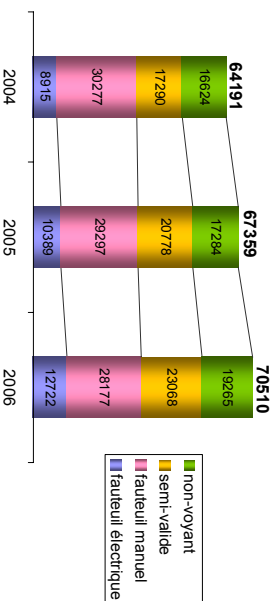
La CUB a confié, le 31 décembre 2003, à la société TPMR-Bordeaux, par délégation de service public, l'exploitation du service de transports à la demande de personnes à mobilité réduite. La convention, à contribution forfaitaire avec intérêttement aux résultats, a été conclue pour une durée de 5 ans, soit jusqu'au 31 décembre 2008.

2006

Mobibus s'est doté de trois véhicules supplémentaires climatisés, ce qui porte à 26, le nombre total de véhicules. Cet équipement permet de répondre à la demande croissante : le service assure une moyenne de 7 000 voyages/jour (6 500 en 2005 et 6 000 en 2004).

Le service de réservations régulières constitue la principale activité de Mobibus. En effet, elles représentent les 2/3 des transports quotidien de Mobibus. Elles sont naturellement concentrées pendant les heures de pointes du matin (6h30-9h30) et du soir (16h-20h). C'est pourquoi Mobibus rencontre de plus en plus de difficultés à répondre aux nouvelles demandes.

Evolution de la clientèle, par type de handicap



Perspectives 2007

- Certification NF Services.
- Nouvel objectif : 84 000 voyages/an.

Action

3-17
3-5

Intitulé de l'action

- Tendre vers une billettique intégrée de tous les modes de transport y compris le stationnement et les transports interurbains
- Améliorer la qualité de l'offre bus et l'image du réseau

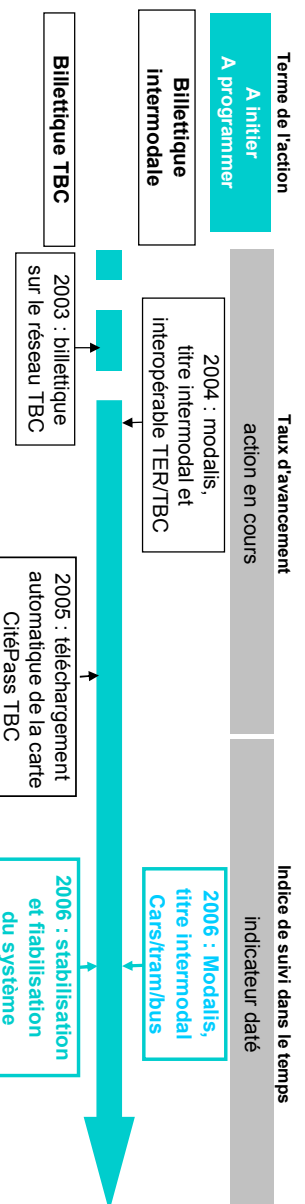
Mise en œuvre

Mise en place d'une nouvelle billettique permettant un accès au parcs relais et aux transports en commun, une meilleure connaissance des flux, facilitant la gestion du réseau et favorisant la multimodalité.

Indicateur de suivi

Nouvelle billettique : degré d'avancement du projet

Territoire de suivi		Forme de l'indicateur	
CUB		Descriptif de l'état d'avancement du projet	
Maîtrise d'ouvrage		Services en charge du suivi	
CUB - DDU / CG33 / REGION		DDU	
Objectif à atteindre		Etat des lieux de référence	
Pas d'objectif quantifié dans le PDU		systèmes billettiques monomodaux	
Taux d'avancement action en cours		Indice de suivi dans le temps indicateur daté	

Développer l'intermodalité

Des titres intermodaux permettent désormais de circuler sur les réseaux TER, TransGironde et TBC avec le même titre Modalis.

En 2006, 1060 carte Modalis TER/TBC (depuis 2004, 3051



Permettre une tarification multimodale



Améliorer l'image du réseau

La billettique sans contact rend la validation plus simple et plus rapide. De plus, la modernité du système participe d'une meilleure image du réseau TBC.

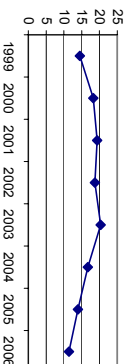
Mieux connaître le réseau

En effet, la connaissance de la fréquentation sur le réseau facilite l'adaptation du réseau aux besoins des usagers.

Lutter contre la fraude

La billettique est un élément probablement majeure de la lutte contre la fraude, par la mise en service de distributeurs automatiques de titres de transports d'une part, et la règle de la validation systématique qui sous-tend un certain contrôle social à la montée. On constate en effet depuis trois ans une réduction notable du taux de fraude.

taux de fraude constaté



Quelques dates...

- **2003 : mise en service** de la nouvelle billettique TBC, le 3 mai 2003. Elle comprend un système central d'exploitation relié aux systèmes de vente, aux systèmes de validation embarqués dans les bus et le tramway, ainsi qu'aux systèmes de contrôle.

- **2005** : la CUB reçoit la **Palme de la billettique** lors du Palmarès 2005 des villes et des Régions, remis par *Ville et Transport Magazine*. Ont été récompensés particulièrement la carte sans contact des abonnements CitéPass et ses facilités de rechargement ne nécessitant pas aux usagers un déplacements dans les agences commerciales. Le paiement de l'abonnement se fait par prélèvement automatique ou par courrier. Le système informatique recharge automatiquement lors d'une validation dans un bus ou un tram.

- **2006** : De nouveaux distributeurs automatiques de titres sont installés sur la phase 2 du tramway : ils sont équipés d'une synthèse vocale facilitant leur utilisation par les personnes malvoyantes.

AMÉLIORER LES TRANSPORTS COLLECTIFS

Partager autrement l'espace public

axe 4



Action

4-3
4-8

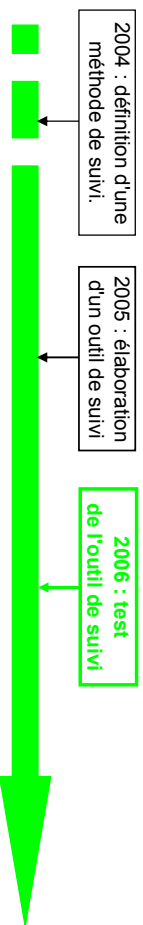
- Réaffecter et qualifier les voiries principales de l'agglomération afin de réduire la vitesse, de diminuer les niveaux sonores en façade, d'améliorer la sécurité, de mieux partager l'espace public et de créer une nouvelle image en intégrant la problématique du transport et de la livraison de marchandises
- Ne pas affecter plus de 50% du domaine public ou privé routier aux modes motorisés circulation, stationnement et transport en commun hors site propre) pour toute création de voie urbaine hors contrainte particulière.

Mise en œuvre
Tendre vers cette règle pour les aménagements de voirie existante avec un minimum d'affectation de 30% pour les modes doux.

Prise en compte dans les projets de l'objectif d'un meilleur partage de l'espace public

Indicateur de suivi

Terme de l'action		A programmer démarche de progrès	
Titulaire de l'action		Taux d'avancement action en cours	
Territoire de suivi		Taux d'avancement action en cours	
CUB		Taux d'avancement action en cours	
Maîtrise d'ouvrage		Taux d'avancement action en cours	
DOVCP/DGT		Taux d'avancement action en cours	
Objectif à atteindre		Taux d'avancement action en cours	
pas d'objectif défini dans le PDU		Taux d'avancement action en cours	
Etat des lieux de référence		Taux d'avancement action en cours	
Pas d'état des lieux disponible		Taux d'avancement action en cours	
Forme de l'indicateur		Taux d'avancement action en cours	
Evaluation à mi-parcours du PDU		Taux d'avancement action en cours	
Services en charge du suivi		Taux d'avancement action en cours	
Mission évaluation		Taux d'avancement action en cours	
Organismes à associer		Taux d'avancement action en cours	
Maîtres d'ouvrages		Taux d'avancement action en cours	
Indice de suivi dans le temps		Taux d'avancement action en cours	
Indicateur de cadrage		Taux d'avancement action en cours	



Rappel.

L'enjeu du PDU, au-delà des objectifs quantitatifs, est de promouvoir un changement des pratiques dans la conception et la perception des voies afin de transformer ces espaces strictement routiers en espaces publics.

L'évaluation à mi-parcours du PDU a souligné les efforts mis en œuvre pour rééquilibrer globalement le rapport de force entre la voiture et les autres modes et faire de la rue un espace plus convivial. En effet, les études de cas ont permis de constater que l'ensemble des réaménagements et créations de voiries respectent le PDU.

Cependant, cette évaluation a également mis en valeur les difficultés méthodologiques pour suivre et mesurer cette action.

Les préconisations

Afin de préparer l'évaluation approfondie de cette action, il s'agit de constituer une base de données sur l'ensemble des projets réalisés.

L'objectif est de suivre la répartition modale de la voie, de façon quantitative (maximum de 50% accordé à la voiture) et qualitative. En effet, cette dernière dimension permet d'intégrer les aménagements de voirie au sein d'une réflexion urbaine des déplacements : approche en terme d'itinéraires, d'insertion dans le quartier, de fonctionnalités de la voie...



2005

Un outil de calcul des profils en travers et en surface est élaboré par la direction des déplacements urbains, en collaboration avec la direction des grands travaux et la direction opérationnelle - voirie, circulation et proximité. Il s'agit de créer un outil permettant de formaliser les choix d'aménagement de voirie.

2006

Cet outil est testé au centre de circulation de la DOVCP et au centre infrastructures de la DGT. Il s'agit de remplir un tableau faisant apparaître automatiquement la répartition modale de l'aménagement. Ce calcul distingue deux analyses :
- le profil en travers
- les surfaces de voirie. Cette dernière approche, plus qualitative, permet ainsi de mettre en valeur les logiques d'itinéraires des aménagements de voirie.

L'intérêt de cette analyse est de comparer l'état des lieux de la voirie et l'aménagement prévu, afin de souligner les efforts réalisés en matière de partage modal, et en prenant en compte toutes les contraintes du contexte (voie étroite, stationnement nécessaire, etc...). Il s'agit de souligner la qualité des aménagements paysagers et de ne pas se limiter à une approche quantitative et linéaire de la voirie.

Il peut également permettre aux techniciens de faire entrer les objectifs du PDU dans les critères de choix des différents scénarios d'aménagement, dans leur travail avec les élus et lors de concertation avec les riverains.

Le premier avantage de cet outil est de pouvoir inscrire le PDU dans tous les aménagements de voirie et ainsi de valoriser l'action communautaire.

Cet outil doit connaître quelques précisions de ses fonctionnalités afin de s'adapter à tout type d'aménagement et de faciliter son utilisation.

Prenons un exemple testé au centre circulation (DOVCP).

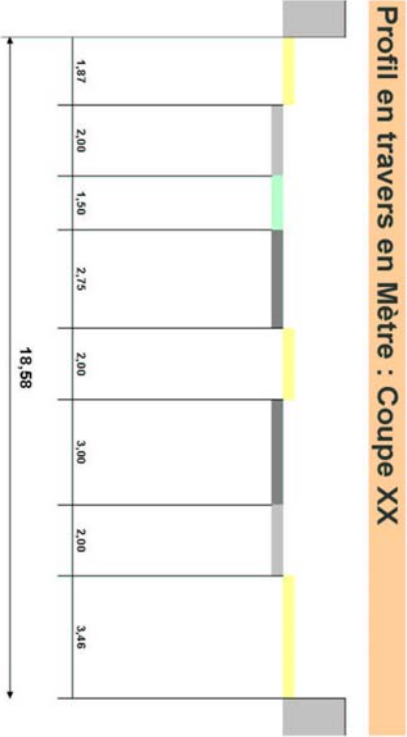
Sa généralisation devrait permettre un meilleur suivi des aménagements de voirie, en vue de préparer l'évaluation future du PDU sur l'objectif affiché du partage modal.

Aménagement du carrefour rues de Turenne / Renan / Lyon / Dubreuil (Bordeaux)

Etat des lieux du partage modal : 69,59% consacrés aux modes motorisés.

Le projet prévoit plusieurs hypothèses d'aménagement pour sécuriser le carrefour et améliorer le partage modal en faveur des modes doux.

Un des profils en travers envisagés comptabilise 52,48% pour les modes motorisés.



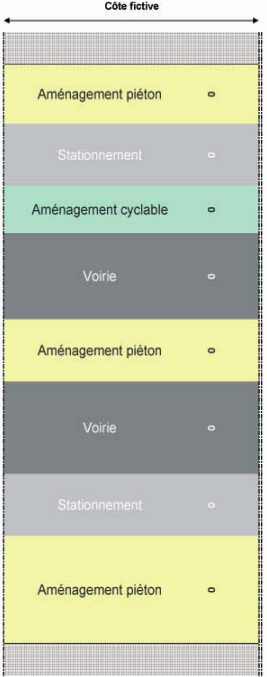
Aménagement piéton	7,33 M
Aménagement paysagé	0,00 M
Aménagement cyclable	1,50 M
Voirie	5,75 M
Stationnement	4,00 M
T.C.S.P	0,00 M

8,53 M → = 47,52% de l'emprise totale de la voirie TCSP non compris

9,75 M → = 52,48% de l'emprise totale de la voirie TCSP non compris

Total 18,58 M

Profil en long en M²: Surface zone A



Aménagement piéton	629,92 M²
Aménagement paysagé	32,00 M²
Aménagement cyclable	96,08 M²
Voirie	499,03 M²
Stationnement	130,11 M²
T.C.S.P	0,00 M²

758,00 M² → = 54,64% de l'emprise totale de la voirie TCSP non compris

629,14 M² → = 45,36% de l'emprise totale de la voirie TCSP non compris

Total 1387,14 M²

Action
4-4

Intitulé de l'action

Réaliser un programme de réaménagement des espaces publics associés au tramway

Mise en œuvre

Programme à réaliser

Indicateur de suivi
Programme de réaménagement des espaces publics associés au tramway : degré d'avancement du projet

Territoire de suivi		Forme de l'indicateur	
CUB		Descriptif de l'état d'avancement du projet	
Maîtrise d'ouvrage DGT/TRAM		Services en charge du suivi DGT	Organismes à associer TRAM
Objectif à atteindre Pas d'objectif quantitatif défini dans le PDU		Etat des lieux de référence Pas d'état des lieux disponible	
Terme de l'action A programmer	Taux d'avancement action en cours	Indice de suivi dans le temps indicateur daté	

Le projet de tramway est accompagné de travaux concomitants de voirie, afin d'assurer son intégration urbaine et d'aménager la ville pour des modes de déplacements complémentaires (marche à pied, vélos...).

Les travaux liés à la 1^{ère} phase du tramway terminés ont donné un nouveau visage à la ville.

Les travaux liés à la 2^e phase se poursuivent.

Pessac - rue Gambetta

Il s'agit d'assurer la liaison entre le pôle intermodal et la ZAC via l'esplanade Charles De Gaulle. Le projet prévoit de requalifier une rue actuellement étroite, dotée de trottoirs étroits par :

- des aménagements de trottoirs accessibles,
- des aménagements de places de stationnements par endroit,
- un apaisement de la vitesse grâce à l'aménagement d'un plateau surélevé et pavé
- un embellissement de la rue grâce à l'enfouissement des réseaux (réalisé par la mairie) et à des plantations.

Cette liaison permettra également l'accès des bus au pôle intermodal.



Crédits : Artefacto (images de synthèse) / D. Le Lann (Photos)

Pessac - liaisons du pôle intermodal au campus

Afin de faciliter les circulations douces sur le campus, une piste cyclable et des cheminements piétons sont aménagés le long du tramway, entre les station Bougnard et Montesquieu.

La piste cyclable assure la liaison entre le campus universitaire et le pôle intermodal de Pessac, en passant par les stations Saige, Bougnard, Montesquieu et le pôle intermodal de Pessac.

De plus, à proximité de la station Saige, un aménagement entre l'avenue du Maréchal Juin et la place Sardine prévoit notamment trois plateaux surélevés et un rétrécissement de la chaussée afin d'apaiser la circulation.

De même, rue Montesquieu, il s'agit d'aménager le cheminement piéton d'accès à la station du tramway Montesquieu. Pour cela, l'actuelle rue étroite sera dotée de trottoirs élargis.

Merignac - centre



Crédits : Artefacto (images de synthèse) / D. Le Lann (Photos)

Le projet d'aménagement de la place centrale et de ses accès a fait l'objet d'un concours d'architecture en 2006. Les études d'avant-projet sont en cours. La fin des travaux est prévue fin 2008.

amélioration des cheminements doux

Des bandes cyclables et des cheminements piétons sont aménagés avenue de la Marne, rue de Belfort et rue des Eyquens.

La piste cyclable rue de Beaux Séjours a été réalisée en 2006.

aménagements de sécurité

Le carrefour entre les rue de Belfort, Margotin est sécurisé par un giratoire, ainsi que celui avec l'avenue des Eyquens.

Favoriser les piétons et les cyclistes

axe 5



Itinéraires 2 roues



- PISTES CYCLABLES
- AUTRES AMENAGEMENT CYCLABLES :
 - CONTRESENS CYCLABLES SANS AMENAGEMENT SPECIFIQUE
 - CONTRESENS PISTES CYCLABLES
 - CONTRESENS BANDES CYCLABLES
 - BANDES CYCLABLES
 - AIRES PIETONNES
 - COULOIRS BUS OUVERTS AUX 2 ROUES
- SCHEMA DIRECTEUR 2 ROUES

Intitulé de l'action		Mise en œuvre	Action
Développer et assurer la continuité du réseau d'itinéraires cyclables		<ul style="list-style-type: none">- Mettre en œuvre le schéma directeur des itinéraires cyclables,- Assurer la cohérence entre les réseaux communaux, communautaire et départementaux,- Améliorer le repérage et rechercher la meilleure connexion avec les autres modes- Amorcer un réseau vert reliant les espaces verts et de loisirs.	5-4
Indicateur de suivi			
Territoire de suivi		Forme de l'indicateur	
CUB		Réalisation annuelle totale dont itinéraires prévus au schéma directeur et itinéraires de raccordement au schéma directeur 2 roues	
Maîtrise d'ouvrage		Services en charge du suivi	Organismes à associer
CUB - DDU - DOVCP		CUB - DDU - DOVCP	
Objectif à atteindre		Etat des lieux de référence	
pas d'objectif quantifié défini dans le PDU		état des lieux des aménagements cyclables du Schéma Directeur en 2000 : 211 Km	
Taux d'avancement		Indice de suivi dans le temps	
action en cours		indicateur de cadrage	
		Terme de l'action	
		A programmer	

Année	autres réalisations (Km)	réalisations du SD (Km)	Total (Km)
2000	0	211	211
2001	0	218	218
2002	355	228	583
2003	375	235	610
2004	366	256	622
2005	398	270	668
2006	404,5	278,5	683

Assurer la continuité des itinéraires

Les itinéraires inscrits au schéma directeur privilégient une démarche intercommunale afin de prévoir un maillage de l'agglomération pour les cyclistes et de favoriser les déplacements deux-roues.

Adopté en 1999, le schéma directeur a pour objectif de développer le maillage du territoire afin d'assurer la continuité des itinéraires cyclables sur la Cub. Les itinéraires identifiés en concertation avec les communes, définissent le réseau d'intérêt d'agglomération. Sa réalisation est financée par la Cub.

Afin de le mettre à jour, le SD a fait l'objet d'une consultation des communes (en 2005) afin d'intégrer les nouveaux projets d'aménagements cyclables développant les itinéraires intercommunaux.

Cependant, les réalisations des aménagements deux-roues ne se limitent au schéma directeur. En effet, conformément à la loi sur l'air, les aménagements cyclables sont réalisés dès que possible en fonction des opportunités des projets de voirie. Ainsi, se constitue un maillage des voies cyclables de l'agglomération.



Améliorer le repérage

A la demande des maires de Bordeaux et Talence, l'itinéraire cyclable du centre-ville de Bordeaux au campus universitaire a été jalonné. En effet, les aménagements du tramway ont modifié les sens de circulation sur les itinéraires antérieurs (notamment cours de l'Argonne, désormais en sens unique). Or, devant l'absence d'indications spécifiques à la circulation des vélos, on constate que de nombreux cyclistes n'ont pas changé leurs itinéraires et se mettent en situation dangereuse en circulant sur la plate-forme du tramway, à contre-sens... Cette attitude multiplie les situations conflictuelles avec les automobilistes et le tramway, notamment.

C'est pourquoi, un itinéraire cyclable conseillé est désormais jalonné entre le centre-ville de Bordeaux (place Bir Hakeim) et le domaine universitaire (Talence-Pessac). Il conseille un itinéraire aménagé pour les cycles (par des bandes ou des pistes cyclables) ou à défaut, un itinéraire sécurisé.

Les difficultés du jalonnement cyclable

Seules les pistes cyclables "cyclotouristes" sont jalonnées quand elles correspondent à un itinéraire touristique, comme celui de Bordeaux/Lacanau.

En milieu urbain, deux problèmes se posent :

- éviter les doublons avec le jalonnement général
- définir les équipements et itinéraires à jalonner, sachant que l'on s'adresse à un public de proximité.

"Trop d'information tue l'information". C'est pourquoi, les principes de jalonnement d'itinéraires tentent de ne pas multiplier les panneaux de signalisation. Ainsi, le jalonnement des sites urbains s'adresse à tous les modes de déplacements, sans spécificité pour les cyclistes. Par contre, les aménagements (pistes et bandes cyclables) sont signalés in situ.

Amorcer un "réseau vert"

La Cub a lancé en 2006 un **schéma directeur des cheminements doux**, et 630 000 € ont été consacrés à sa mise en oeuvre.

Il s'agit de développer et promouvoir la création de cheminements doux (cyclables et piétons) entre les grands espaces de l'agglomération, conformément aux objectifs de la charte pour l'environnement vers le développement durable (actions 19, 20 et 21).

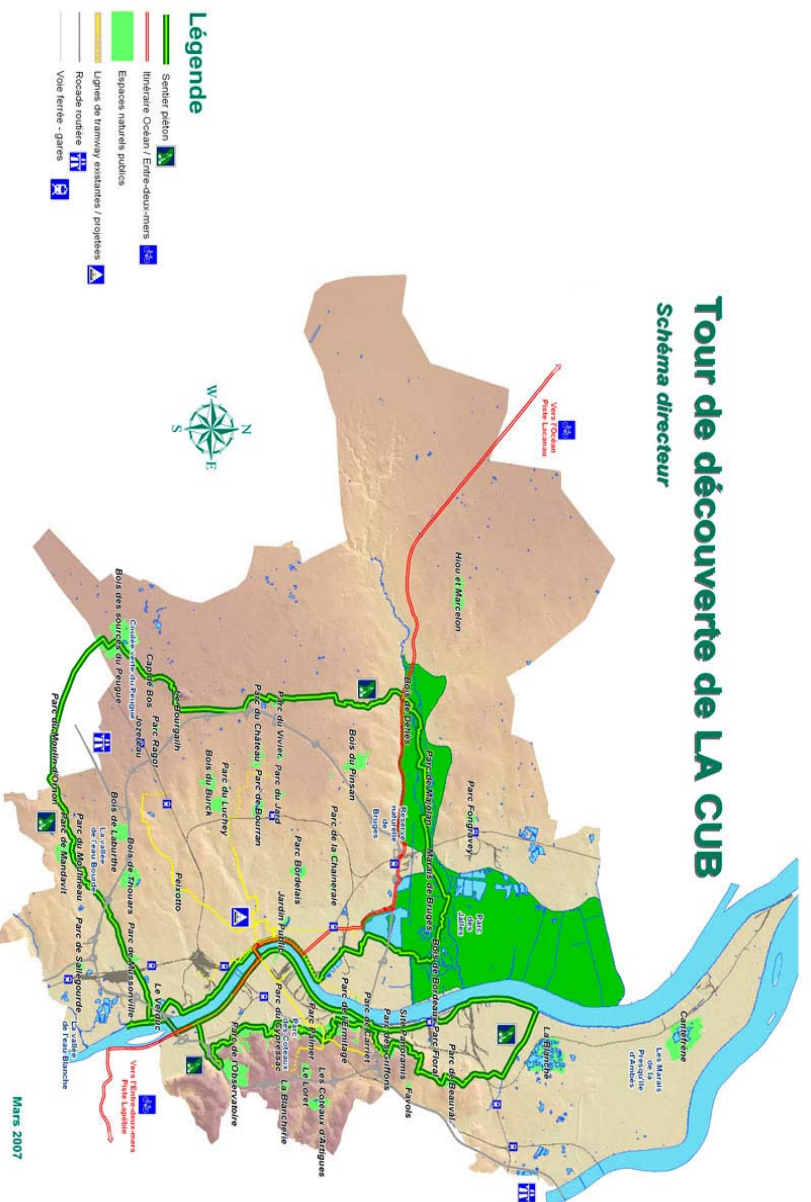
Ainsi, le schéma directeur met en évidence les continuités de cheminement pour offrir des parcours de découverte du patrimoine naturel, architectural, culturel et historique de la CUB. Un effort qualitatif d'aménagement de ces cheminements doux est prévu afin d'assurer le confort des usagers, au niveau :

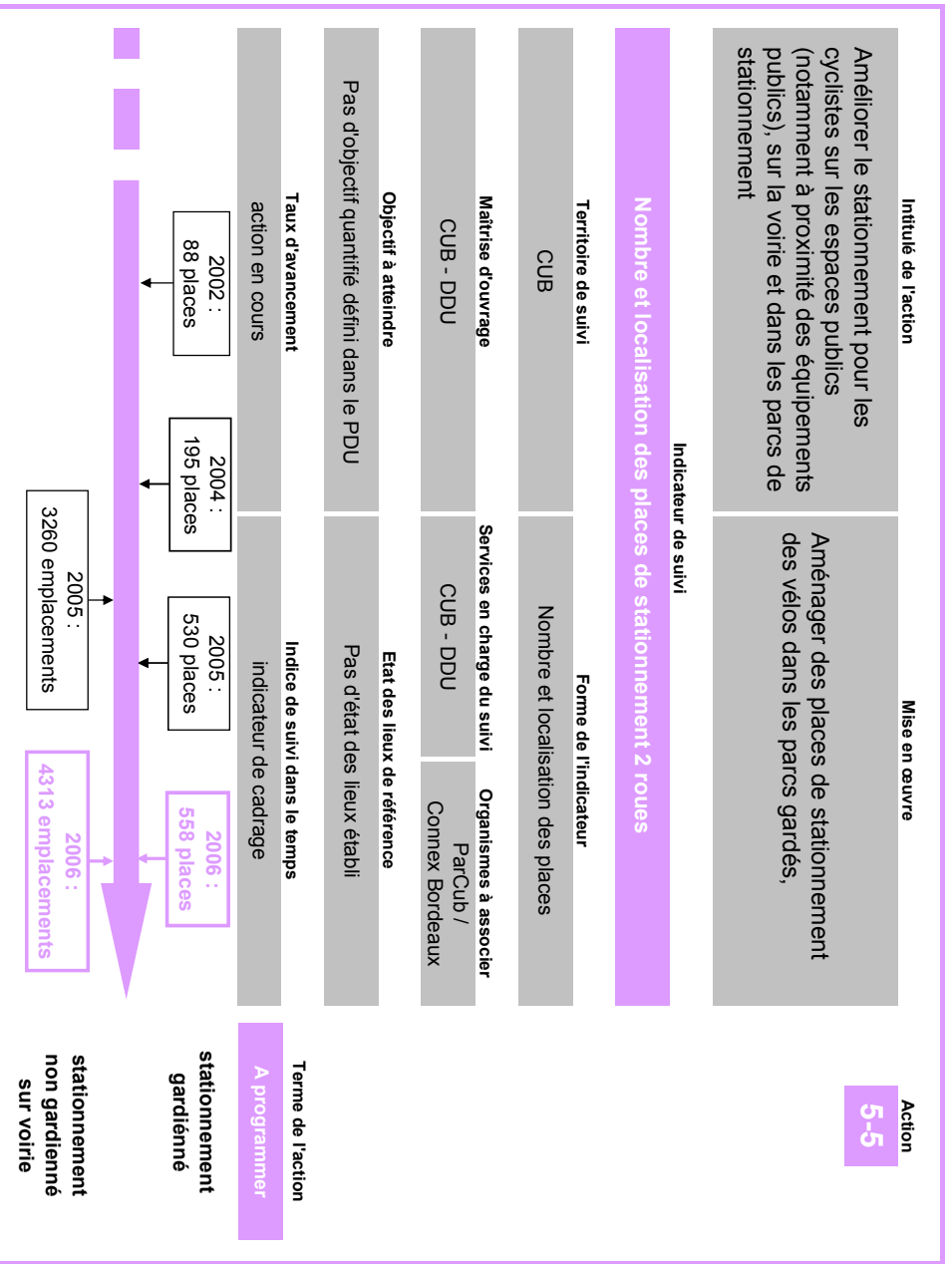
- du revêtement du sol. Il ne présentera que 40% de revêtement dur, afin de privilégier les revêtements naturels.
- du jalonnement. Celui-ci devra être présent mais discret et approprié aux parcours.

Le schéma présente une boucle primaire qui peut être complétée par des boucles locales. Ainsi, une ceinture de l'agglomération se dessine, venant se raccorder aux cheminements existants ou à créer en bord de fleuve dans le cadre du Plan Garonne, et pouvant être complétée en rive droite par un circuit de découverte des marais de la presqu'île. Elle traverse 11 communes de la rive gauche et 7 communes de la rive droite, longe les vallées de 6 cours d'eau et dessert une trentaine de parcs.

Concernant les boucles locales et leur mise en oeuvre, les Communes peuvent bénéficier d'une participation communautaire (subvention d'équipement de 50% après déduction des éventuelles subventions, plafonnée à un total de 30 000 €/an, sous réserve d'un intérêt patrimonial particulier ou d'une connexion au réseau de transport en commun.

Eysines est la première commune à s'engager dans ce dispositif en 2006. En effet, dans le cadre du plan départemental des itinéraires de promenades et de randonnées, la commune d'Eysines souhaite aménager un itinéraire en secteur urbain entre la rue Paul Dukas et l'avenue Jean Mermoz.





Le stationnement gardienné (cf. carte page 94)

En 2006, 283 cartes d'accès aux parcs gérés par Parcub (15€ la carte avec stationnement gratuit) ont été souscrites et les espaces dévolus aux deux roues à Front du Médoc et rue Lhôte sont quasi en permanence saturés. A contrario, le parking Gambetta donne lieu à un usage très modéré (10 à 20 vélos par jour) et les espaces des parkings du Centre commercial Mériadeck et du 8 mai 45 sont très peu utilisés, le premier en raison d'un accès difficile, le second d'un emplacement peu attractif.

Pas d'évolution du nombre de places offertes dans les parkings gérés par BP3000, cependant il est observé un usage croissant.

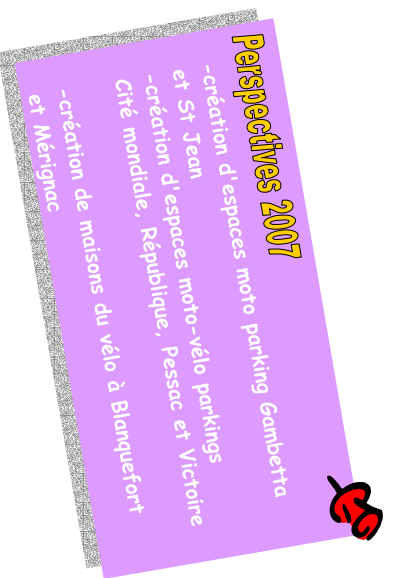
Plus facile encore : les parcs des Salinières, Bourse, et Jaurès offrent la gratuité, sans contrainte de carte d'accès, le nombre de places dévolues aux deux roues n'a pas augmenté dans ces parkings cependant il est observé un usage croissant de ce service.

Des places de stationnement spécifique motos sont effectives dans les parkings Front du Médoc et 8 mai 45.

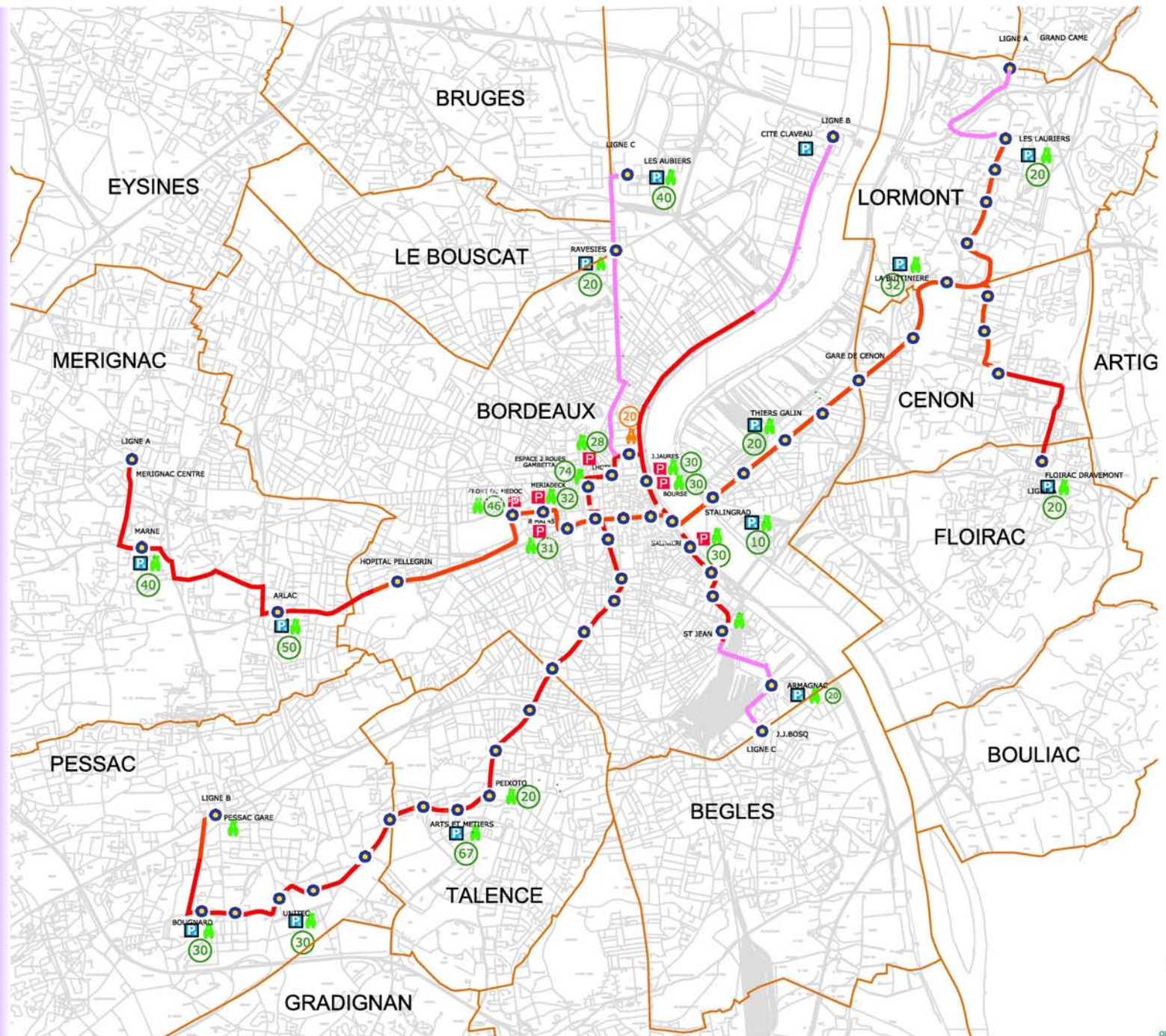
Le stationnement non-gardienné (sur voirie) (cf. carte page 95)

Les équipements pour le stationnement des vélos sont globalement présents sur le territoire, particulièrement dans les centralités. Notons que la carte ci-après est issue des données transmises par les communes.

De nouveaux emplacements ont été mis en place au cours de l'année 2006 : Bordeaux (+239), Bruges (+10), Le Hallan (+6), Le Taillan (+6), Parempuyre (+4) et Saint Médard en Jalles (+3).



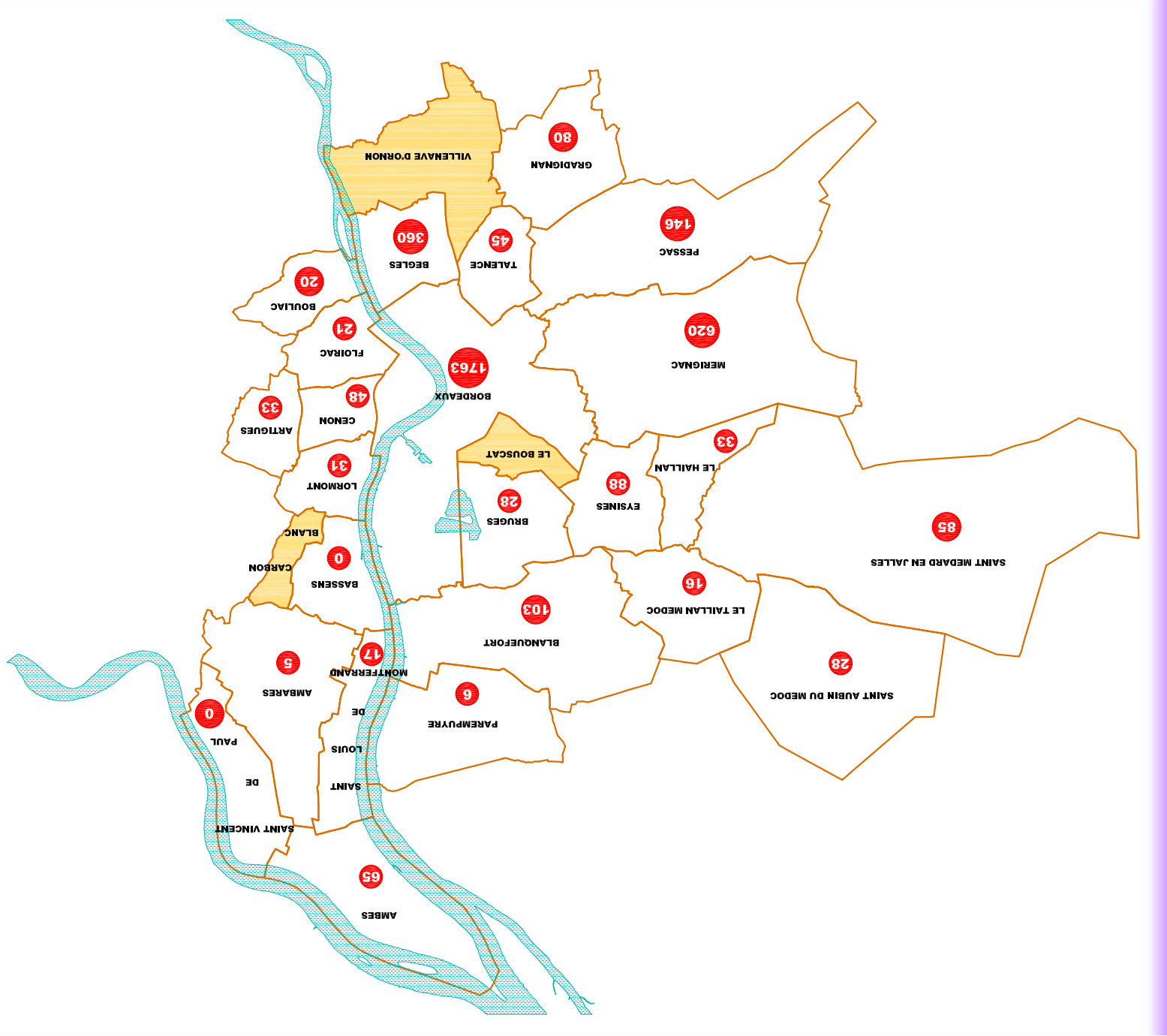
Stationnement 2 roues gardienné



- STATIONNEMENT VELOS NON GARDIENNES
- STATIONNEMENT VELOS GARDIENNES
- NOMBRES DE PLACES VELOS
- PARCS DE STATIONNEMENT
- PARCS RELAIS

Non Renseigné

Stationnement deux
roues non gardienné
sur voirie



Action
5-8

Intitulé de l'action

Améliorer le repérage sur les itinéraires des piétons

Mise en œuvre

Mettre en place une signalisation pour les piétons

Indicateur de suivi

état d'avancement des initiatives

Territoire de suivi		Forme de l'indicateur	
CUB		Nombre et localisation des places	
Maîtrise d'ouvrage		Services en charge du suivi	
DOVCP		DOVCP	
Objectif à atteindre		Etat des lieux de référence	
Pas d'objectif quantifié défini dans le PDU		Pas d'état des lieux établi	
Taux d'avancement		Indice de suivi dans le temps	
A initier		indicateur de cadrage	

2006 : définition d'un code de la rue et d'un plan piéton à Bordeaux



Les aménagements liés au tramway facilitent la diversification des modes de déplacements. Ainsi, on constate une augmentation de la pratique du vélos, de la marche à pied, du roller... concomitante aux transports en commun.

Vers un code de la rue à Bordeaux

Pour autant, malgré les aménagements adaptés, la diversification des pratiques s'accompagne d'une multiplication des conflits d'usages, régis par le code de la route. Or, celui-ci est écrit essentiellement pour les automobilistes, même s'il s'applique à tous. Son uniformité d'application ne permet pas toujours aux différents modes de déplacements de prendre leur place au sein de la rue. Par exemple, les rollers sont assimilés à des piétons. Or, leur circulation sur les trottoirs présente un danger.

C'est pourquoi la Ville de Bordeaux cherche à apaiser les relations entre les différents modes de déplacements, par la définition d'un code de la rue. Cette démarche innovante s'appuie sur l'expérience belge, et a pour ambition de faire évoluer la réglementation, par l'expérience, pour que chaque mode de déplacement trouve sa place en ville.

La démarche

A Bordeaux, la démarche se fonde sur les propositions de tous les usagers qui se sentent concernés.

Les propositions :

- protection des trottoirs pour les piétons,
- réduction de la vitesse à 30 km/h en ville,
- suppression du stationnement gênant sur trottoir,
- généralisation du contre-sens cyclable,
- autorisation systématique au tourne-à-droite pour les cyclistes au carrefour à feu,
- révision des tarifs des amendes adaptés aux modes de déplacement,
- autorisation de circulation des rollers dans les couloirs de bus,
- reconnaissance du statut spécifique des rollers dans la circulation.

Le plan piéton



Ce projet de la mairie de Bordeaux repose sur le constat du changement des comportements de mobilité impulsés par le tramway : bientôt, plus de la moitié de la ville sera à proximité immédiate d'une station. De plus, la ville est composée d'un maillage dense d'espaces publics (placettes et aires piétonnes) et d'espaces verts à valoriser.

Ainsi, le confort des piétons et la sécurisation de la marche à pied sont devenus des nécessités. Pour cela, il s'agit :
- d'identifier les obstacles pour libérer les itinéraires piétons,
- de proposer au gestionnaire de voirie (la Communauté urbaine), la mise en place d'un projet global en faveur des piétons.

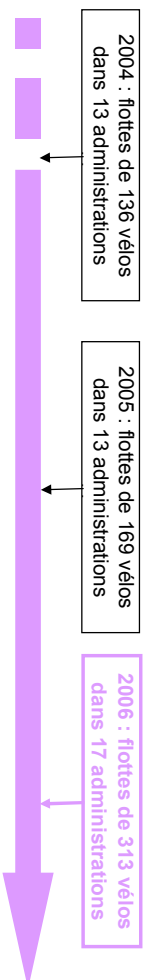
Plusieurs actions prioritaires ont été définies :

- réalisations de dépressions aux carrefours,
- suppression ou déplacement de la signalisation verticale gênante faisant ponctuellement obstacle sur des itinéraires globalement satisfaisants,
- optimisation du positionnement des supports de feux de trafic et des armatures de commande,
- poursuite de l'équipement en feux sonores.

La portée de ce projet présente deux perspectives :

- un objectif de mise en accessibilité de ces itinéraires (qui nécessite un diagnostic précis et un travail d'aménagement pour supprimer les obstacles principaux et pour répondre aux différents types de handicaps)
- un objectif de promotion de la marche à pied en identifiant les axes confortables pour se déplacer en ville à pied.

Intitulé de l'action		Mise en œuvre		Action
Initier l'acquisition de flottes de vélos par les administrations et les entreprises pour les déplacements professionnels courts de leurs salariés		Démarche de sensibilisation		5-9
Indicateur de suivi				
Acquisition de flottes de vélos par les employeurs : nombre d'établissements concernés et nombre de vélos				
Territoire de suivi		Forme de l'indicateur		
CUB	Nombre d'établissements concernés et nombre de vélos mis à disposition du personnel			
Maîtrise d'ouvrage		Services en charge du suivi		
Employeurs / CUB - DDU	CUB - DDU	Organismes à associer		
		Employeurs		
Objectif à atteindre		Etat des lieux de référence		
Pas d'objectif quantitatif défini dans le PDU		Pas d'état des lieux disponible		
Taux d'avancement		Indice de suivi dans le temps		
action en cours		indicateur de cadrage		
Terme de l'action				A programmer



La mise en service de flottes de vélos dans les services publics pour les déplacements des employés, constitue l'action la plus répandue des plans de mobilité (après la participation financière à l'abonnement au réseau TBC).

2006

Le graphique joint décrit les flottes de vélos mises en place dans les mairies. Sur les 27 communes, on compte 15 flottes de vélos en fonctionnement.

Soulignons qu'en 2006, 2 nouvelles communes ont mis en place une flotte deux roues pour leurs employés :

- la Commune de Bouliac qui a acquis un vélo à destination de la police municipale
- la Commune de Mérignac avec 25 vélos répartis sur les différents sites municipaux.

A ces initiatives, il faut ajouter celle de la Cub (voir action 7-6 pages 115-116) et du Conseil général de la Gironde. Celui-ci possédait 11 vélos en 2004, sa flotte de vélos a été portée à 22 en 2006. 9 vélos sont attribués à des agents en alternative à une place de stationnement ou un abonnement TBC, les 13 autres étant des vélos de service.

Les Communes d'Amarès, Artigues, Cenon, Floirac, Parempuyre, St Aubin du Médoc, St Louis de Montérand, St Médard en Jalles, St Vincent de Paul et Talence, ainsi que la Préfecture et le Conseil Régional n'ont pas à ce jour mis de vélos à disposition de leurs employés.



Perspectives 2007

- 5 communes vont mettre en place une flotte vélos: Gradignan (vélos électriques), Lormont, Parempuyre (2 vélos), St Aubin (4 vélos), Talence (5 vélos et 5 scooters électriques)
- Le Taillan va se doter de 2 vélos supplémentaires
- Mérignac prévoit l'achat de deux roues pour les déplacements domicile-travail

Organiser le stationnement et les livraisons

axe 6



Intitulé de l'action

Supprimer le stationnement illicite et crédibiliser la stationnement payant sur voirie

Mise en œuvre

Renforcement de la surveillance en centre ville et dans les secteurs présentant du stationnement payant

Indicateur de suivi

Stationnement illicite : nombre d'agents dévolus à la surveillance et nombre de procès verbaux dressés

Territoire de suivi

Bordeaux - Le Bouscat - Mérignac - Pessac

Forme de l'indicateur

Effectifs par commune en équivalents temps plein, nombre de PV dressés dans l'année pour chaque commune

Maîtrise d'ouvrage

Communes

Services en charge du suivi

CUB - DDU

Organismes à associer

Communes

Objectif à atteindre

Pas d'objectif quantitatif défini dans le PDU

Etat des lieux de référence

En 2000 : 36 agents dévolus sur les 4 communes
159 518 PV dressés nomis Le Bouscat

Taux d'avancement

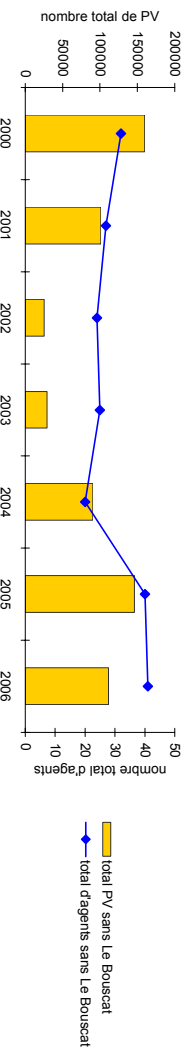
action en cours

Indice de suivi dans le temps

indicateur de cadrage

Terme de l'action

A programmer

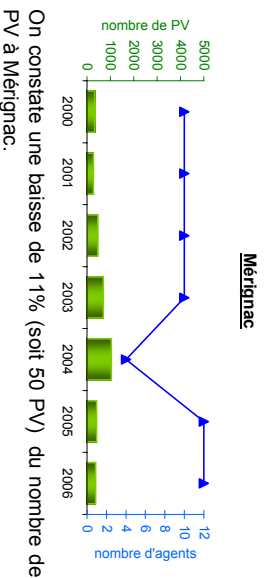


2006

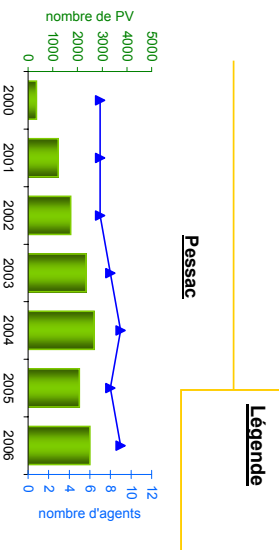
La fin de la baisse des moyens de contrôle du stationnement sur les quatre communes disposant de zones de stationnement payant, entamée en 2005 est confirmée en 2006.

En effet, le nombre d'agents dévolus à la surveillance a doublé entre 2004 et 2005, effort essentiellement porté 2 communes :

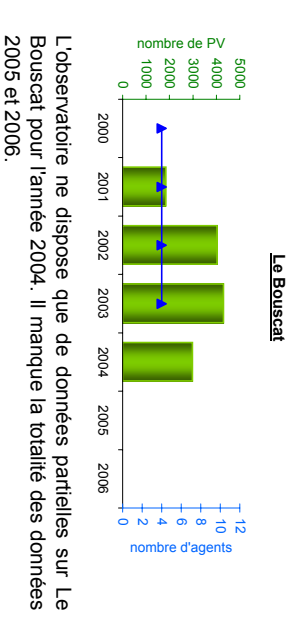
- Bordeaux a triplé son effectif



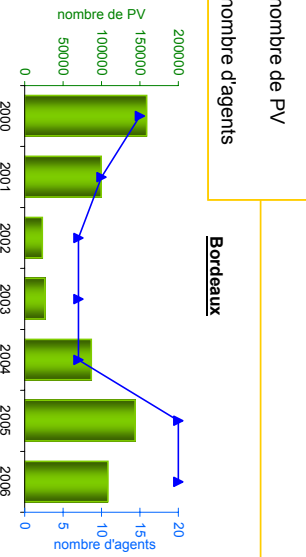
On constate une baisse de 11% (soit 50 PV) du nombre de PV à Mérignac.



Pessac renforce ses moyens pour retrouver le niveau de 2004 (5 agents). On constate une augmentation du nombre de PV, 21% soit 430 PV supplémentaires.



L'observatoire ne dispose que de données partielles sur Le Bouscat pour l'année 2004. Il manque la totalité des données 2005 et 2006.



Suite au renforcement des moyens de contrôles de stationnement depuis 2004 (Bordeaux a triplé son effectif), on avait constaté une forte augmentation de PV délivrés (+65%). Cependant, en 2006, on constate un forte baisse du nombre de PV -24% soit 35 500 PV environ en moins. Cette diminution peut s'expliquer par la tolérance appliquée en raison des travaux du tramway ou par le constat d'une discipline des automobilistes !

ORGANISER LE STATIONNEMENT ET LES LIVRAISONS

Action

6-3
6-4
6-21

Intitulé de l'action

- Etendre le stationnement payant dans les centres et créer des zones de stationnement réglementées sur certains pôles périphériques ou sur les axes commerciaux desservis par les transports en commun réguliers
- Harmoniser et modifier les tarifs dans les parcs et sur voirie
- Supprimer toutes mesures de gratuité et tous types de tarifs réduits sur voirie hormis les résidents et les personnes à mobilité réduites dans les zones payantes

Mise en œuvre

- Créer des zones à forte rotation par un stationnement payant dans les centres présentant les plus hauts niveaux de congestion de la voirie

- Fixer des tarifs en ouvrage inférieurs aux tarifs sur voirie

- Homogénéiser les tarifs des parcs par secteurs géographiques

Indicateur de suivi

Zones de stationnement réglementées : état d'avancement du projet
Stationnement sur voirie et en ouvrage : évolution des tarifs horaires

Territoire de suivi

CUB et en particulier communes disposant de stationnement payant

Forme de l'indicateur

Evolution des tarifs horaires sur voirie et dans les parcs

Maîtrise d'ouvrage

Communes / CUB

Services en charge du suivi

CUB - DDU

Organismes à associer

Communes

Objectif à atteindre

tarifs en ouvrage < tarifs sur voirie

Etat des lieux de référence

observatoire du stationnement 2000

Terme de l'action

A programmer

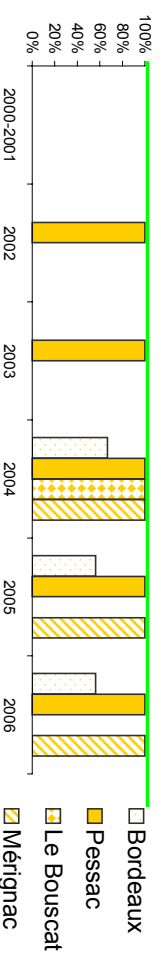
Taux d'avancement

action en cours

Indice de suivi dans le temps

indicateur de cadrage jalonné

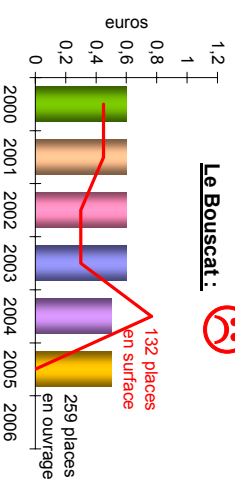
objectif :
tarifs sur voirie
inférieurs aux tarifs
en ouvrage



2006 :

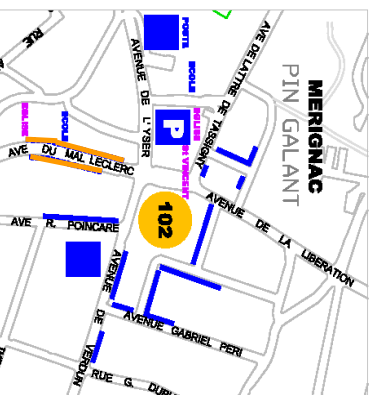
Aucune donnée sur la commune du Bouscat.

Le Bouscat :

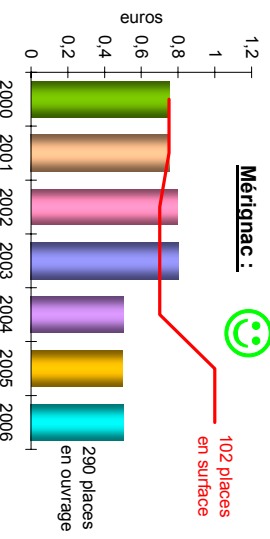


Historique : La refonte de la politique du stationnement mise en place en 2004 par de nouveaux tarifs dans les parcs de stationnement et sur 3 communes (Le Bouscat, Mérignac et Pessac) et de nouvelles zones de stationnement sur Bordeaux, a été confirmée en 2005 et 2006 à Bordeaux, Mérignac et Pessac conformément au PDU. Seule la commune du Bouscat se distingue en renforçant en 2005 la période de gratuité sur voirie de 30 min à 1 heure (d'où un graphique faussement favorable).

Mérignac : suppression de 52 places de stationnement payant en surface en raison des travaux du tramway, avenue du



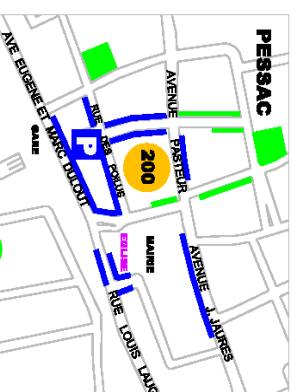
Mérignac :



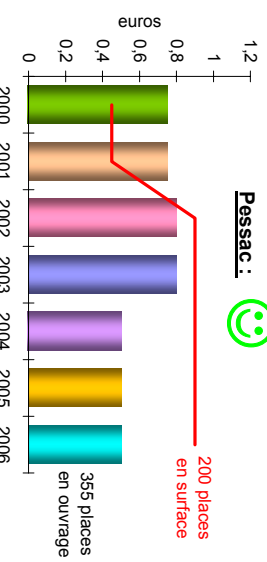
102 places
en surface

Maréchal Leclerc () et des travaux de la Médiathèque, parking de la Poste, portant à 102 le nombre de places de stationnement de surface contre 154 en 2005.

Pessac : création de 83 places de stationnement payant supplémentaires sur voirie (: sur voirie et en parc ■).



Pessac :

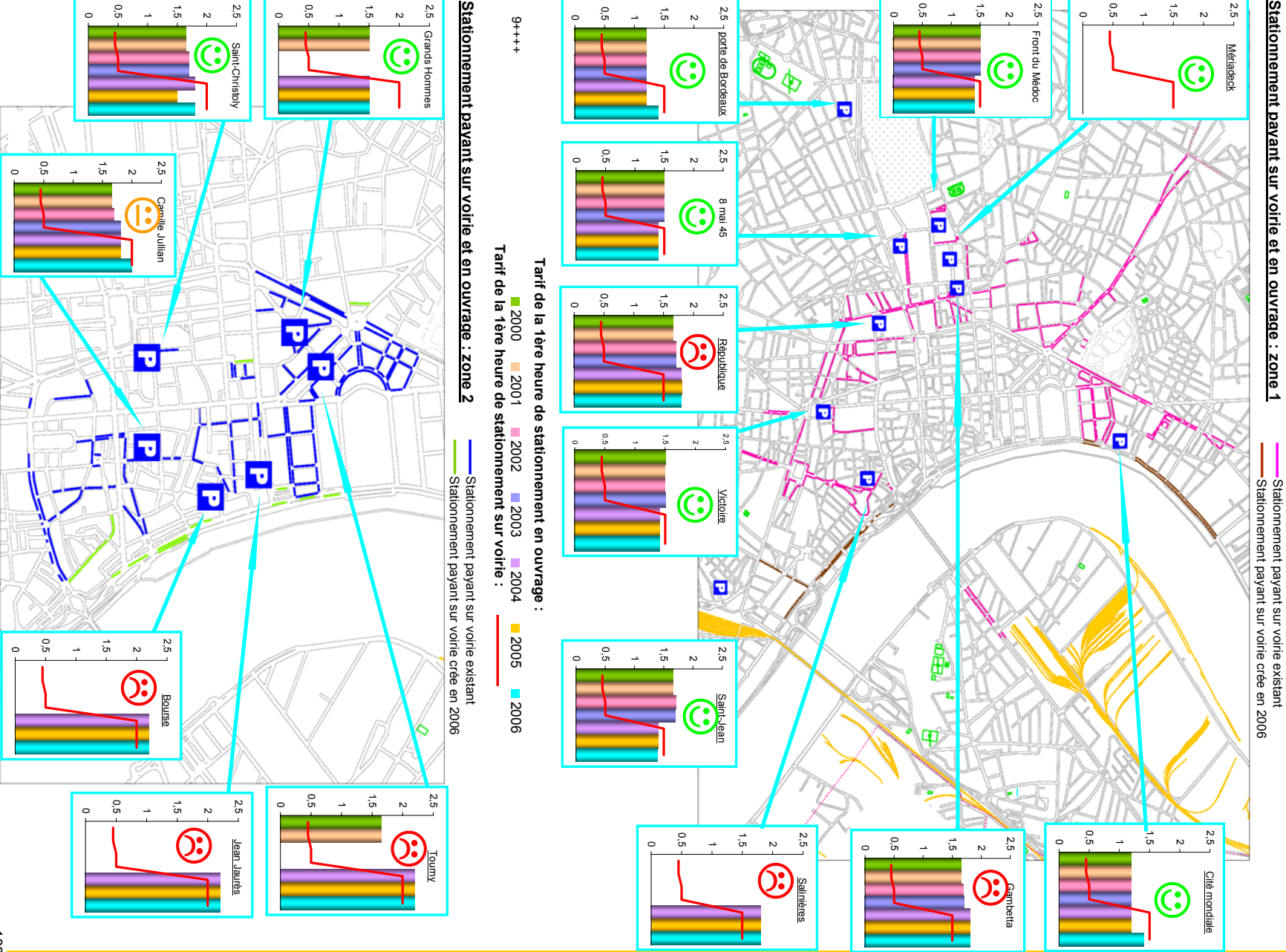


200 places
en surface

2006 : Bordeaux

Extension de la zone 1 du stationnement payant en voirie : quai de Paludate (entre rue Peyronnet et rue Dornecq), quai de la Monnaie, quai des Salinières, quai Sainte-Croix et rue Peyronnet et de la zone 2 du stationnement payant en voirie : quai Louis XVIII, quai Richelieu, quai des Chartons (entre cours X. Arrozán, cours du Médoc), rue L'hôte, rue Brochon, rue de la Rouselle. . Les parcs Porte de Bordeaux, Saint-Christoly, cité mondiale et Camille Julian ont augmenté leurs tarifs de la 1ère heure de stationnement, ce qui a pour conséquence, pour le parking Camille Julian d'être au même tarif que sur voirie. Pour les autres, les tarifs respectent cependant les recommandations du PDU (tarif en ouvrage inférieur au tarif sur voirie).

Aucune donnée n'est disponible sur les parcs de Victor Hugo, Capucins et Alsace et Lorraine.



Action

6-5

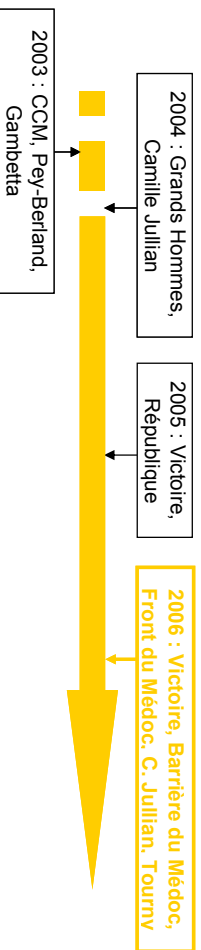
Intitulé de l'action
Réhabiliter les parcs communautaires et améliorer les équipements

Mise en œuvre
Améliorer l'aménagement intérieur des parcs (ambiance sonore, accueil et services)

Indicateur de suivi

Ambiance intérieure des parcs : état d'avancement des travaux d'amélioration

Territoire de suivi		Forme de l'indicateur	
CUB		Descriptif des programmes de réhabilitation approuvés et de l'état d'avancement des travaux	
Maîtrise d'ouvrage		Services en charge du suivi	Organismes à associer
DDU/Exploitants		DDU	Exploitants
Objectif à atteindre		Etat des lieux de référence	
Pas d'objectif quantitatif défini dans le PDU		Pas d'état de référence	
Taux d'avancement action en cours		Indice de suivi dans le temps indicateur de cadrage	
Terme de l'action			
A programmer			



Historique :

2000-2003 : Rénovation des parcs de stationnement du Centre Commercial Mériadeck (CCM) et de Pey-Berland. Construction de nouveaux postes de contrôle pour les parkings Saint Jean et Centre Commercial Mériadeck .

2004-2005 : Rénovation des peintures et travaux de signalisation parc des Grands hommes
Réhabilitation de la signalétique, renforcement de l'éclairage, remplacement du logiciel et du matériel de contrôle d'accès parc Camille Julian

2005, le nouveau programme de Parculu : Elaboration d'une charte de signalisation afin d'homogénéiser les parcs se déclinant sur 4 points :

- peintures de couleur spécifique par niveau
- signalétique d'entrée des parkings en cohérence avec le jalonnement dynamique mis en place par la Cub
- signalétique directionnelle véhicules et piétons
- signalétique informative (entrées/sorties, caisses de péage, point d'accueil des clients, toilettes, sanitaires,...).

Dès 2005, un diagnostic des structures des parkings réalisé par un cabinet d'études a conclu qu'aucun travaux ne revêtait un degré de gravité nécessitant un condamnation même partielle d'un ouvrage et qu'une grande majorité des désordres identifiés pouvaient permettre des traitements étalés.

Un 1^{er} diagnostic a permis de traiter prioritairement les désordres des structures sur Victoire en 2005 et sur République début 2007.

2006 :

Un 2^{ème} diagnostic concernant les 10 parcs restants a été établi au cours du 1^{er} semestre 2006, à la suite duquel un appel d'offres de travaux d'un montant global de 1,2M€ a été lancé, les travaux conséquents ayant été commencés dès le mois de juillet 2006 et leur achèvement prévu au mois de septembre 2007.

2006 (suite):
Travaux de réhabilitation des parcs :

En matière d'ambiance intérieure :

- *Victoire* : signalétique interne renouvelée, éclairage optimisé peintures achevées en décembre 2006
- *barrière du Médoc* : signalétique interne renouvelée, éclairage optimisé dès 2005, peintures achevées en décembre 2006
- *Republique* : signalétique interne renouvelée et éclairage optimisé

En matière de confort d'utilisation des équipements par les clients :

- *Tous les parkings* : de fin 2005 à début 2006, changement des lecteurs de cartes d'accès des parkings précédemment équipés de systèmes magnétiques par des cartes à puce sans contact pour un coût total de 90 000 €
- *Front du Médoc* : en 2006, implantation d'un espace 2 roues (vélos et motos), signature d'une convention avec la Petite Reine afin de favoriser son accueil sur une partie annexe renouvelée à cet effet
- renouvellement et amélioration des équipements de vidéosurveillance sur 12 parcs.

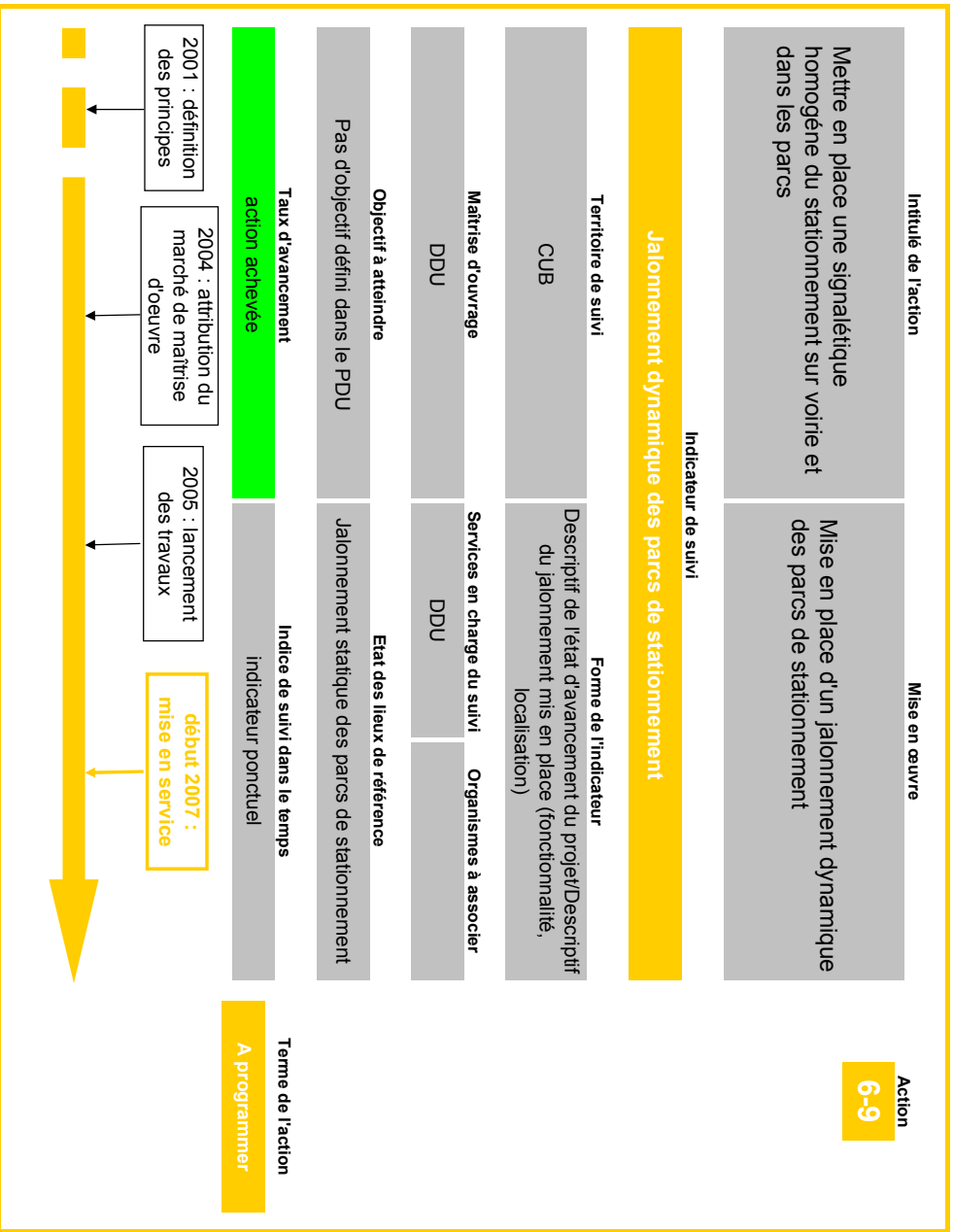
Intervention en 2006 sur Camille Julian, Tourny

Réfection de l'espace accueil clientèle et des toilettes publiques sur Camille Julian pour un coût de 100 000 €
Projet en cours sur Tourny

Perspectives 2007

Parcs de Parculu :

- réalisation d'un diagnostic supplémentaire
- poursuite des travaux engagés suite aux diagnostics
- diverses réalisations : ascenseur sur Victoire, rénovation des systèmes de lutte contre l'incendie, reprise places PMR, création d'espace 2 roues,....
- Grands Hommes : rénovation de l'espace accueil
- Tourny : réhabilitation totale selon le cahier des charges de la DSP



L'enjeu

Dans le contexte de réaménagement de l'hypercentre de l'agglomération, il s'agit d'organiser l'accès du centre ville en voiture, de façon complémentaire au tramway. Le stationnement sur voirie étant réduit, l'offre de stationnement se concentre dans les parcs.

Les objectifs

- 1) Informer sur la disponibilité des parcs de stationnement en temps réel.
- 2) Guider les usagers qui cherchent à accéder au centre ville, vers les parcs disponibles afin d'éviter le trafic dense.

Pour cela, le projet prévoit une signalisation adaptée : des panneaux de jalonnement des parcs indiquant en temps réel le nombre de places disponibles.

Fonctionnement

Ce jalonnement est circonscrit au périmètre des boulevards et des quais, rive droite. A l'intérieur de ce périmètre, les parcs de stationnement sont jalonnés sur les voies principales d'accès à l'hypercentre.

Trois niveaux de jalonnement ont été définis :

- le niveau 1 (au niveau des boulevards) indique la direction et le nom des parcs, en précisant uniquement s'il est complet, libre, fermé, saturé ou consacré aux abonnés.
- le niveau 2 (à proximité du parc) indique la direction et le nom du parc, en précisant le nombre de places disponibles. Il indique également le nom de deux autres parcs à proximité vers lesquels l'usager peut se rabattre en cas de saturation ou de fermeture du parc.
- le niveau 3 (à l'entrée du parc) indique le nom du parc et le nombre de places disponibles.

Les informations en temps réel sont transmises par radio (système TETRA) du parc (information gérée par les gestionnaires des parcs directement de façon automatique ou manuelle) vers les panneaux, via le PC central de la Cub dont la gestion a été confiée à Gertrude.

Coût

- Maîtrise d'œuvre :
- Travaux :
- Maintenance sur 3 ans :



157 700 € TTC
1 815 000 € TTC
235 000 € TTC
2 609 500 € TTC



Quelques dates...

2001 : définition des principes de jalonnement dynamique des parcs. Validation de ces principes et d'une carte de jalonnement précisant les carrefours et les axes de circulation à équiper par les représentants des commerçants.

2002-2004 : préparation et lancement d'un marché de maîtrise d'œuvre pour :

- l'étude du projet en vue de la passation d'un contrat de travaux et de maintenance
- le suivi des travaux.

Ce marché est confié à la société ISIS.

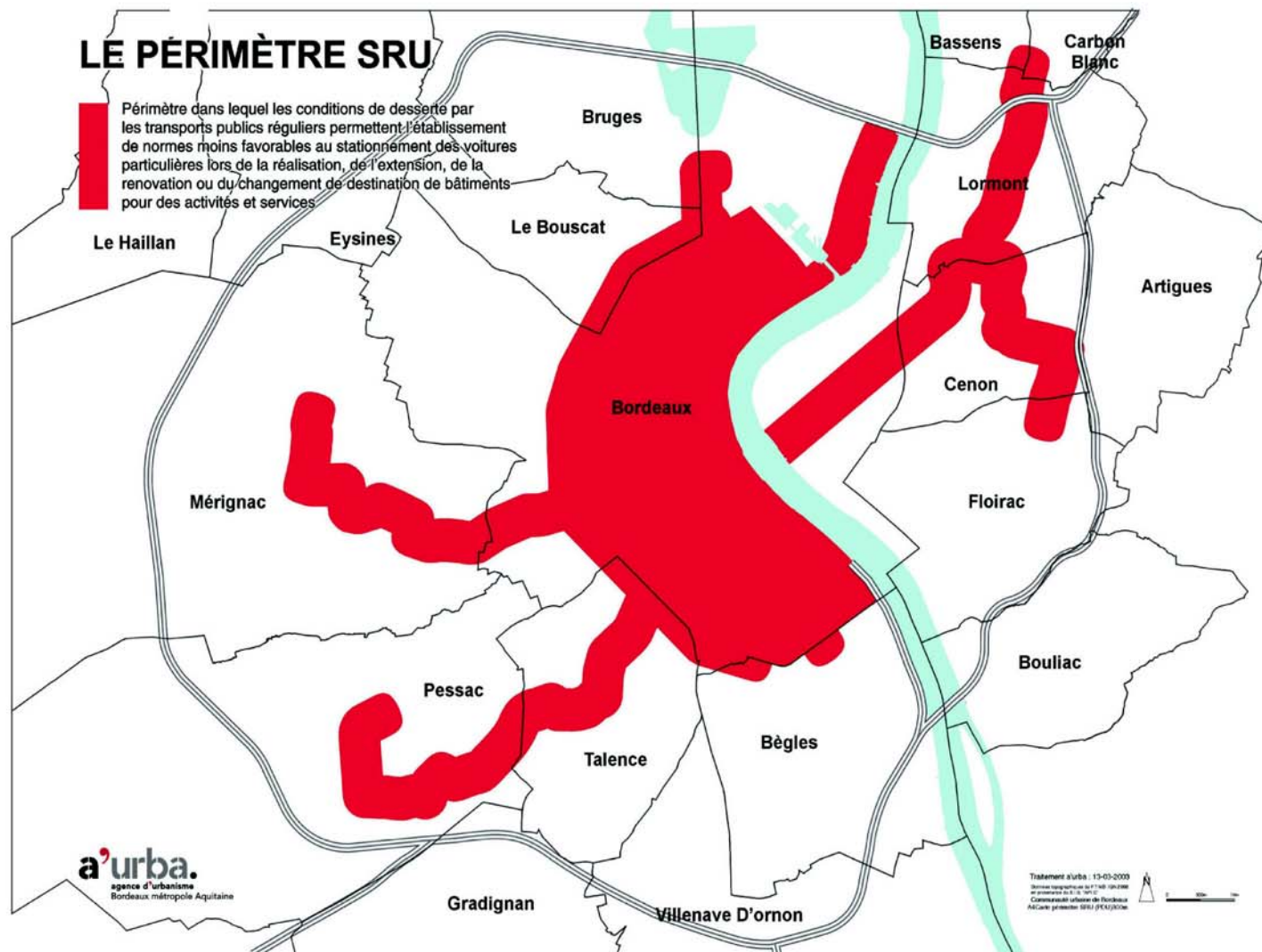
2005 : attribution du marché de travaux à la société SPIE et lancement des travaux.

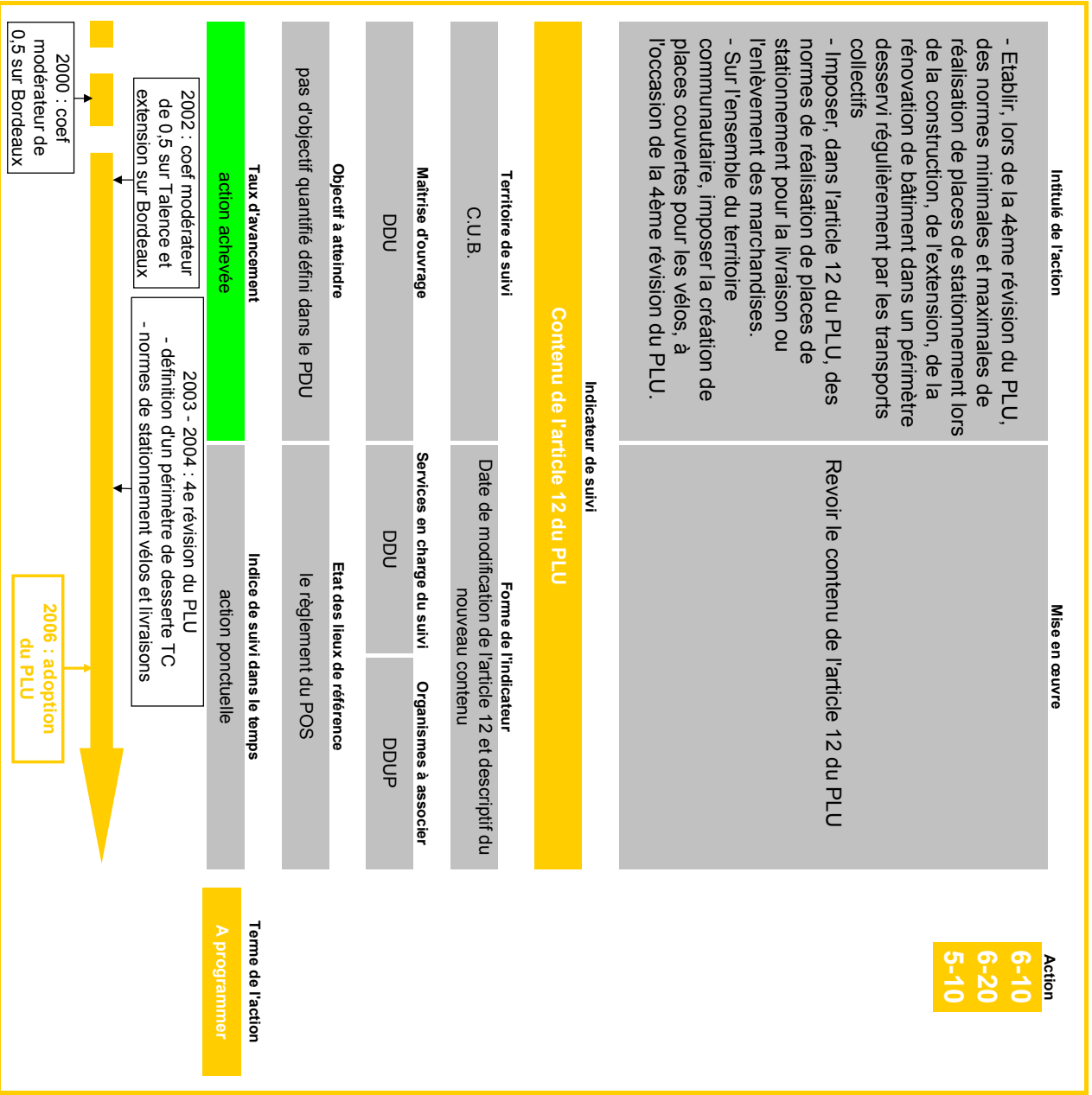
début 2007 : mise en service complète du système.

PERIMETRE SRU

LE PÉRIMÈTRE SRU

Périmètre dans lequel les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent l'établissement de normes moins favorables au stationnement des voitures particulières lors de la réalisation, de l'extension, de la rénovation ou du changement de destination de bâtiments pour des activités et services





2000 : 14^{ème} modification du POS

Modification de l'article 12 dans le centre ville de Bordeaux, dans le but de réduire le nombre de places de stationnement dans les bâtiments à proximité du tramway. L'objectif : encourager l'usage des transports en commun pour venir à Bordeaux.

Un **coefficient modérateur de 0,5** est appliqué aux ratios minimum de places de stationnement conditionnant les permis de construire, pour tout type de constructions excepté le logement et situées à moins de 300 m le long des axes du tramway sur les séquences suivantes :

- ligne A : entre la station Pont de Pierre et la station Benauges entre la station Palais de Justice et la station Stade CHR CHU
- ligne B : entre la station Victor Hugo et la station Victoire
- ligne C : entre la station Conservatoire et la station Gare Saint Jean

2002 : 15^{ème} modification du POS valant PLU

(approuvé le 28 mars 2003)
Modification de l'article 12 dans le centre ville de Talence selon le même principe que Bordeaux

Le périmètre concerné est étendu sur Bordeaux : "Pey Berland-Hôtel de Ville" à la place de "Palais de Justice", "Victor Hugo-St Michel" à la place de "Conservatoire".

2003 - 2004 : 4e révision du PLU

Il s'agit de définir, à travers le règlement du PLU, une **politique du stationnement privé agissant comme un levier en faveur de modes de déplacements alternatifs à la voiture**

1) encourager l'usage des transports en commun

La loi "solidarité et renouvellement urbains" renforce les liens de cohérence entre le PLU et le PDU. Celui-ci doit notamment délimiter les périmètres de desserte suffisante en transports en commun permettant de réduire les normes de stationnement. Il s'agit d'encourager l'usage des TC dès lors que l'offre est satisfaisante, en réduisant l'offre de stationnement. La politique de stationnement devient un levier de politique des déplacements en faveur de transports alternatifs à la voiture. Le PDU de l'agglomération bordelaise définit le niveau de desserte suffisante par les TC suivant trois critères :

- la fréquence aux heures de pointe est inférieure à 10 mn,
- le temps d'accès aux territoires d'activités est inférieur à 30 mn,
- plus d'un habitant sur trois bénéficie de cette performance.

Il délimite ainsi les territoires situés à 300 m autour des lignes correspondant à ce niveau d'offre.

2) encourager la pratique du vélo

Lors de la mise en conformité du PDU avec la loi SRU, le PDU confirme la volonté communautaire de soutenir la pratique du vélo, notamment en garantissant un stationnement sécurisé (action 5-10)

3) améliorer les livraisons en ville

Le PDU introduit une dimension "livraison en ville" à la réflexion sur le stationnement (action 6-20) afin de prévoir des aires de livraison et de manutention sur la parcelle.

La 4^e révision du PLU reprend les orientations du PDU dans l'article 12 du règlement.

2006 : adoption du PLU

1) concernant les automobiles

Les normes de stationnement sont différenciées suivant 9 catégories de construction :

- habitation,
- hébergement hôtelier,
- bureaux,
- commerce,
- artisanat,
- industrie, exploitation agricole ou forestière, entrepôt,
- constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif

Concernant les automobiles, 3 découpages territoriaux se recoupent pour définir les obligations d'aménagement de places de stationnement, en fonction :

- de la morphologie urbaine (plan de zonage)
- du PDU (périmètre de modération du stationnement)
- de la proximité des services de transport : intra-rocade/Bastide ; Hauts-de-Garonne/campus universitaire/Aubiers ; complément intra-rocade ; extra-rocade.



Ainsi, plus un territoire se trouve proche d'un centre ou de services de transport, moins les constructions (hors habitat) devront intégrer de places de stationnement, afin de favoriser l'usage des transports en commun pour les déplacements domicile/travail.

Le champ d'application de l'article 12 est large : pour toute nouvelle construction et pour les travaux sur constructions existantes. En cas d'impossibilité technique avérée de réaliser les places exigées par le PLU, le pétitionnaire doit :

- souscrire une concession dans un parc de stationnement à long terme,
- acquérir ces places dans un parc privé à proximité,
- ou bien, en dernier recours, verser une participation financière à la Cub, pour le développement de parcs de stationnement. Cette participation est versée au budget annexe "stationnement".



Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ont un statut particulier dans le règlement. En effet, cette catégorie de construction rassemble des destinations très diverses pour lesquelles les besoins de stationnement sont variés (équipement sportifs, établissements de culte, salles de spectacle, mairies, établissements scolaires, cliniques...). Le nombre de places de stationnement exigé n'est pas défini de façon stricte, afin d'adapter une offre pertinente permettant à l'activité implantée de fonctionner.

C'est pourquoi, le PLU demande au pétitionnaire d'analyser ses besoins en fonction :

- de la nature de l'activité,
- du taux et du rythme de fréquentation de l'établissement,
- de la situation géographique au regard des parkings publics existant à proximité,
- du regroupement et du taux de foisonnement envisageable,
- de la localisation au regard des périmètres de modération des normes de stationnement délimitées au plan de zonage.



Les cinémas relèvent de dispositions réglementaires spéciales, afin de favoriser leur implantation à proximité des centres ou des services de transports. Le nombre de places de stationnement ne doit pas excéder une place de stationnement pour trois fauteuils.

2) concernant les vélos

Le stationnement des deux-roues représente un frein à l'usage du vélo. En effet, le stationnement sauvage est propice au vol, et d'autre part, un stationnement sécurisé ne s'improvise pas au sein de toutes les constructions. C'est pourquoi, le PDU souligne l'importance de prévoir le stationnement des deux-roues pour les bâtiments accueillant des activités, des commerces et des habitations, afin de faciliter l'usage du vélo.



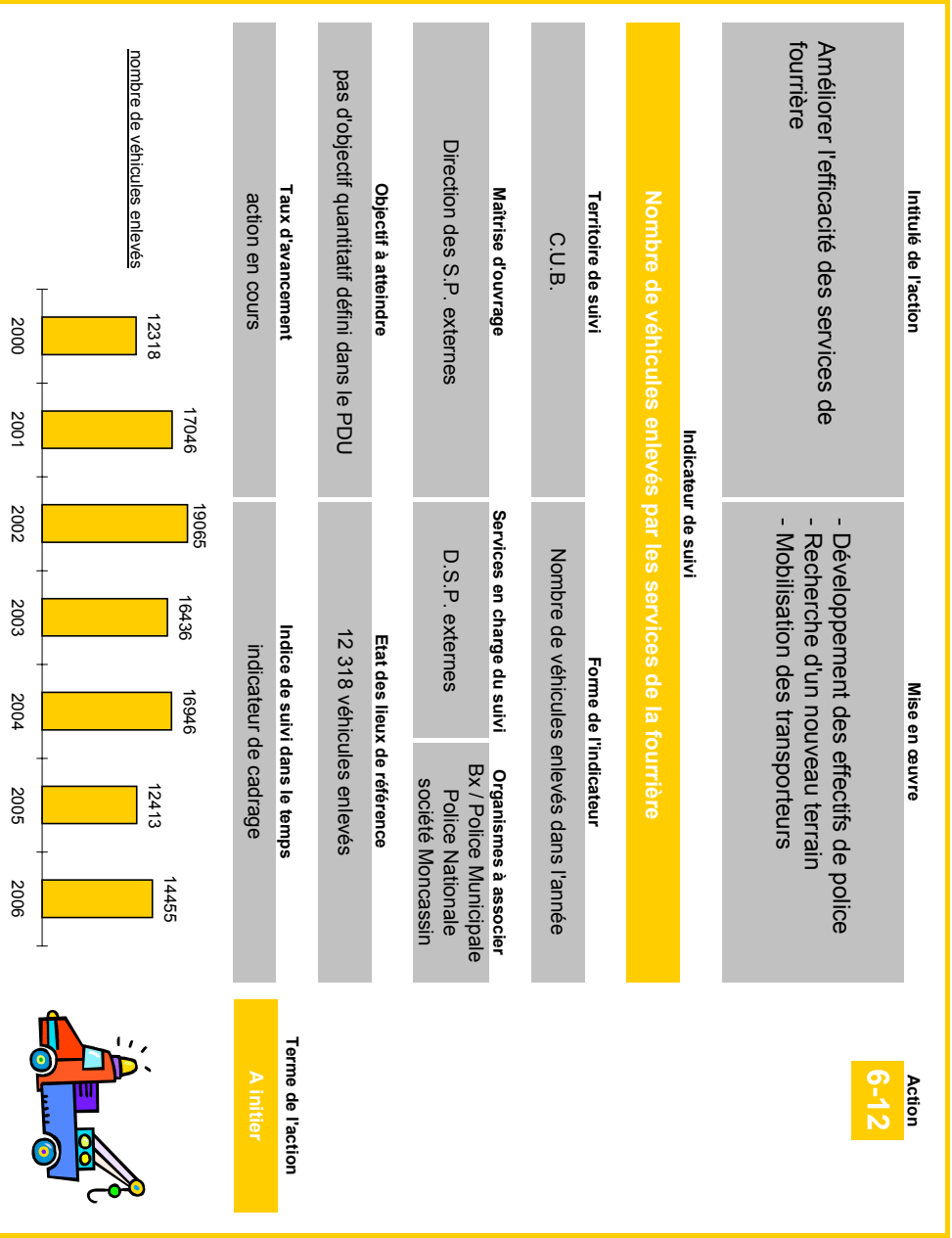
Ainsi, le PLU, conformément au PDU, impose de prévoir systématiquement une aire de stationnement couverte, pour tout type de construction. Il s'agit d'offrir la possibilité de stationner son vélos aux habitants, aux employés, aux écoliers, etc...

3) Concernant les livraisons

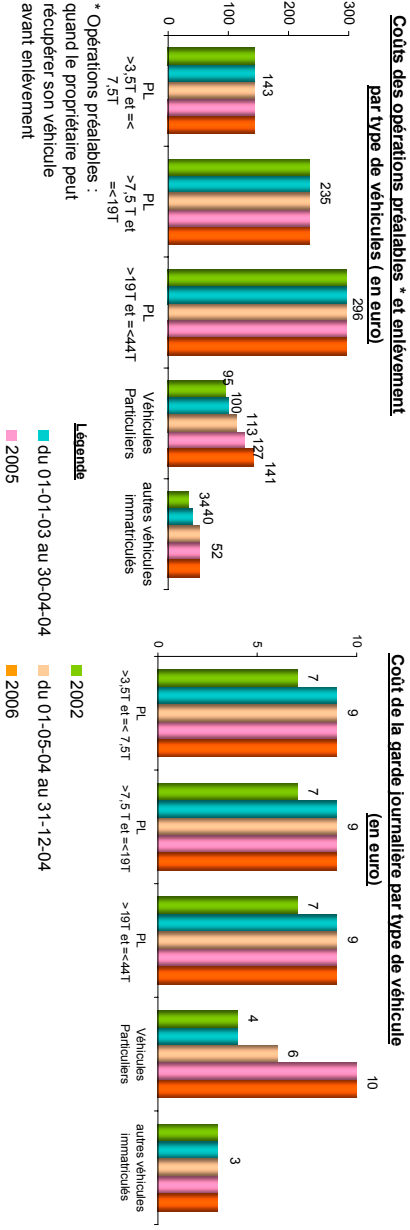
Les besoins en stationnement de livraisons sont souvent gérés sur le domaine public. Cette situation entraîne bien souvent des conflits sur la voirie (encombrement, stationnement en double file, bruit...), alors que la livraison est directement liée à l'activité implantée.

C'est pourquoi le PLU, conformément au PDU, impose aux pétitionnaires de prévoir sur l'emprise de la parcelle l'espace nécessaire au fonctionnement des livraisons.





En 2006, 14 445 véhicules ont été enlevés dont 12 771 enlevés et transportés à la fourrière et 1 684 restitution sur place.



Coût de fonctionnement du service en 2006

Dépenses directes et indirectes : 1 697 148 €
Recettes : 1 657 681 €

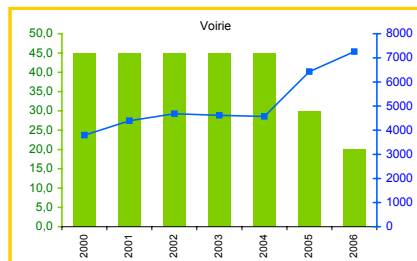
- 39 467 €
soit un déficit de 2,73 € par véhicule enlevé



Recherche d'une nouvelle implantation de la fourrière:
En 2006, la recherche d'un ou deux sites de 20 000 m² de fonder avec une accessibilité facile pour répondre aux besoins de la fourrière s'est poursuivie.



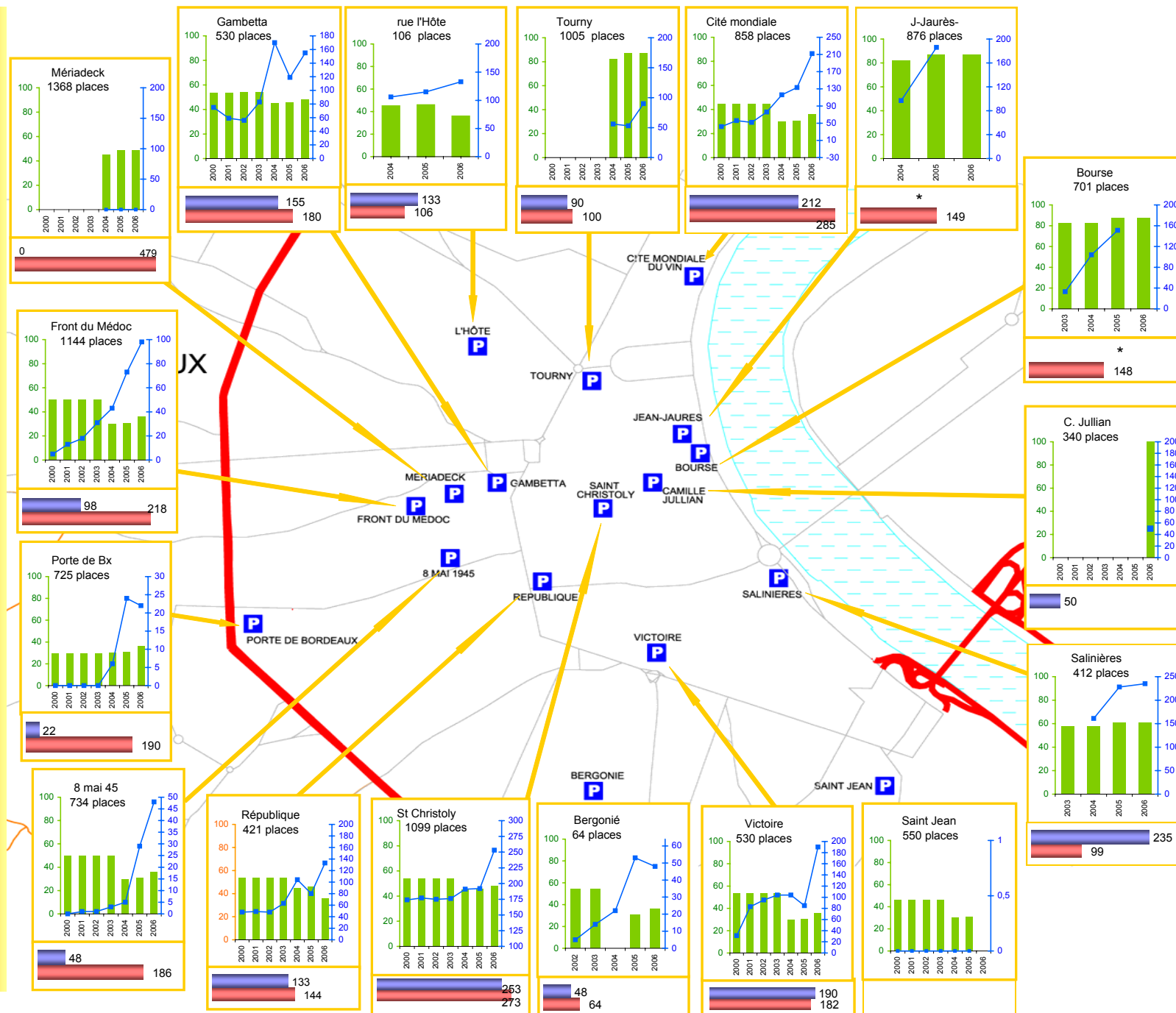
Stationnement des résidents : évolution des tarifs et des abonnements / quotas



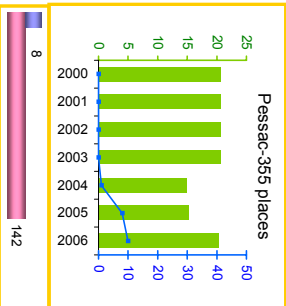
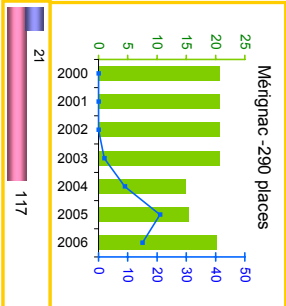
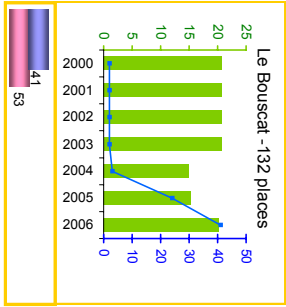
* : en 2006 les données des résidents sur les parcs de Bourse et Jean Jaurès sont cumulés soit 448 abonnements.

Légende

- xx - nb abonnés résidents
- xx ■ tarif mensuel en euros
- nb de résidents en 2006
- quota du parc en 2006



Intitulé de l'action		Mise en œuvre	Action 6-23
Favoriser le stationnement des résidents à proximité de leur domicile par l'application de tarifs préférentiels sur voirie payante et en parcs publics de stationnement		Appliquer des tarifs préférentiels pour les résidents, les tarifs en parc devant être plus bas que ceux sur voirie	
Indicateur de suivi			
Stationnement : évolution des tarifs résidents			
Fiche N° 83			
Territoire de suivi		Forme de l'indicateur	
CUB et en particulier les communes disposant de stationnement payant		Evolution des tarifs du stationnement proposé aux résidents et nombre d'abonnés résidents	
Maîtrise d'ouvrage		Services en charge du suivi	
CUB - DDU		CUB - DDU	Organismes à associer Communes
Objectif à atteindre		Etat des lieux de référence	
Pas d'objectif quantitatif défini dans le PDU		grille tarifaire 2000	
Taux d'avancement action en cours		Indice de suivi dans le temps indicateur de cadrage	
		Terme de l'action A programmer	



En **2004**, la CUB a défini des quotas d'abonnements résidents dans tous les parcs publics, afin d'assurer à la fois la rotation du stationnement et l'accueil des résidents. Il s'agit d'un nombre minimum de places à consacrer aux personnes domiciliées à moins de 300 m du parc.

Les quotas ont été définis par parc, en fonction des besoins et de la situation géographique. Ils sont précisés pour chaque parc sur les graphiques ci-dessus et page 108. La régie Parcub implique une nouvelle politique tarifaire dont l'impact commence à se mesurer dès **2005**. On constate une augmentation du nombre des résidents sur l'ensemble des parcs de la communauté. Seuls Gambetta, Victoire et République ont leur nombre d'abonnés résidents en baisse. Quant à Méradeck et St Jean, ils ne comptabilisent aucun résident.

2006

- Les quotas pour les résidents sur la communauté urbaine a augmenté de 34% soit 812 places en plus entre 2005 et 2006.
- Le nombre de résidents a également augmenté de 34% entre 2005 et 2006 soit 607 résidents supplémentaires.

- Les 3 parcs ayant enregistré des baisses d'abonnement résidents en 2005, ont subi une forte augmentation : Victoire et République ont dépassé les chiffres de 2004, seul Gambetta reste en dessous du nombre de 2004.

- Sur les 11 parcs ayant subi une augmentation de leur tarif résident, 9 ont cependant enregistré une augmentation de leur nombre de résidents : Porte de Bordeaux, cité mondiale, front du Médoc, Gambetta, St Christoly, Victoire, 8 Mai 45, Le Bouscat, Pessac. Deux parcs ont enregistré une baisse du nombre de résidents : Mérignac (-6) et Bergonié (-5).



Parc Pessac-centre

- Enfin, on observe une augmentation du nombre d'abonnements résidents dans les parcs Victoire(+105), République (+75), Cité mondiale (+79), mais également dans des parcs jusqu'alors sous utilisés : Porte de Bordeaux (de 6 à 24 résidents en 2006), 8 mai 45 (de 29 à 48 en 2006).

D'autre part, l'analyse de la réalisation des quotas définis permet d'en mesurer leur pertinence.

- Les parcs de l'hypercentre sur les quais ont leur nombre d'abonnements résidents toujours supérieur à leur quotas:
 - Salinières 235 abonnements résidents pour un quota de 99
 - Jean Jaurès et Bourse : 448 abonnements pour un quota de 297

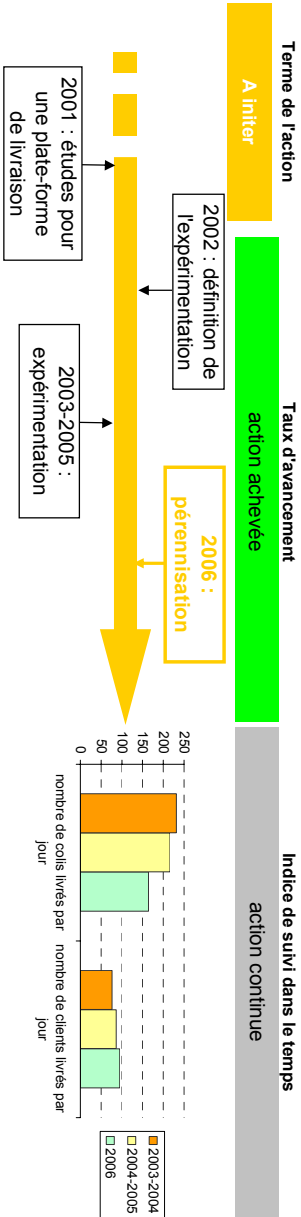
La situation du stationnement des résidents dans l'hypercentre reste donc tendue.

- D'autres parcs ne correspondent toujours pas aux besoins en stationnement résidents, puisqu'on ne compte aucun résident dans le parc Méradeck.

Action
6-26
6-16

Intitulé de l'action	Mise en œuvre
- Expérimenter l'aménagement et la gestion d'espaces de livraison de proximité (E.L.P.) afin de faciliter les livraisons de marchandises - Participer au programme de recherche PREDIT 2 pour une mise à l'étude de l'optimisation de la desserte marchandises dans les centres villes	Expérimentation des espaces de livraison de proximité

Indicateur de suivi		
ELP : état d'avancement de l'expérimentation		
Territoire de suivi		Forme de l'indicateur
CUB		Descriptif de l'état d'avancement du projet
Maitrise d'ouvrage		Services en charge du suivi
CUB - DDU / communes / CCI		DDU
Objectif à atteindre		Organismes à associer
pas d'objectif quantifié défini dans le PDU		Maitres d'ouvrage
		Etat des lieux de référence
		pas d'état des lieux disponible



Définition

Il s'agit d'une aire d'arrêt et de manutention sur la voie publique exclusivement destinée à la livraison de marchandises aux établissements voisins. L'E.L.P., d'une surface d'environ 75 m², permet d'accueillir 4 véhicules. Cette aire est réservée, protégée, contrôlée par les "voitgeurs", personnel indépendant des transporteurs mais qui participe à la manutention et à la livraison finale sous sa responsabilité.

Objectifs

- 1) Optimiser le fonctionnement des livraisons de marchandises en ville, particulièrement pendant la période des travaux du tramway, en proposant une possibilité d'arrêt des voies de circulation et en réduisant les temps d'immobilisation des véhicules de livraison.
- 2) Tester un système facilitateur innovant pour les livraisons de marchandises entrantes.
- 3) Réduire les nuisances (émissions sonores et polluantes, encombrement de la voirie ...) dues aux véhicules de livraison.

Expérimentation

Ce concept a été mis en oeuvre et expérimenté sur 3 ans, sous la conduite de la CCI de Bordeaux en partenariat avec la Cub et la Ville de Bordeaux :

- cours de l'intendance, du 18 février au 31 octobre 2003
- cours du Chapeau Rouge, du 1er novembre au 31 décembre 2003,
- rue Louis (derrière le Grand Théâtre)
- rue Ravez.

A partir de 2004, la société La Petite Reine a mis à disposition des voitgeurs un vélo triporteur à assistance électrique. Cet équipement a permis ainsi d'élargir la zone d'impact des ELP.



Devant le succès de cette évolution, un partenariat est établi dès 2005 avec la société La Petite Reine, spécialiste du dernier kilomètre de livraison en ville, afin de prendre en charge la gestion des ELP et de développer des services et activités en vue de rentabiliser les ELP.

En 2006, le service a connu une nouvelle évolution, capitale pour le développement de l'activité des ELP : d'un stationnement surveillé pour les manutentions, l'ELP est passé à une véritable plate-forme logistique de centre ville. Les ELP des rue Louis et Ravez ont progressivement été remplacés par le site couvert et sécurisé du 114 rue Georges Bonnac. Ainsi, l'ELP permet de gérer de plus gros volumes.

Grâce à sa situation géographique, l'ELP permet aux transporteurs d'accéder aux portes du centre ville facilement. Restant à 5 mn à vélo de l'hypercentre, ELP permet à La Petite Reine de livrer les commerces rapidement.



Impact sur les livraisons en ville

Les ELP ont permis de fiabiliser et pérenniser une solution adaptée aux centres villes pour répondre au problème du dernier kilomètre dans la chaîne de livraison par :

- une gestion collective de la distribution des marchandises entrantes dans l'agglomération, pour l'approvisionnement du centre ville,
- le développement de nouveaux types d'activités (dégroupage et regroupage des marchandises...).

Pérennisation et développement du service

1) élargissement de la zone d'impact
Les livraisons sont faites soit par vélos triporteurs à assistance électrique, soit par véhicule entièrement électrique (type Goupil) doté d'une remorque.

2) élargissement de la clientèle

- spécialisation des contacts vers les "expressistes" (livraison expresse de type Chronopost, TNT, DHL...)
- renforcement des contacts avec les messagistes (type Calbeison...) pour des contrats spécifiques adaptés à la prise en charge de palettes de marchandises.
- poursuite des contacts directs avec les commerçants.

3) augmentation des volumes traités

- évolution vers le traitement de palettes.
- acquisition de vélos triporteurs supplémentaires



Impact environnemental

- réduction du nombre d'arrêts des tournées des transporteurs.
- réduction de la consommation énergétique.
- impact sur la circulation et, de façon indirecte, sur la pollution : les arrêts sur l'ELP sont en partie des arrêts sur chaussée, facteur de congestion du trafic, et indirectement de pollution.



Action

6-27

Intitulé de l'action

Expérimenter un site de stationnement payant géré par agent encaisseur

Mise en œuvre

Indicateur de suivi

suivi des initiatives

Territoire de suivi

CUB

Forme de l'indicateur

Descriptif de l'état d'avancement du projet

Maitrise d'ouvrage

CUB - DDU / communes

Services en charge du suivi

DDU

Organismes à associer

Maitres d'ouvrage

Objectif à atteindre

pas d'objectif quantifié défini dans le PDU

Etat des lieux de référence

pas d'état des lieux disponible

Terme de l'action

démarche de progrès

Taux d'avancement

action en cours

Indice de suivi dans le temps

action ponctuelle

2006 : appel à projets communaux



Définition

Il s'agit d'un dispositif humain et manuel de perception des droits relevant du stationnement payant sur voirie. Ainsi, les transactions sont effectuées non pas par un horodateur, mais par un agent présent en permanence sur place. Celui-ci émet les titres de stationnement et consigne systématiquement l'historique des transactions.

L'agent encaisseur aide les usagers à payer leur stationnement. Il perçoit le prix du stationnement au prorata du temps réellement stationné. Ainsi, l'usager peut récupérer le trop-perçu lorsqu'il revient plus tôt que prévu. Inversement, il est invité à combler le montant dû en cas de dépassement de la durée estimée initialement, dans la limite du temps maximum autorisé.

L'équilibre économique de ce service repose sur la croissance des recettes de stationnement, due à une meilleure rotation des véhicules et à la baisse de la fraude.

Cette activité doit théoriquement permettre une meilleure régulation du stationnement, mais les conditions de sa réussite sont capitales. Elle ne peut être appliquée à toutes les zones de stationnement payant. Quelles sont ces conditions ?

- la configuration spatiale : le périmètre concerné doit présenter un ensemble assez compact pour pouvoir être atteint à pied en peu de temps.
- la pression sur le stationnement : besoin d'une rotation importante des véhicules.
- l'objectif affiché : la lutte contre la fraude.
- l'organisation du service : communication et convivialité envers les usagers et contrôle des activités de l'agent encaisseur.



2006

Le stationnement payant sur voirie relevant du pouvoir de police du maire, la Cub a lancé un appel à projet auprès des communes disposant de zones de stationnement payant, afin de mettre en place, de façon partenariale une expérimentation d'agent encaisseur.

Perspectives 2007

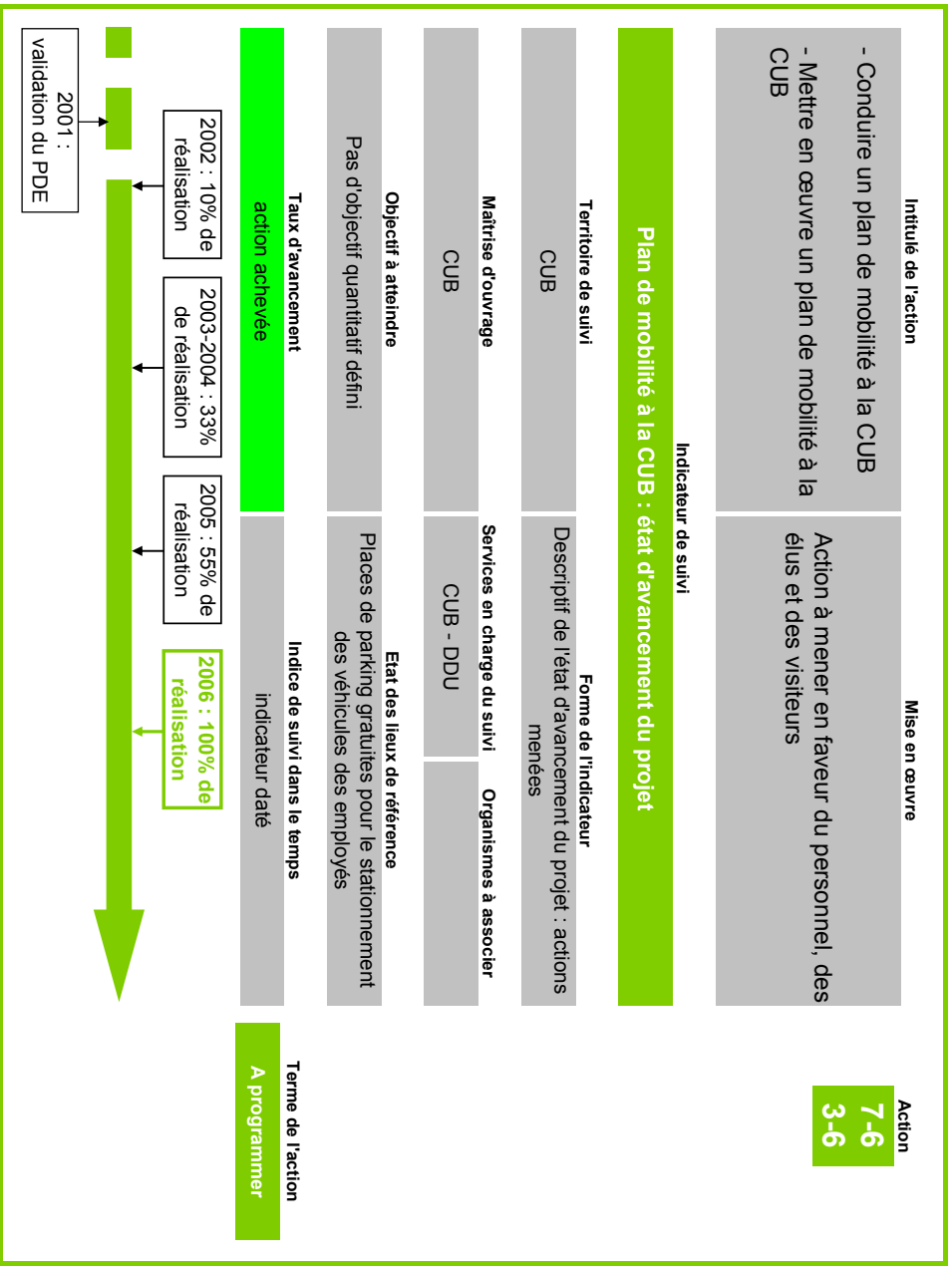
Lancement des initiatives proposées par les communes volontaires.

ORGANISER LE STATIONNEMENT ET LES LIVRAISONS

Communiquer, informer et sensibiliser

axe 7





Etat des lieux (2001)

La Cub compte 2 300 employés dont :

- 75% habitent sur le territoire communautaire,
- 20% habitent à Bordeaux,
- 24% habitent rive droite et travaillent rive gauche,
- 60% sont concentrés sur deux sites : Mériadeck (860 agents) et Latule (640 agents).

Le parc de véhicules communautaires est composé de :

- 357 véhicules dont 200 sont utilisés pour des déplacements domicile/travail.
- 69 scooters dont 35% sont électriques (soit 24).

La Cub offre 400 places de stationnement automobile dans son parking souterrain de Mériadeck et 66 places de stationnement des vélos.

Quelques dates :

2001 : Suite à une étude de besoins, l'adoption du plan des déplacements des employés (PDE) de la CUB a été présentée et validé par le Conseil de Communauté du 14 décembre 2001. Il se compose de 9 actions.

2002 : mise en service du site internet de covoiturage.

2003 : mise en service du prêt de vélos pour les déplacements professionnels et les prêts longue durée pour déplacements domicile/travail. Le parc de stationnement des vélos s'étend et voit ainsi la suppression de 8 places de parking pour les voitures.

2004 : renforcement du parc de vélos.

2005 : regroupement des abonnements pour bénéficier des tarifs préférentiels du "Cité pass groupe". Mobilisation des entreprises et sensibilisation, grâce à l'évaluation des initiatives.

2006 : remboursement à 100% des frais de titre de transport TBC.

Etat d'avancement

😊 1 - **Prise en charge de 80 % du titre de transports en commun par la CUB, contre l'abandon par l'agent de sa place de parking.**

Réalisation

Cette action a été réalisée en deux temps. Tout d'abord, une centralisation des inscriptions de façon à bénéficier des tarifs préférentiels de groupe du "Cité pass groupe". En décembre 2005, 90 personnes se sont inscrites dans cette démarche, ce qui a permis de leur faire bénéficier d'une réduction de 10%.

Enfin, un effort financier pour rembourser 100% des frais de transport en commun des agents abonnés, alors que le PDE ne prévoyait qu'une part de 80%. En contre-partie, les agents renoncèrent à leur prime dite "transport" et à la carte de stationnement dans le parking communautaire.

En 2006, 138 agents ont bénéficié de cette mesure. Parmi eux, 34 personnes ont renoncé à leur carte d'accès au parking.

Ce dispositif présente un double intérêt :

- incitation forte à l'utilisation des transports collectifs de la Cub, par une augmentation conséquente de la participation financière. En effet, le remboursement des frais de transport par agent s'élève à 338,40 €/an alors que le montant de la prime transport atteint 233,24 €/an.

- accès au réseau TBC (y compris les parcs-relais) pour les agents, 365 jours par an, quel que soit leur motif de déplacement.

2 - **Doublement du parc de véhicules de service de deux-roues électriques (scooter).**

Réalisation

A ce jour, le parc de véhicules communautaires compte 17 scooters électriques sur 91 (en 2005, 25). Comme prévu, la Cub a effectivement investi dans son parc de cyclomoteurs. Malheureusement, les scooters électriques sont progressivement remplacés par des cyclomoteurs thermiques, car ils ne répondent pas aux attentes et manquent de fiabilité.

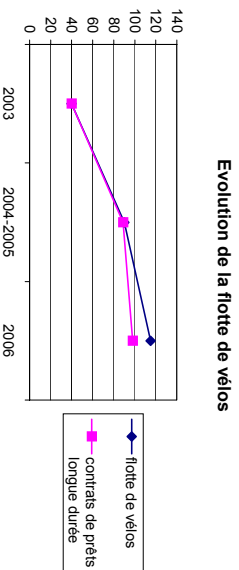
😊 **Création d'un parc de vélos mis gratuitement à disposition des agents communautaires pour leur déplacements professionnels et leurs déplacements domicile-travail.**

Réalisation

Un service de mise à disposition de vélos pour les agents communautaires est mis en place, en 2003, pour leurs déplacements professionnels et leurs déplacements domicile-travail :

Le fonctionnement du service :

- pour les déplacements professionnels, il suffit de réserver un vélo jusqu'à quelques minutes avant votre rendez-vous.
- pour les déplacements domicile-travail, un contrat de prêt gratuit est signé entre la Cub et l'agent et renouvelé tous les mois. Si l'agent dispose déjà d'une carte de stationnement gratuit dans le parking communautaire, le prêt de vélo s'effectue prioritairement en échange de cette carte.



😊 **4 - Extension de garages à vélos et création de vestiaires et casiers pour les utilisateurs de deux-roues.**

Réalisation

En 2003, 8 places de stationnement automobile sont supprimées au profit du parc de stationnement des vélos.



😊 **5 - Mise en oeuvre du covoiturage.**

Réalisation

Il s'agit de la première action mise en oeuvre du PDE, dès 2002. Le site internet de la Cub propose une rubrique "covoiturage" sur laquelle chacun peut s'inscrire et indiquer son offre de déplacement ou sa demande. Le site met les personnes se déplaçant dans les mêmes directions en relation. Une nouvelle version est à l'étude depuis décembre 2006.

😊 **6 - Participation à la création d'une navette entre le parking Porte de Bordeaux et le quartier Mériadeck.**

Réalisation

Cette action avait vocation, dans le contexte de travaux du tramway en centre ville, à préfigurer le fonctionnement des futurs parcs-relais. Elle n'est donc plus d'actualité depuis la mise en service du tramway et de ses parcs-relais.

😊 **7 - Redéfinition des règles d'usage du parking de l'hôtel communautaire.**

Réalisation

Suite à une enquête d'opinion réalisée auprès des agents communautaires, des critères de priorité d'accès au parking ont été définis :

- 1) les personnes handicapées ou à mobilité réduite,
- 2) les agents ayant des horaires atypiques et/ou décalés liés au poste ou à la fonction (en dehors des plages horaires de pointe des transports en commun)
- 3) les agents ayant des contraintes familiales (enfant avant l'âge d'entrée au collège)
- 4) les agents pratiquant le covoiturage.

Les nouveaux agents domiciliés à moins d'un quart d'heure à pied de l'hôtel communautaire ne pourront bénéficier de badges permanents.

L'introduction d'un 5e critère géographique prenant en compte la qualité de desserte en transport en commun fera l'objet d'une étude complémentaire.

L'accès au parking pourra être ponctuellement élargi, de façon exceptionnelle et en fonction des disponibilités du parc, dans la limite de 20 jours par an.

Sur cette base, l'attribution des badges devrait être revue annuellement en fonction de l'évolution des situations des agents.

😊 **8 - Mobilité interne**

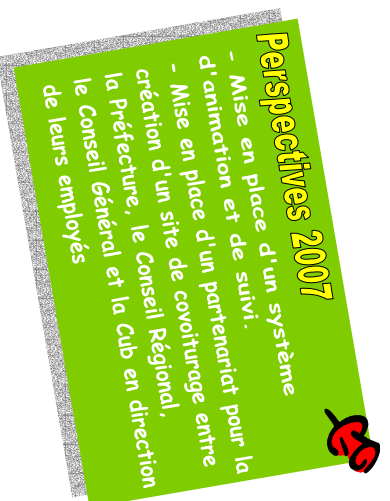
Réalisation

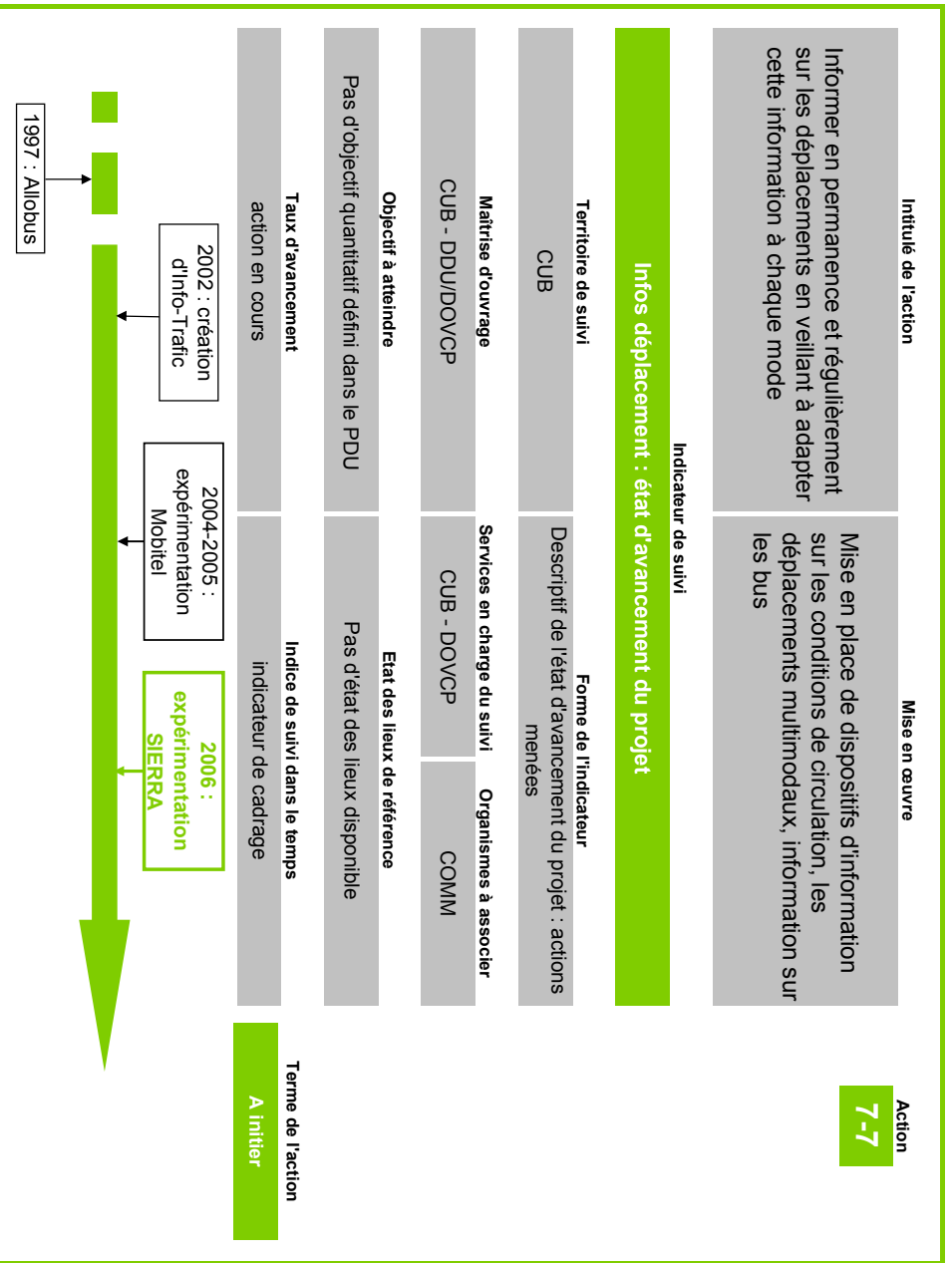
Dans la mesure du possible, et sans que cela ne nuise au fonctionnement des services, le rapprochement du lieu de travail et du domicile est pris en compte dans les cas de mobilité interne.

😊 **9 - Plan de sensibilisation**

Réalisation

Le PDE fait l'objet d'information régulière dans le journal interne CubEcho.





Info-traffic

Les moyens de communication

Site internet www.circulation-lacub.com - suivi d'actualité travaux sur la Cub - suivi brèves (événements culturels, sportifs...) = banque de données Info Traffic - carte des chantiers - infos parkings - alertes travaux/accidents	Le serveur vocal 0805 90 33 33 L'info trafic de la Cub en temps réel, tous les 1/4 h en heures de pointes + toutes les heures dans la journée : - synoptique - alertes travaux - manifestations et accidents - infos parking - actualité du week-end	La radio Partenariat avec France Bleu Gironde Les points radio sur l'info trafic en temps réel, toutes les 1/2 h en heure de pointe : - synoptique - temps de parcours
---	---	--

Les outils

- Supports mails**
- newsletter
 - actualité du week-end
 - actualité travaux de la semaine
 - alertes travaux, manifestations, accidents.

Les forces du service Info-traffic

- fiabilité des informations
- navigation et interface simples à utiliser
- rapidité de la recherche d'informations
- carte animée donnant une vision d'ensemble de la situation des travaux
- localisation des parkings

Les faiblesses du service Info-traffic

- design obsolète qui entache la modernité du service
- approche essentiellement des travaux, pas assez sur le trafic en temps réel.
- manque d'interactivité



2002 : création du service Info-Traffic, dans le contexte de travaux du tramway en centre ville. L'équipe est composée de 2 personnes, au PC de circulation (9 rue de Ségur à Bordeaux). Elles collectent les informations auprès de Gertrude, des circonscriptions de voirie, des mairies, de la DDE, de la police nationale ou municipale, de la Connex... Ces informations sont ensuite retranscrites pour les usagers de la route, sur un serveur téléphonique et sur le site internet www.circulation-bordeaux.metropole.com

2003 : mise en ligne d'un plan interactif des parkings publics présentant leurs caractéristiques et un plan d'accès ; développement des partenariats avec les médias.

Etude SIERRA

Il s'agit d'un programme de recherche sur les Systèmes d'Information, de Recueil et de Recherche Automatique (SIERRA), développé par la Plate-forme de Recherche et d'Expérimentation pour le Développement de l'Information Multimodale (PREDIM). Cette étude vise à mettre au point une méthode d'observation permettant d'évaluer l'interaction entre l'information et les usages multimodaux : l'information sur les modes de déplacements est-elle un élément déterminant les comportements et le choix modal ?

Ce programme s'applique à 5 agglomérations françaises : Grenoble, Clermont-Ferrand, Lyon, la Ville de Paris et Bordeaux.

Une enquête menée via Internet s'est déroulée du 10 avril au 29 juin 2006 auprès d'un panel d'internautes représentatif, 533 personnes volontaires, âgées de plus de 18 ans. Suite à une inscription réalisée à partir du site internet de la Cub, les personnes ont été interrogées une fois par semaine pendant 6 semaines sur :

- les modes de transports utilisés pendant la semaine : motifs, nombre de déplacements, fréquence d'utilisation...
- les moyens d'information sur les transports utilisés : types, motifs, bénéfice de l'accès à l'information,
- la perception des correspondances entre le bus et le tram,
- l'image et la place de la navette électrique dans le réseau TBC.



Résultats

1) concernant l'impact de l'information sur le choix modal

Le taux de satisfaction des internautes pour l'information transport est assez bon, comme la satisfaction vis-à-vis du service. Les personnes les moins satisfaites, sont généralement des automobilistes à la différence des usagers habituels des transports en commun.

Les modes d'informations varient en fonction des modes de déplacement : les automobilistes sont plutôt adeptes de la radio, tandis que les usagers des transports préfèrent l'affichage. Les plus capifs sur Internet sont les usagers multimodaux.

L'internet est principalement utilisé pour la préparation du voyage. Il semble que ce soient les sites d'info-traffic qui influencent le plus vers l'usage des transports collectifs : l'attractivité des transports collectifs ne repose pas uniquement sur l'information transport mais également sur sa comparaison avec l'information sur le trafic routier.



2) concernant la perception des correspondances du réseau TBC

Aiors que le réseau TBC bénéficie d'une satisfaction globale de la part des usagers, les correspondances apparaissent comme des points noirs, qu'il s'agit d'améliorer afin de :

- garantir le respect des horaires
- améliorer la synchronisation des horaires,
- améliorer les liaisons de périphérie à périphérie

La zone de couverture : des liaisons périphérie-périphérie et un développement des lignes de tramway.

La qualité d'information : complète, précise, lisible et accessible en tout point du réseau avec une actualisation en temps réel : fiches, bornes, affichage électronique.



Intitulé de l'action

- Organiser des journées sans voiture

- Prévoir les règles d'occupation des voiries différentes suivant les périodes et les horaires : s'adapter aux occupations temporaires par les animations de rues, multiplier les journées sans voiture, augmenter les phases réservées aux piétons dans les cycles de feux le samedi,...

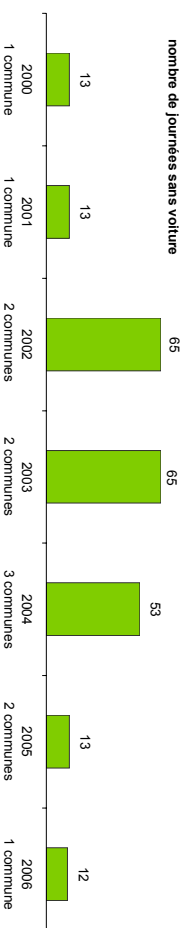
Mise en œuvre

Fiche N°
98

Indicateur de suivi

Journée sans voiture : périmètre et nombre de journées par an

Territoire de suivi		Forme de l'indicateur	
CUB		Nombre de journées sans voiture dans l'année / périmètre concerné (cartographie)	
Maîtrise d'ouvrage		Services en charge du suivi	
communes		DDU	
Objectif à atteindre		Etat des lieux de référence	
Pas d'objectif quantitatif défini dans le PDU		Pas d'état des lieux réalisé	
Taux d'avancement		Indice de suivi dans le temps	
action en cours		indicateur de cadrage	
Terme de l'action		A initier	



Historique :

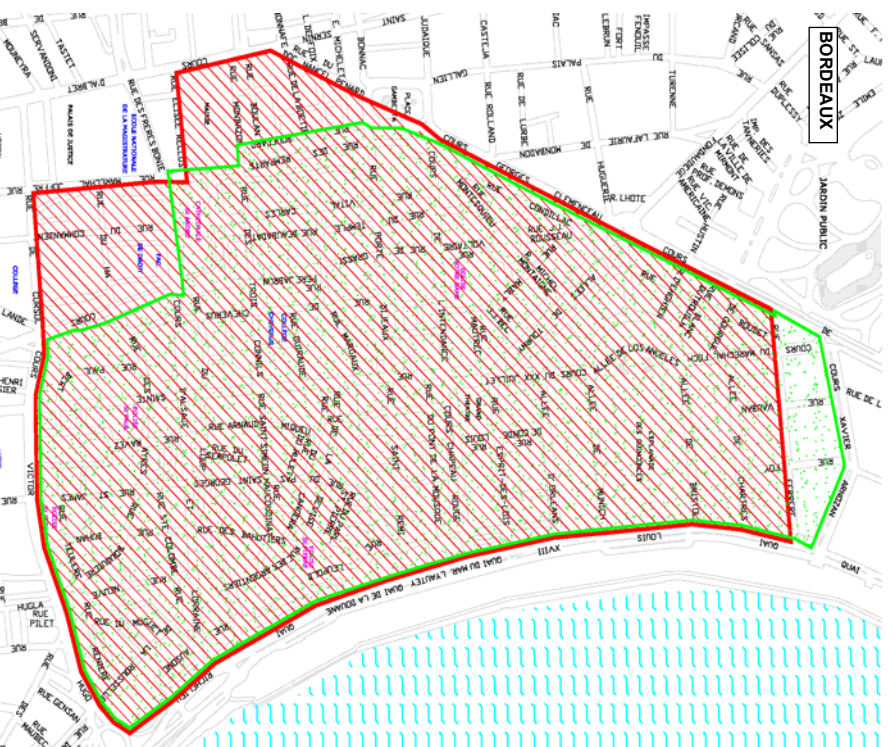
La journée sans voiture a été instaurée sur la commune de Bordeaux en octobre 1998. Elle a lieu le 1^{er} dimanche de chaque mois, plus la journée nationale, son périmètre a évolué en 2005.

Sur la commune de Mérignac, la journée sans voiture s'est déroulée à compter du 31 mars 2002 tous les dimanches (sauf intempéries ou aléas). Les horaires d'été sont de 13 h à 18 h, ceux d'hiver de 13 h à 17 h.
En 2003, trois journées supplémentaires intitulées "Fêtons les saisons" se sont déroulées de 10 h à 18 h.
En 2004, 2 journées supplémentaires ont eu lieu avec un parcours plus important.
En 2005, une seule journée sans voiture a été organisée sur la commune.

La Ville de Bègles a organisé en 2004 un "après-midi sans moteur, mais cette expérience n'a pas été renouvelée.

2006:

- Mérignac : la commune n'a pas organisé de journée sans voiture
- Bordeaux : la Ville de Bordeaux a organisé 12 journées sans voiture le premier dimanche de chaque mois.
Le périmètre de ces journées n'a pas évolué.



Action

7-17

Réaliser des campagnes d'information dans les écoles.

Mise en œuvre

- Sur l'aspect multimodal , notamment dans la perspective de l'arrivée du tramway et de la desserte d'écoles, collèges et lycées.
- Sur la sécurité des déplacements pour réduire les risques d'accident des jeunes.

Indicateur de suivi

Initiatives de sensibilisation dans les écoles

Territoire de suivi		Forme de l'indicateur	
CUB		descriptif des actions	
Maîtrise d'ouvrage		Services en charge du suivi	
CUB		Dircom	Organismes à associer communes
Objectif à atteindre		Etat des lieux de référence	
Pas d'objectif quantitatif défini dans le PDU		Pas d'état des lieux réalisé	
Terme de l'action		Indice de suivi dans le temps	
A l'initier		indicateur de cadrage	

Les Saprists !

Il s'agit d'une animation de sensibilisation des enfants des écoles primaires aux enjeux des politiques communautaires et particulièrement des actions en matière de transport et déplacements. Les premières initiatives ont porté sur le tramway, dès 2002.

Cette animation est pilotée par la Cub.

Appels à projets pédagogiques



En 2006, 35 écoles ont participé à ces appels à projets en menant des actions pédagogiques en faveur du développement durable, dans les communes de :

- Ambarès-et-Lagrave,
- Artigues-près-Bordeaux,
- Bassens
- Bègles,
- Bordeaux,
- Bouliac,
- Gradignan,
- Le Bouscat,
- Mérignac,
- Pessac,
- Saint-Médard-en-Jalles,
- Saint-Vincent-de-Paul,
- Talence.

2006

COMMUNIQUER, INFORMER ET SENSIBILISER



Coût
La Cub investit 400 000 € dans ces opérations de sensibilisation.

Perspectives 2007

- aide à la réalisation d'agendas 21 scolaires.
- participation au salon de l'environnement (foire internationale de Bordeaux)

- Intitulé de l'action**
- Mettre en place un service de conseil en mobilité aux usagers et aux entreprises
 - Inciter à la mise en place de plans de mobilité chez les employeurs
 - Initier des plans de mobilité chez les employeurs
 - Proposer aux employeurs, en liaison avec la mise en oeuvre de plans de mobilité auprès des entreprises (axe 7), des mesures de réduction de l'offre de stationnement destinée aux employés

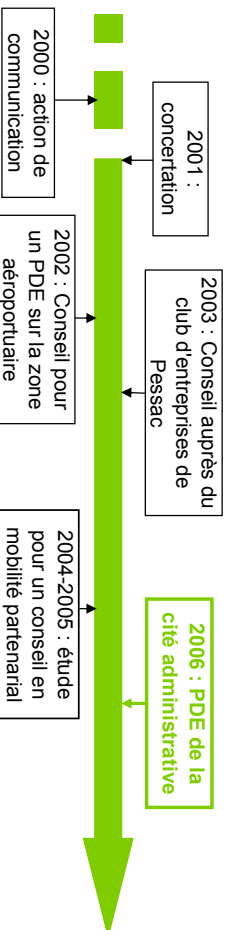
Mise en œuvre

Actions de sensibilisation et d'accompagnement pour favoriser l'utilisation par le personnel du covoiturage, des transports en commun et des modes doux

Indicateur de suivi

Conseil en mobilité : état d'avancement du projet

Territoire de suivi		Forme de l'indicateur	
CUB		Descriptif du degré d'avancement du projet (groupes de travail constitués, volumes de personnels impliqués)	
Maîtrise d'ouvrage		Services en charge du suivi	Organismes à associer
CUB - DDU		CUB - DDU	employeurs/COMM
Objectif à atteindre		Etat des lieux de référence	
Pas d'objectif quantitatif défini dans le PDU		Pas d'état des lieux disponible	
Taux d'avancement		Indice de suivi dans le temps	
action en cours		indicateur de cadrage	
		Terme de l'action	
		A programmer	
		A initier	



2006

Poursuite de la mission de conseil en mobilité auprès des entreprises ou des groupements d'entreprises pour la mise en oeuvre de plan de mobilité.

Club d'entreprises de Pessac et Mérignac

1) la valorisation de l'utilisation des transports en commun

- participation aux réflexions sur la restructuration du réseau afin d'améliorer la desserte en bus des zones d'activités, tant en terme de circuits que d'horaires.

- mutualisation des demandes d'abonnements par le club d'entreprises

2) la sécurisation des deux-roues

Une étude est en cours pour améliorer la sécurisation des itinéraires deux-roues d'accès et de desserte de la zone d'activité de Pessac-Bordeaux-Technowest

La cité administrative de Bordeaux

Trois axes d'actions sont identifiés.

- 1) Favoriser l'utilisation des transports en commun,
 - participation de l'employeur à l'achat des abonnements TC
 - communication sur les parcs-relais et les lieux de stationnement
 - système de prêt de vélos pour le trajet entre les stations de tramway et la cité administrative.

- achat de titres de TC pour les déplacements professionnels.
- faire des fiches d'accessibilité des services en TC et deux-roues à destination des visiteurs.

2) Favoriser l'utilisation des deux-roues

- aménager un local à vélos couvert et sécurisé
- communiquer sur les itinéraires cyclables
- aménager des vestiaires pour les cyclistes
- acquérir des équipements de sécurité.
- acquérir des vélos pour les déplacements professionnels
- communiquer sur le stationnement des vélos pour les visiteurs.

3) Diminuer l'utilisation de la voiture particulière

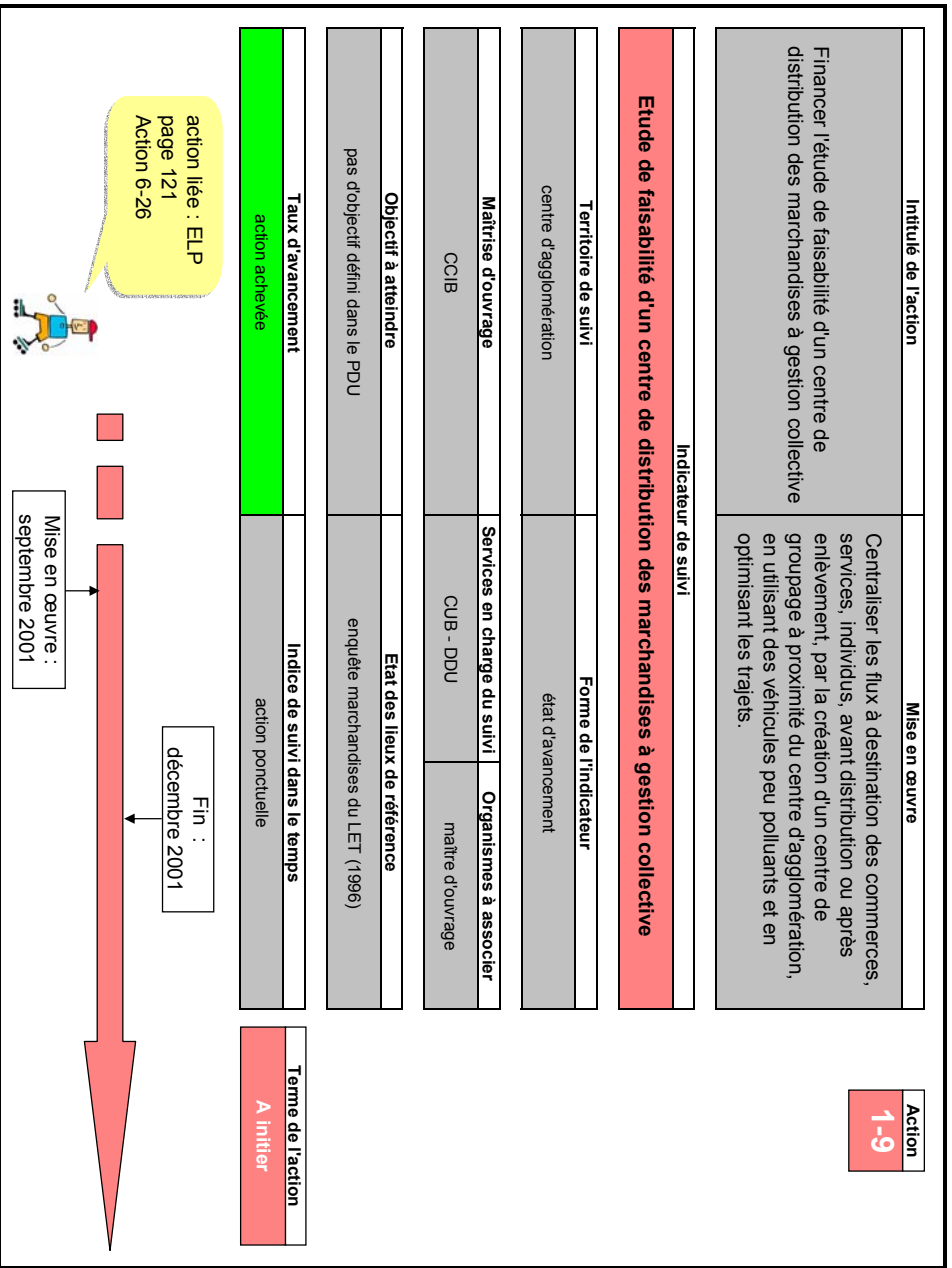
- favoriser le covoiturage
- renouveler le parc de véhicules par des véhicules moins polluants
- utilisation d'outils de communication à distance
- amélioration des conditions d'accueil des visiteurs.

Pour mémoire, en annexe

Actions achevées en 2000-2005

(fiches extraites des éditions précédentes non réactualisées)





Etat des lieux (1996)

Dans le cadre du programme national de marchandises en ville, trois grandes villes ont fait l'objet d'enquêtes, en 1996 : Bordeaux, Marseille et Dijon. Ces enquêtes ont révélé les principales caractéristiques du transport et de la livraison de marchandises dans l'agglomération bordelaise :

- plus de 300 000 livraisons et enlèvements par semaine,
- environ 75 000 parcours de véhicules de livraison par semaine,
- 70% des parcours sont effectués en trace directe tandis que seulement 30% le sont en tournée,
- 2/3 des tournées desservent moins de 10 points de livraison,
- la distance moyenne des parcours est de 42 km. Elle est de 28 km en trace directe et de 80 km en tournée,
- 3/4 des livraisons et enlèvements sont réalisés par des camionnettes et des camions porteurs,
- près de 3/4 des mouvements sont assurés par le destinataire ou l'expéditeur, c'est-à-dire en compte propre.

Contexte en 2000



Les projets de l'agglomération annoncent un nécessaire changement des habitudes de déplacements en général et de livraisons en particulier. En effet, de nombreux chantiers sont prévus : travaux du tramway, travaux du pont d'Aquitaine, travaux de la rocade, aménagement des quais de Bordeaux, projets de ZAC... Pour les transporteurs, ceci implique de nouveaux plans de circulation pendant les travaux et à terme, et surtout d'importantes perturbations de trafic et d'accès au centre d'agglomération pendant les travaux.

Une étude préalable pour un projet de plate-forme de livraison est donc confiée à la Chambre de commerce et d'industrie de Bordeaux en 2001. L'objectif : optimiser le fonctionnement des livraisons de marchandises en ville.

La CCIB a créé dès 2001 une instance partenariale pour suivre cette étude, composée des représentants des transporteurs, des commerçants, de la mairie de Bordeaux et de la CUB.

Les propositions de l'étude

L'étude s'inscrit dans le dispositif de préparation des travaux du tramway. Elle s'est donc portée sur la définition du projet de plate-forme de livraison (fonctionnement, localisation et coût) à proximité des polarités commerciales concernées par les travaux du tramway.

Elle définit le projet : création de trois plates-formes de chargement et déchargement de marchandises à proximité du chantier permettant de limiter l'accès de l'ensemble des véhicules de livraison à la zone de chantier, tout en assurant l'approvisionnement des commerces. L'ensemble des marchandises est livré par les transporteurs sur la plate-forme. Le transporteur responsable de la plate-forme assure la distribution finale, avec des petits véhicules électriques, dans la mesure du possible. Ce système a vocation à être pérennisé au-delà des travaux.

Trois emplacements sont envisagés : au niveau des boulevards, au niveau de la ceinture des cours, au niveau des quais. Le coût d'un tel projet est estimé entre 171 000 F et 204 000 F par an.

Les résultats de l'étude

Les membres du comité de pilotage ont souligné les inconvénients d'un tel système, notamment pour les transporteurs :

- surcoût financier
- introduction d'un nouveau type de concurrence entre les transporteurs, par l'intermédiaire du gestionnaire de la plate-forme,
- perte de contact direct des transporteurs avec leurs clients.

Suite à donner

Le projet de plate-forme de redistribution des marchandises en ville n'ayant pas obtenu l'adhésion du comité de pilotage partenarial, l'étude a été réorientée vers d'autres concepts d'organisation des livraisons en ville qui ont donné lieu à l'expérimentation d'espaces de livraison de proximité.

Action
2-6

Intitulé de l'action	Mise en œuvre
Réaliser la déviation d'Eysines prévue au contrat de plan	Travaux de réalisation

Indicateur de suivi
Déviation d'Eysines

Territoire de suivi	Forme de l'indicateur
CUB	

Maitrise d'ouvrage	Services en charge du suivi	Organismes à associer
ETAT	CUB - DDU	ETAT

Objectif à atteindre	Etat des lieux de référence
pas d'objectif défini dans le PDU	réseau viaire 2000

Terme de l'action	Taux d'avancement	Indice de suivi dans le temps
A programmer	action achevée	action ponctuelle

A horizontal timeline diagram. It starts with a small orange rectangle, followed by an arrow pointing to another small orange rectangle. Below the first rectangle is a box containing the text "1999 : approbation du projet". Below the second rectangle is a box containing the text "2003 : mise en service le 15 décembre 2003". A large orange arrow points from left to right, starting under the first rectangle and ending under the second rectangle.

1999-2000

Approbation du projet de la déviation d'Eysines à 2x1 voie le 04/10/99.
Les reconnaissances archéologiques ont été réalisées en 1999 et 2000.
Réalisation du passage inférieur de la rue d'Antoune, et rétablissement de la rue d'Antoune.
Début de réalisation du passage supérieur sur la rocade au futur échangeur n°8.

2003

Réalisation des chaussées et de l'assainissement.
Réalisation des travaux de finition : signalisation, aménagements paysagers,...

Mise en service le 15 décembre 2003.

2001

Début de réalisation du passage supérieur sur la rue Montalier.
Début de réalisation du passage inférieur de la piste cyclable Bordeaux-Lacaneau.
L'appel d'offres des terrassements, de l'assainissement et des chaussées en section courante a été lancée au second semestre 2001.

2002

Le passage supérieur sur la rue Montalier et le passage de la piste cyclable Bordeaux-Lacaneau sont en cours d'exécution.
Le remblai contigu au passage supérieur de la rocade est réalisé et le marché soldé.
Les travaux de déplacement de la ligne à haute tension d'IEDF sont finis.
Les conventions avec les concessionnaires pour le déplacement des réseaux sont notifiées et les travaux sont en cours d'exécution.
Les travaux de terrassement, d'assainissement et de chaussées en section courante ont débuté en avril 2002 pour une durée de 16 mois.
Les rétablissements des avenues du Haillan et Jean Mermoz à Eysines et la rue du Médoc au Haillan sont en cours de réalisation.

Intitulé de l'action		Mise en œuvre	Action 2-7
Faire intégrer dans la révision du Schéma Directeur la stratégie de maîtrise de développements périphériques		Révision du Schéma Directeur	
Indicateur de suivi			
Maîtrise des développements périphériques			
Territoire de suivi		Forme de l'indicateur	
CUB		Contenu du schéma directeur	
Maîtrise d'ouvrage		Services en charge du suivi	Organismes à associer
CUB		CUB - DDUP	
Objectif à atteindre		Etat des lieux de référence	
révision du schéma directeur			
Taux d'avancement action achevée		Indice de suivi dans le temps action ponctuelle	Terme de l'action A initier

mise en œuvre :
1996

schéma directeur approuvé le
26 septembre 2001

2001

Mis en révision depuis le 10/02/1996, le schéma directeur de l'agglomération bordelaise a été approuvé le 26/09/2001.

Le schéma directeur s'articule autour de huit objectifs stratégiques définis pour planifier le développement à venir de l'aire urbaine :

- un positionnement plus fort de l'agglomération en France et en Europe,
- un développement urbain soutenu,
- un développement économique plus fort et mieux structuré,
- un développement durable appuyé sur l'amélioration et la valorisation du cadre de vie,
- la dynamisation du coeur de l'agglomération,
- la maîtrise qualitative du développement périphérique,
- une accessibilité interne et externe améliorée,
- une solidarité intercommunale.

La maîtrise des développements périphériques passe par :

- le développement des pôles urbains constituant l'armature urbaine du schéma directeur,
- le renforcement des structures urbaines existantes en particulier autour des centres bourgs eux-mêmes,
- la diversification de l'offre en logement pour assurer une certaine équité sociale et spatiale,
- la limitation stricte de nouvelles zones urbanisables, quand d'autres possibilités sont offertes pour accueillir des habitants ou des activités, en particulier en continuité ou en renforcement des parties urbanisées.

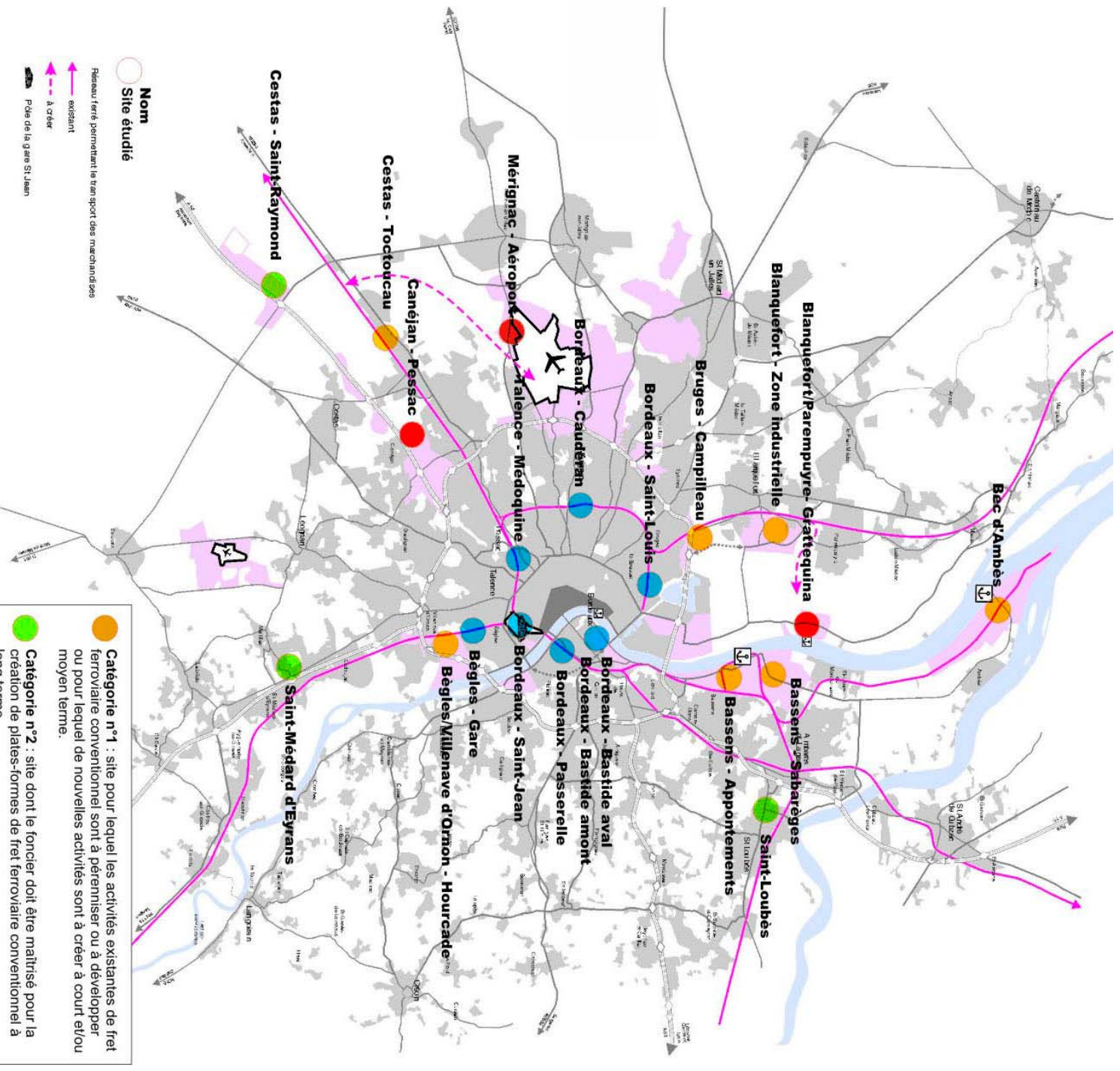
L'idée est de bâtir une ville de proximité pour tendre vers un système urbain plus efficace en rapprochant les origines et destinations des déplacements. En matière de déplacements, ceci implique la mise en oeuvre de deux principes fondamentaux :

1) la maîtrise et l'organisation du développement de l'agglomération autour des axes de transports en commun,

2) Favoriser le report modal et la multimodalité

Il s'agit de faciliter le report des usages de la voiture particulière sur les transports en commun et les modes de proximité. L'enjeu consiste donc à proposer un service performant présentant une véritable alternative à la voiture et des complémentarités avec les autres modes (pétions, deux roues).

Le schéma directeur reprend les principes du PDU visant à maîtriser la mobilité en limitant les développements périphériques.



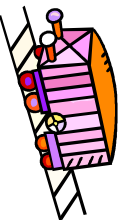
Intitulé de l'action		Mise en œuvre	Action 2-12
Réaliser un schéma directeur des plates-formes de fret ferroviaire conventionnel pour l'agglomération bordelaise.		- Réaliser un inventaire des sites existants ou disponibles, une analyse de leurs contraintes et de leurs potentiels de développement, de leur accessibilité ferroviaire, routière et fluviale. - Réaliser une étude de faisabilité.	
Indicateur de suivi			
état d'avancement du schéma directeur de plates-formes de fret ferroviaire conventionnel			
Territoire de suivi		Forme de l'indicateur	
SCOT		état d'avancement	
Maîtrise d'ouvrage		Services en charge du suivi	Organismes à associer
RFF		CUB - DDEPM	Etat, CR Aquitaine, CG33, Port autonome de Bordeaux, SNCF
Objectif à atteindre		Etat des lieux de référence	
pas d'objectif défini dans le PDU		réalisé dans le cadre du schéma directeur	
Taux d'avancement		Indice de suivi dans le temps	Terme de l'action
action achevée		indicateur daté	A initier
<div>2003 : étapes 1 à 3</div> <div>2004 : fin de l'étude</div> <div>2005 : validation</div> <div>2002 : lancement de l'étude</div>			

2000
L'Union Européenne lance un programme de coopération transnationale en matière d'aménagement du territoire, notamment pour optimiser les réseaux et les systèmes de transport du Sud Ouest européen. L'objectif d'un rééquilibrage du partage modal en faveur du rail est affiché.

Le contexte bordelais
L'agglomération bordelaise dispose de plates-formes de fret conventionnel (Hourcade, Bassens et Bruges) dont le développement pourrait devenir problématique par rapport aux projets d'urbanisation envisagés par la CUB. Par ailleurs, l'Etat affichant sa volonté de doubler le trafic de fret ferroviaire en 10 ans, il devient nécessaire de s'interroger sur la localisation optimale de ces plates-formes.

2002
L'Etat, la Région Aquitaine, le Département de la Gironde, la CUB, le Port autonome de Bordeaux, la SNCF et RFF s'organisent pour réaliser un schéma directeur des plates-formes de fret conventionnel. Il s'agit :
- d'établir un diagnostic des installations existantes,
- de définir les sites actuels ou futurs susceptibles d'accueillir le développement de ces plates-formes,
- d'évaluer les conditions techniques, économiques et financières de leur aménagement.

Le coût de l'étude est de 133 500 €.



2003
- phase 1 : état des lieux des plates-formes de fret existantes et évaluation des besoins à court terme. Cette phase est réalisée par la SNCF.
- phase 2 : recensement des terrains pouvant accueillir des plates-formes de fret, réalisé par l'AURba.
- phase 3 : recueil des contraintes et des conditions de réalisation de plates-formes de fret sur ces terrains et identification des impacts prévisibles dans ce cas, étude réalisée par l'AURba.

2004
- phase 4 : approche prospective des besoins à moyen et long terme (réalisée par la SNCF) et définition du schéma directeur FRET et du plan pré-opérationnel de mise en oeuvre (réalisés par le groupement d'études Ingérop/AURba).
Le schéma directeur a été arrêté le 22 novembre 2004 par le comité technique composé des différents partenaires.

Les orientations

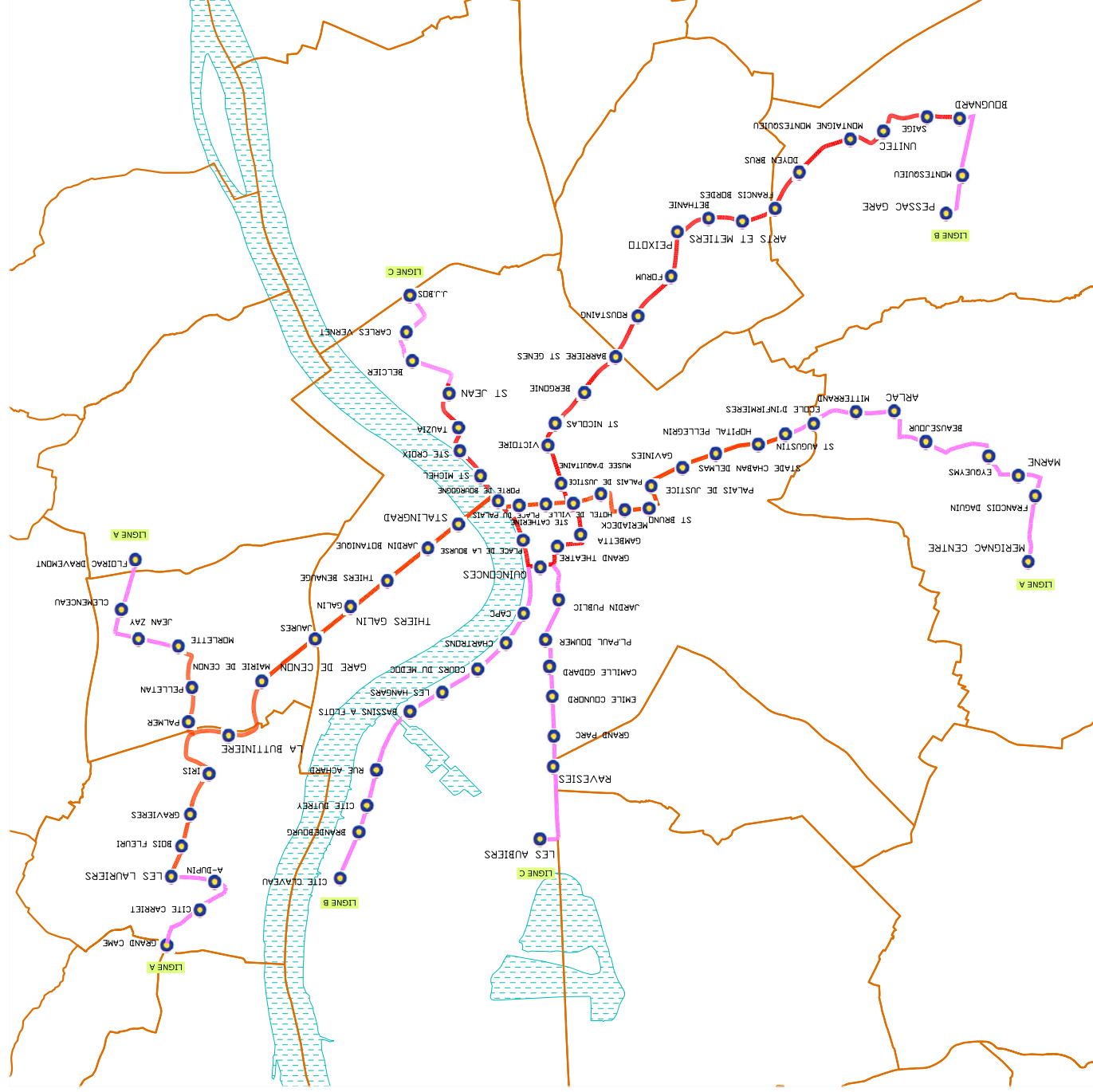
- 1) Intégrer ou permettre la réalisation des projets de développement du fret ferroviaire en cours des sites de Hourcade, Bassens Sabatèges, Bassens Apportements et Bruges Camplieuau.
- 2) Répondre aux besoins à court, moyen (5 ans) et long termes (horizon 2020), en matière de logistique d'entrepôtsage, de transbordement direct, de véhicules et de matériaux.
- 3) Générer une offre d'accueil à court, moyen et long termes sur :
 - le marché dit de desserte de marchandises, pour les marchandises dont l'origine ou la destination finale se situe sur l'agglomération,
 - le marché dit de caplage de marchandises en transit, pour des marchandises dont l'origine ou la destination finale ne se situe pas sur l'agglomération. Leur transit sur les plates-formes de fret de l'agglomération ne sera qu'une étape dans leur processus d'acheminement.
- 4) Positionner les plates-formes de fret en fonction des capacités du système de dessertes routières, ferroviaires, fluviales et maritimes de l'agglomération.
- 5) Positionner les plates-formes de fret en accord avec le développement urbain et le développement économique de l'agglomération tout en respectant l'environnement.

2005
Le comité de pilotage rassemblant les partenaires valide le schéma directeur.



RESEAU TRAMWAY EXISTANT ET PROJETE

- STATION TRAMWAY
- TRAMWAY lignes existantes
- TRAMWAY extension



Intitulé de l'action		Mise en œuvre	Action 3-1
Mise en service en 2003 de trois lignes de tramway sur 24,6 km		Réalisation des travaux	
Indicateur de suivi			
degré d'avancement des travaux et suivi d'exploitation de la 1 ^{ère} phase du tramway			
Territoire de suivi		Forme de l'indicateur	
CUB		nombre de kilomètres pour chaque ligne / dates prévisionnelles de mise de service	
Maîtrise d'ouvrage		Services en charge du suivi	Organismes à associer
CUB - Mission Tramway		CUB - Mission Tramway	CUB - DPU
Objectif à atteindre		Etat des lieux de référence	
24,6 Km en 2003		0 Km	
Taux d'avancement		Indice de suivi dans le temps	
Action achevée		Indicateur daté	
2000 : déviation des réseaux	décembre 2003 : 9,7 km (ligne A)	avril 2004 : 12,5 km (lignes A et C)	juillet 2004 : 21,8 km (lignes A, B et C)
2000 : début des travaux	24,6km en 2003		sept 2005 : 24,6 km (lignes A étendue, B et C)
		Prévu	
		Réalisé	
		Terme de l'action A programmer	

2000-2005 : le chantier du tramway

Les travaux de déviations de réseaux ont débuté en 2000, suivis des travaux d'infrastructures dès 2001.

La mise en service du réseau a été progressive :

- la ligne A a été inauguré le 21 décembre 2003 entre Lormont-Cenon et Mériadeck sur 9,7 Km.
- la ligne C a été ouverte au public entre les Quinconces et la gare Saint-Jean en avril 2004 sur 2,8 Km.
- la ligne B a été mise en service en 2 temps : en mai 2004 entre les Quinconces et Saint-Nicolas et en juillet 2004 jusqu'à Bougnard soit au total 9,3 Km.

En septembre 2005 l'extension de ligne A de Mériadeck à Saint-Augustin sur 2,8 km a été ouverte au public.



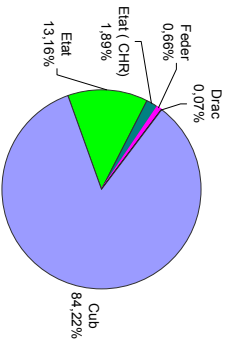
Coût :



La 1^{ère} phase (y compris l'extension Saint Augustin) s'élève à 672 690 33,64 €.

Répartition financière phase 1 :
(en millions d'euros - valeur 2005)

Montant des subventions = 108 648 141 €



Suivi d'exploitation 2005

Les tramway circulent de 5h00 à 1h00 le lendemain matin avec des fréquences de 5 à 6 minutes pendant les périodes de pointe et de 12 à 15 minutes pendant les périodes creuses du lundi au vendredi, de 15 minutes le samedi et de 12 à 30 minutes le dimanche.

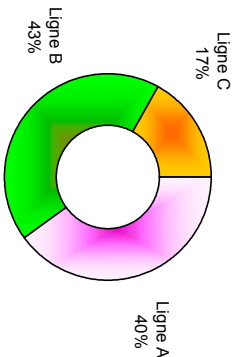
Les principaux points de correspondance tramway sont Quinconces (lignes B et C), Porte de Bourgogne (lignes A et C) et hôtel de ville (lignes A et B).

L'attractivité du réseau en hausse

Le tramway constitue l'équipement majeur du réseau. En 2005, l'offre du réseau TBC a ainsi progressé de 4,71% (en terme de kilomètres parcourus). Le tramway représente d'ailleurs 9,1% des distances parcourues. Cet effort impacte, dès 2005, l'attractivité générale du réseau : on constate une hausse de la fréquentation du réseau TBC de 16,3 %.

Concernant les lignes de tramway, la fréquentation se répartit de la façon suivante :

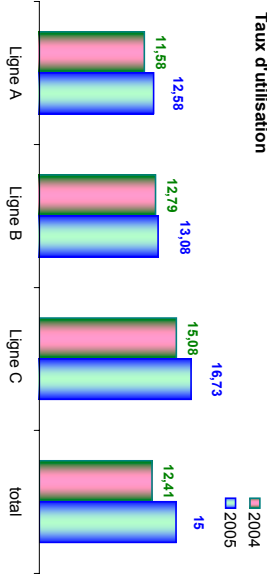
Fréquentation 2005 : 33 866 576 voyageurs



Pôle d'échanges Victoire (Bordeaux).

L'attractivité du réseau se mesure également par une augmentation du taux d'utilisation du tramway, c'est-à-dire du nombre de voyages par kilomètre. Ainsi, en 2005, le tramway a transporté 15 personnes par kilomètre, alors que ce ratio s'élevait à 12,41 en 2004.

Taux d'utilisation



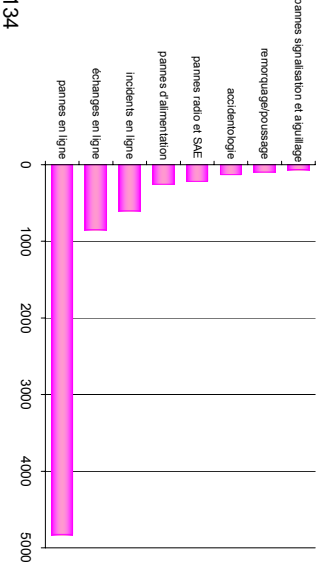
Cette progression doit être cependant modérée. En effet, la mise en service du tramway a été progressive sur l'année 2004, ligne après ligne, jusqu'à la restructuration complète du réseau en septembre : les chiffres 2004 ne couvrent donc pas une année complète de fonctionnement.

Confirmation de l'APS, malgré de nombreux incidents

520 incidents d'une durée de 700 heures (soit 9,6 % du temps d'exploitation du réseau) ont été constatés sur le tramway dont 37,5% sur la ligne A, 47,9% sur la ligne B et 14,6% sur la ligne C.

Ces incidents ont gravement pesé sur la performance et la fiabilité du réseau, pénalisant les nombreux usagers, mais également le système d'alimentation par le sol, fleuron du tramway bordelais et à l'origine de nombreuses pannes. En effet, le taux d'indisponibilité du tramway étant, début 2005, supérieur à ce que prévoit le contrat, l'abandon du système APS a été envisagé et un audit lancé pour fiabiliser le système.

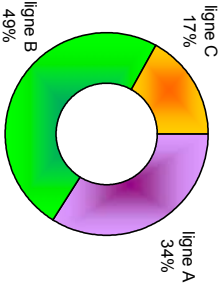
Répartition des incidents par thèmes génériques



Selon la nature ou/et la durée des incidents sur le tramway, un réseau de substitution est mis en place, de même lorsque des entreprises interviennent sur le réseau pour de la maintenance ou des réparations.

Ce réseau de substitution est réalisé avec des bus prélevés sur les lignes régulières du réseau autobus répondant aux critères suivants : proches géographiquement de la ligne de tramway, affectés sur une ligne à forte fréquence, de type "articulés" et généralement en terminus sans client à bord.

Répartition de la mise en oeuvre du réseau de substitution : 546 fois



L'audit mené par Veritas a conclu sans ambiguïté à la viabilité du système d'alimentation par le sol.

Un plan d'actions pour assurer sa fiabilité a été mis en oeuvre sur le système, le matériel roulant et la signalisation lumineuse de trafic :

- nouveaux boîtiers d'alimentation
- batteries embarquées plus performantes
- protection des frotteurs en contact avec les rails.

Ces ajustements ont permis d'obtenir une fiabilisation du système sur les 3 lignes. C'est pourquoi l'APS est conservée sur le réseau et son utilisation est confirmée pour la 2^{ème} phase.

Perspectives 2006

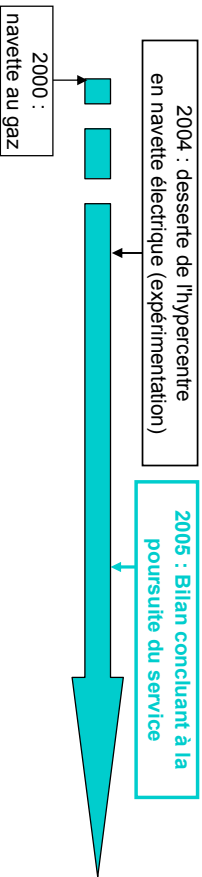
- Analyser et remédier aux micro pannes de l'APS
- Réduire les coûts d'exploitation
- Achèvement du programme de la commande artistique

Intitulé de l'action	Mise en œuvre
Optimiser la structure du réseau de transports en commun existant ; Restructurer le réseau en liaison avec la mise en service du tramway et organiser les complémentarités avec les autres modes.	Desserte des centres par navette non gazole

Indicateur de suivi
TC : navette de proximité

Territoire de suivi	Forme de l'indicateur
CUB	Nombre de lignes , nombre de parcours quotidiens, amplitude, type de motorisation
Maîtrise d'ouvrage	Services en charge du suivi
CUB - DDU	CUB - DDU
	Organismes à associer
	CONNEX
Objectif à atteindre	Etat des lieux de référence
pas d'objectif défini dans le PDU	Aucune navette de proximité en 2000

Terme de l'action
A programmer



Définition du service navette électrique.

La navette électrique dessert le "cœur" historique de Bordeaux. Une ligne bleue tracée au sol matérialise son trajet. Un signe de la main de l'usager suffit pour obtenir son arrêt n'importe où sur le parcours matérialisé.

La navette électrique est expérimentale jusqu'en 2005.

2000-2004 :

Entre 2000 et 2001 des navettes fonctionnant au gaz circulent les dimanches sans voiture dans le centre ville de Bordeaux.

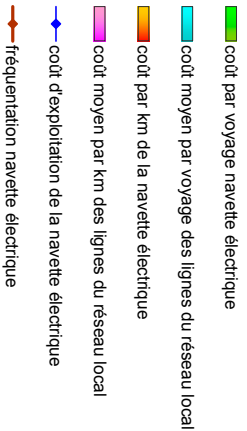
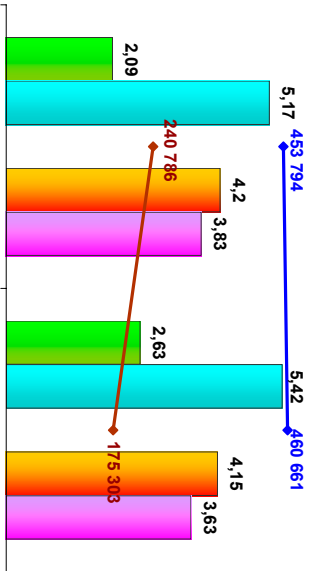
En 2002-2003 une navette électrique desservant le centre historique de Bordeaux (entre la place de la Victoire et la place des Quinconces) a été mise en service. Elle offre du lundi au samedi 122 parcours de 8h30 à 19h35.

Lors des dimanches sans voiture en hiver, 33 parcours sont offerts de 10h à 18h et 37 en été de 10h à 19h.

2005 :

6 navettes électriques assurent le service de la Victoire aux Quinconces, sur une fréquence de 12 à 15 mn, du lundi au samedi, de 7h15 à 20h ; le 1er dimanche du mois (journée sans voiture) de 10h à 19h.

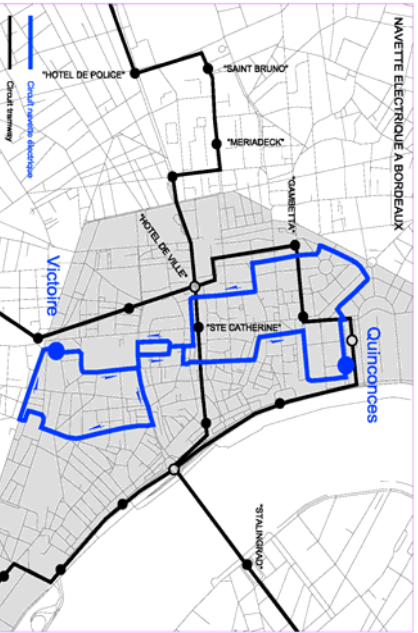
Un bilan d'expérimentation de ce service a eu lieu en septembre 2005 et a conduit à la poursuite du service.



En effet, la navette électrique répond à un besoin spécifique de déplacements courts dans le secteur à accès contrôlé de Bordeaux. Son caractère très convivial emporte la grande satisfaction des usagers.

Sa clientèle est composée de 55% de retraités, 25% d'actifs et 12% d'étudiants. Ses usagers sont en grande majorité des habitants de l'hyper-centre de Bordeaux (60%), et 20% viennent des communes périphériques ; 5% seulement sont des touristes. Les usagers l'utilisent essentiellement pour faire leurs courses ou se promener dans le centre de Bordeaux (85%). Elle est peu utilisée pour se rendre sur son lieu de travail (15%).

Suite à ce bilan, la navette est maintenue, mais son amplitude horaire est réduite le matin et le soir (de 10h à 19h), afin de mieux s'adapter aux besoins de la clientèle.

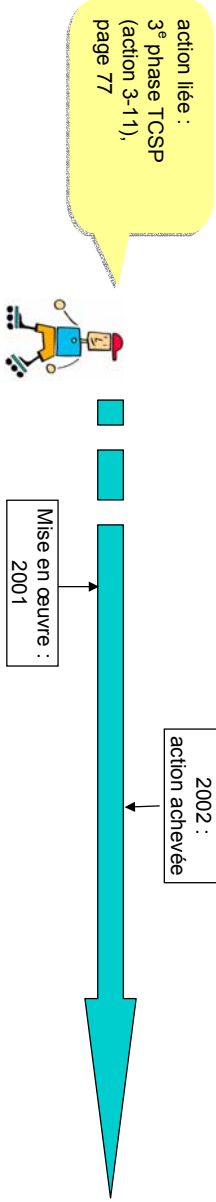


Intitulé de l'action	Mise en œuvre
Reserver la possibilité d'une liaison ferrée rapide entre la gare Saint-Jean et l'aéroport de Bordeaux-Mérignac.	Lancement d'une étude en perspective de l'arrivée du TGV Aquitaine et du nouveau rôle des aéroports de province dans un réorganisation générale du transport aérien.

Indicateur de suivi	
étude de faisabilité d'une liaison ferrée rapide entre la gare et l'aéroport	

	Forme de l'indicateur	
Territoire de suivi		
Bordeaux-Mérignac	état d'avancement	
Maitrise d'ouvrage	Services en charge du suivi	Organismes à associer
Etat	CUB - DDU	CR Aquitaine, CCI, SNCF, RFF
Objectif à atteindre	Etat des lieux de référence	
Pas d'objectif quantifié dans le PDU	Liaison par navette routière	

Terme de l'action	Taux d'avancement	Indice de suivi dans le temps
A initier	action achevée	action ponctuelle



2001

Le schéma directeur de l'aire métropolitaine bordelaise affiche la volonté de renforcer la dimension européenne de l'aéroport. Le principe d'une desserte possible par un réseau ferré permettant sa relation avec les villes de l'hinterland régional et interrégional est retenu.

Une étude est menée par le CETE du Sud-Ouest, sur l'opportunité de la création d'une desserte ferroviaire entre la gare St-Jean et l'aéroport avec un arrêt intermédiaire en gare de Pessac. L'objectif est d'assurer une connexion directe sans rupture de charge entre la gare et l'aéroport et de proposer des correspondances avec les liaisons ferroviaires régionales en provenance d'Arcachon et internationales en provenance d'Irun.

2002

L'étude révèle une potentialité d'utilisation faible d'une navette ferroviaire au regard du coût de l'investissement. En effet, complet-tien du volume de fréquentation de l'aéroport Chaban Delmas issu du schéma de service de transports (en moyenne 1804 voyageurs/jour en 2015), la navette ferroviaire transporterait en moyenne 20 personnes par train.

De plus, le train devient un mode compétitif dans la mesure où :
- l'offre est assez importante pour réduire la pénibilité des ruptures de charge (stress aux heures de pointe, incertitude de l'attente, etc...),
- l'aéroport est éloigné de l'agglomération.

Or, dans le cas bordelais, la voiture reste un mode de déplacement compétitif (en coût et en temps) au vu de la proximité de l'aéroport, à 12 km de l'épicentre de l'agglomération. Une navette ferroviaire n'apporterait donc pas (ou peu) de clientèle supplémentaire pour l'aéroport.

L'étude conclut sur de nouvelles perspectives à envisager pour améliorer la desserte aéroportuaire et poursuivre les objectifs de développement du schéma directeur de l'aire métropolitaine bordelaise :

- étudier les prévisions de développement des plate-formes aéroportuaires parisiennes saturées, et de leur offre d'infrastructures,
- intégrer les stratégies des compagnies aériennes selon la destination finale de la clientèle.

2004

Un projet d'aménagement et de développement du secteur aéroportuaire de Bordeaux-Mérignac est élaboré. Concernant la desserte de l'aéroport, il s'appuie sur les hypothèses d'aménagement d'un TCSP figurant dans l'étude pour une 3^e phase TCSP. Celle-ci propose en effet d'étudier un corridor desservant la zone aéroportuaire par l'avenue de l'Isère à partir du centre de Mérignac.



Intitulé de l'action		Mise en œuvre	Action 6-22
Supprimer tous les abonnements à tarifs réduits autres que ceux destinés aux résidents, dans les parcs de stationnements payants		Supprimer les tarifs réduits et abonnements pour employés	
Indicateur de suivi			
Stationnement en ouvrage : évolution des tarifs spécifiques			
Territoire de suivi		Forme de l'indicateur	
CUB		Evolution des tarifs d'abonnements spécifiques pratiqués dans les parcs de stationnement	
Maîtrise d'ouvrage		Services en charge du suivi	Organismes à associer
CUB - DDU		CUB - DDU	Exploitants
Objectif à atteindre		Etat des lieux de référence	
suppression de tous les abonnements à tarifs réduits sauf les résidents		grille tarifaire 2000	
Taux d'avancement		Indice de suivi dans le temps	
action achevée		action ponctuelle	
Terme de l'action A programmer			

2000 : abonnement "groupes"

2001 : + 6 à 25% des tarifs "groupes"

2004 : suppression des abonnements "groupes"

2000

Le tarif des abonnements "groupe", touchant essentiellement des usagers de type "migrant", a augmenté au 1er janvier 2000 de 5 % en moyenne.

2001

La Communauté urbaine a décidé des hausses de tarifs significatives, visant à dissuader le stationnement des employés en centre ville, seuls les abonnés résidents ont au 1^{er} janvier 2001 bénéficié d'une hausse limitée au niveau de l'inflation. Concernant les usagers titulaires de plus de 10 abonnements ("groupe") ou de plus de 80 abonnements ("super groupes"), les tarifs ont augmenté respectivement de 6 % et 25 %, cette mesure visant à réduire l'écart entre le tarif général et ces tarifs spécifiques.

2002 - 2003

Compte tenu du passage à la monnaie euro, l'ensemble des tarifs sont restés inchangés. Pour les abonnements, un simple conversation avec arrondi au dixième d'euro le plus proche a été appliquée.

2004

Suppression des tarifs "groupes" et "super groupes" lors de la mise en place de la régie Parcub.

Ces abonnements étaient essentiellement destinés aux employés et actifs des grandes entreprises et administrations du centre de Bordeaux.

Cette mesure est entièrement conforme aux objectifs du PDU car ces tarifs incitaient les entreprises à prévoir des places de stationnement pour leurs employés, en centre ville, alors que la desserte du centre par les transports en commun a été renforcée par la mise en service du tramway.

Action	
7-1	

Intitulé de l'action		Mise en œuvre	
Donner une nouvelle image pour le réseau de transports en commun		Donner un nom et une signalétique au réseau tram + bus avec un habillage commun / redéfinir le système d'information du réseau	

Indicateur de suivi			
Image du réseau de transports en commun : état d'avancement du projet			
Territoire de suivi		Forme de l'indicateur	
CUB		Descriptif de l'état d'avancement du projet	
Maîtrise d'ouvrage		Services en charge du suivi	Organismes à associer
CUB - DDU		CUB - DDU	CONNEX Bordeaux
Objectif à atteindre		Etat des lieux de référence	
Pas d'objectif quantitatif défini dans le PDU		communication travaux du tramway + communication Connex Bordeaux	
Taux d'avancement		Indice de suivi dans le temps	
action achevée		action ponctuelle	

Terme de l'action
A programmer

action liée : signalétique TBC (action 3-5)

2002 : consultation

2003 : adaption

2004 : mise en œuvre

2003

La nouvelle charte graphique du réseau TBC a été adoptée en 2003. Elle a pour objectif de renforcer la cohérence du réseau de transport communautaire. Elle se compose de deux éléments structurels : un nom et trois messages récurrents.

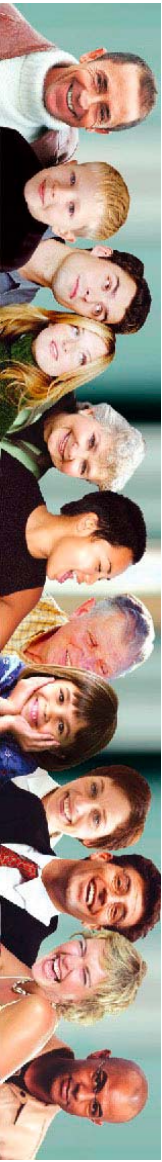
Le nom : le réseau TBC

Le réseau TBC "tram et bus de la CUB" a été défini de façon à identifier l'ensemble du service des transports publics urbains.

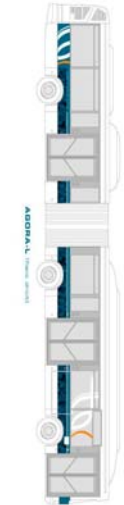
Les messages visuels

La charte graphique repose sur deux types de messages visuels prenant forme dans une frise de photos mettant en valeur :

- la dimension sociale du service de transports,

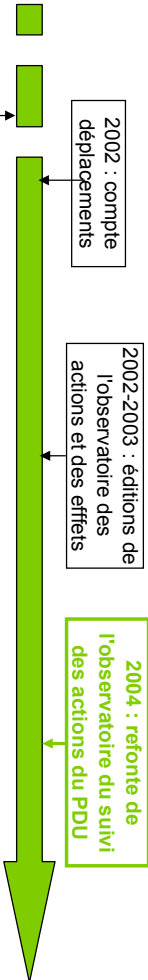


- la dimension environnementale et patrimoniale du territoire.



La charte graphique se décline sur tous les supports de communication du réseau depuis la mise en service du tramway : plans, documents d'information, fiche horaire, site internet www.infotbc.com.

Elle fait également l'objet d'une déclinaison sur les véhicules et les poteaux afin que la signalétique de l'ensemble du réseau soit cohérente.

Intitulé de l'action		Mise en œuvre	Action 7-2
Créer un observatoire du PDU et informer les usagers sur le suivi du système		Suivi par année de l'ensemble des actions	
Indicateur de suivi			
Observatoire du PDU : état d'avancement du projet			
Territoire de suivi		Forme de l'indicateur	
CUB		Descriptif de l'état d'avancement de la création de l'observatoire	
Maîtrise d'ouvrage		Services en charge du suivi	Organismes à associer
CUB - DDU		CUB - DDU	AURBA
Objectif à atteindre		Etat des lieux de référence	
pas d'objectif quantitatif défini dans le PDU		aucun observatoire réalisé	
Taux d'avancement action achevée		Indice de suivi dans le temps action continue	Terme de l'action A programmer
			

2000 : élaboration d'une méthodologie générale

Afin de suivre l'évolution du PDU tout au long de son application, il a été décidé de créer un observatoire dont la maîtrise d'ouvrage relève de la CUB. La CUB s'est entourée de l'AUURBA et du Centre Evaluation et Prospectives de la DDE pour constituer un groupe de travail chargé d'élaborer des propositions et premières esquisses de contenu, qui précèdent l'organisation à mettre en place.

2001 : propositions pour la sélection d'indicateurs de suivi

1) le suivi de la mise en oeuvre du PDU

Une liste d'indicateurs permettant de mesurer le degré de réalisation des actions du PDU a été validée par la mission PDU. Pour faciliter ce suivi, des fiches ont été élaborées décrivant chacun des indicateurs. Un service responsable du suivi a été identifié pour chaque indicateur. Il est chargé de la collecte et du traitement des données et transmet ces éléments à la DDU, qui centralise l'ensemble des indicateurs.

2) le suivi des effets :

12 grands thèmes génériques ont été identifiés pour le suivi des effets des actions mises en oeuvre, chacun de ces thèmes ayant été décliné en indicateurs de suivi :

- la vitesse des véhicules
- le trafic automobile
- la pollution de l'air
- les niveaux de bruit
- la qualité de service des transports en commun
- les transports et livraisons de marchandises
- la pratique piétonnière
- la pratique des roues
- le stationnement
- l'intermodalité
- les accidents corporels
- la reconquête de l'espace au détriment de l'automobile.

Ce suivi est réalisé par l'AUURBA, tous les deux ans.

3) Evaluation des politiques publiques :

Un troisième niveau d'observation s'est avéré nécessaire sur des problématiques pour lesquelles l'élaboration d'indicateurs et/ou la collecte récurrente de données sont délicates. Ces problématiques seront à aborder sous l'angle de l'évaluation des politiques publiques, un programme d'évaluation étant à élaborer sur les cinq ans de mise en oeuvre du PDU.

Un programme d'évaluation comprenant à la fois des évaluations globales (sur l'ensemble du PDU) et des évaluations thématiques a été proposé :

* des évaluations globales :

- une évaluation intermédiaire en 2003 : elle analysera et interprétera les premiers impacts ainsi que les aspects de mise en oeuvre du plan. Elle utilisera l'information collectée par l'observatoire.
- une évaluation finale en 2005 : elle donnera les premiers éléments sur les changements comportementaux ainsi que sur les évolutions environnementales.

314 3	AMÉLIORER LES TRANSPORTS COLLECTIFS
2000	
2001	
2002	
2003	
2004	
2005	

- un compte déplacements : demandé par la loi SRU, le compte déplacements établit la dépense globale des déplacements et permet ainsi des comparaisons entre les différents modes . Le dernier compte établi pour l'agglomération remonte à 1998 (année de référence 1996). Il est proposé d'en établir un en 2002.

* des évaluations thématiques :

- le comportement des piétons : aide à l'élaboration du schéma directeur des continuités piétonnes, l'évaluation portera sur les motifs de déplacements et la perception des piétons sur les aménagements d'espaces publics ainsi que sur l'environnement urbain (échéance 2001).
- le plan de mobilité chez les employeurs (échéance 2002).
- la politique de stationnement des résidents (échéance 2001).

L'ensemble de ces principes d'organisation, de mise en oeuvre, de suivi et d'évaluation du PDU a été approuvé par le Conseil de Communauté par délibération n° 2001/1054 du 9 novembre 2001.

2002 : 1^{ère} édition de l'observatoire et réalisation d'un compte déplacements

La première édition de l'observatoire est réalisée :

- concernant le suivi de la mise en oeuvre du PDU, à partir des données relatives à 2000 (qui constituent l'état de référence) et à 2001. Un projet de document récapitulatif est également réalisé.

- concernant le suivi des effets, à partir des données relatives à l'année 2000, qui constituent l'état zéro de la situation.

Le suivi du PDU s'effectue également à travers la réalisation d'un compte déplacement des voyageurs à partir des données de l'année 2000 (année de référence).

2003-2004 : évaluation à mi-parcours

Une évaluation à mi-parcours du PDU est lancée fin 2003. Elle porte sur :

- une évaluation générale des dispositifs de suivi du PDU,
- une évaluation approfondie des plans de mobilité des employeurs.

L'observatoire du PDU est au coeur du dispositif. Le volet concernant le suivi de la mise en oeuvre fait l'objet d'un travail particulier.

* Le constat

L'observatoire du suivi des actions est un document très complet mais peu communiquant et donc peu utilisé par les acteurs du PDU. Au final, il ne permet pas de décrypter l'avancement général du PDU.

* L'objectif

Faire de l'observatoire un outil de pilotage du PDU.

* Les préconisations

1) améliorer la lisibilité

- la redondance du PDU se retrouve dans l'observatoire, ce qui ne facilite pas sa lecture globale : proposition de simplifier l'entrée de lecture du document par action.

- les données ne sont pas mise en valeur : introduction de graphiques, de cartes, de chronologies, etc...

2) simplifier les indicateurs

Il marque souvent beaucoup de renseignement car le suivi de certains indicateurs s'est révélé trop lourd, trop compliqué et parfois même peu pertinent : proposition de redéfinition de ces indicateurs vers une simplification de la collecte.

3) donner des perspectives

Il est proposé de mettre les données en perspective avec les objectifs du PDU ou, en l'absence d'objectifs définis dans le PDU, de schémas directeurs ou d'autres documents de planification.

De même est souligné, un besoin de cohérence et de liens plus étroits entre les deux volets de l'observatoire, c'est-à-dire le suivi de la mise en oeuvre, réalisé par la CUB et le suivi des effets, réalisé par l'A\UrbA.

Suite à ce constat, l'observatoire du suivi de la mise en oeuvre du PDU est profondément remanié (document présent). Des liens plus pertinents sont recherchés avec le volet d'observation des effets du PDU afin de faire de l'observatoire du PDU un document de pilotage.

Perspectives 2005-2006
- Intégrer le suivi des démarches de progrès du PDU dans l'observatoire.

INDEX ALPHABÉTIQUE

Accessibilité du réseau de transports en commun (personnes à mobilité réduite) : degré d'avancement du projet (action 3-14)	p. 8, 18 & 83
Acquisition de flottes de vélos par les employeurs : nombre d'établissements concernés et nombre de vélos (action 5-9)	p. 11, 19 & 97
Actions de communication (action 7-3)*	p. 14 & 21
AFNOR (action 3-4)	p. 8, 9, 18, 68 à 70
Aide au stationnement pour les résidents : état d'avancement du projet (action 6-18) *	p. 12, 13 & 20
ALIENOR : état d'avancement du programme (action 2-8)	p. 7, 17, 42 & 43
Alliées de Chartres (action 6-8) *	p. 12 & 20
Allo TBC (action 7-7)	p. 14, 21, 119 & 120
Ambiance intérieure des parcs : état d'avancement des travaux d'amélioration (action 6-5)	p. 13, 20 & 104
Aménagements de voirie (action 2-1)	p. 7, 17, 32 à 34
Aménagements cyclables (action 5-4)	p. 11, 18, 90 & 91
Aménagements du domaine universitaire : degré d'avancement du projet (action 3-10)	p. 8, 9, 18, 80 & 81
Aménagements réalisés en faveur des piétons (action 5-3) *	p. 11 & 19
Anti-bruit :	
- liste des voies ayant vu leur emprise réduite (action 1-2) *	p. 6 & 17
- linéaire de voirie recouvert d'un traitement anti-bruit (action 1-2) *	p. 2 & 11
- Protection phonique des habitations riveraines de la rocade :	
degré d'avancement (action 2-5)	p. 7, 17, 40 & 41
Camping-cars (stationnement) (action 6-15) *	p. 12, 13 & 20
Carrefours autorisant la priorité aux bus (action 3-5)	p. 8, 18, 69 & 70
Cars de tourisme (stationnement) (action 6-14) *	p. 12, 13 & 20
Centrale de mobilité : état d'avancement du projet (action 7-8) *	p. 14 & 21
Centre de distribution des marchandises à gestion collective : étude de faisabilité (action 1-9)	p. 8, 17 & 127
Charte d'intervention des poices : état d'avancement (action 1-13)	p. 6, 17 & 29
Chemin de fer de ceinture (action 3-13) *	p. 8, 9 et 18
Communication sur le PDU : contenu et état d'avancement du plan de communication (action 7-3)*	p. 14 & 21
Conseil en mobilité : état d'avancement du projet (action 7-13)	p. 14, 21 & 123
Consommation des crédits de l'enveloppe des communes (action 4-2)	p. 10, 19, 24 & 25
Contenu de l'article 12 du PLU (action 6-10)	p. 12, 20, 106 à 108
Coopération entre transporteurs de marchandises : pour la desserte des centres-villes : état d'avancement du projet (action 7-12) *	p. 14 & 21

* En l'absence d'évènement majeur en 2006, l'observatoire ne présente pas de fiche concernant cette action dans cette édition.

INDEX ALPHABÉTIQUE

Créabus (action 3-3)	p. 8, 9, 18, 58 à 60
Création d'un comité de stationnement : état d'avancement du projet (action 6-1) * p. 13
Création d'une 3 ^{ème} voie sur la rocade avec protections phoniques : degré d'avancement (actions 2-4 & 2-5).....	p. 7, 17, 40 & 41
Deux-roues	
- aménagements de voirie (action 2-1)	p. 7, 17, 33 & 34
- dispositif d'information sur les deux-roues (action 7-4) * p. 14 & 21
- itinéraires deux-roues (action 5-4)	p. 11, 19, 90 à 92
- Schéma directeur des itinéraires cyclables (action 5-4).....	p. 11, 19, 90 à 92
- Service de location de vélos : état d'avancement du projet (action 5-6) * p. 11 & 19
- Signalétique du réseau 2 roues (action 5-4).....	p. 11, 19, 90 à 92
Déviation d'Eysines (action 2-6)	p. 17 & 128
Diagnostics sectoriels de voirie (action 1-1)	p. 6, 17, 24, 25 & 29
Eco-conduite : état d'avancement du projet (action 7-5 & 7-9) * p. 14 & 21
ELP : état d'avancement de l'expérimentation (action 6-26)	p. 12, 21, 112 & 113
Énergies alternatives :	
- Prise en compte des véhicules à énergies alternatives dans les arrêts municipaux (action 1-12) *	p. 6 & 17
- Proportion de bus à énergie alternative dans le parc des bus urbains	p. 6, 17, 26 & 27
- Proportion de véhicules « propres » dans le parc automobiles et utilitaires de la Cub	p. 6, 17, 26 & 27
- Proportion de véhicules propres dans le parc des véhicules des administrations	p. 6, 18 & 28
Extension des lignes de tramway entre 2003 et 2007 :	
degré d'avancement des travaux (action 3-2)	p. 9, 18, 53 à 55
Extension du tramway au-delà de la deuxième phase :	
état d'avancement des études (action 3-11)	p. 9, 18 & 82
Franchissement aval de la Garonne : état d'avancement des études (action 2-9)	p. 7, 17 44 & 45
Franchissement Bacalan-Bastide : état d'avancement du projet (action 2-3)	p. 7, 17, 38 & 39
Fréquence en heures creuses des lignes de bus rabatues sur le tramway (action3-16) * p. 9 & 18
Frete ferroviaire conventionnel :	
état d'avancement du schéma directeur (action 2-12)	p. 18, 130 & 131
Gare Saint-Jean : degré d'avancement du pôle multimodal (action 3-9)	p. 9, 18, 76 à 79
Grand contournement : état d'avancement des études (action 2-9)	p. 7, 17, 44 & 45
Image du réseau de transports en commun : état d'avancement du projet (action 7-1)	p. 4, 21 & 138
Info TBC (action 7-7)	p. 14, 21, 119 & 120
Info Traffic (action 7-7)	p. 14, 21, 119 & 120

* En l'absence d'évènement majeur en 2006, l'observatoire ne présente pas de fiche concernant cette action dans cette édition.

INDEX ALPHABÉTIQUE

Information des transporteurs sur l'usage de véhicules moins polluants :	p. 14 & 21
état d'avancement du projet (action 7-11) * p. 14, 21, 119 & 120
Infos déplacement : état d'avancement du projet (action 7-7)	p. 14, 21, 119 & 120
Itinéraire 2 roues réalisés (action 5-4)	p. 11, 19, 90 à 92
Itinéraires alternatifs mis en place autour des centres (action 4-1)	p. 10, 19, 44 & 45
Jalonnement dynamique des parcs de stationnement (action 6-9)	p. 13, 20 & 105
Journée sans voiture : périmètre et nombre de journées par an (action 7-15)	p. 14, 21 & 121
Journées bus gratuit (action 7-14) *	p. 14 & 21
Label qualitatif environnement : état d'avancement du projet (action 7-10) *	p. 14 & 21
Liaison ferrée rapide entre la gare et l'aéroport : étude de faisabilité (action 3-18).....	p. 8, 18 & 136
Liaisons périurbaines : offre TER (action 3-13) *	p. 9 & 18
Linéaire de couloirs bus et site propre (action 3-8)	p. 9, 18, 41 à 73
Livraisons :	
- espaces de livraison de proximité (action 6-26).....	p. 12, 21, 112 & 113
- information des transporteurs sur l'usage de véhicules moins polluants (action 7-11)	p. 14 & 21
- prise en compte de la problématique des livraisons dans les projets de voirie (action 6-17)*	p. 13 & 20
- réglementation concernant l'arrêt des véhicules (action 6-11) *	p. 13 & 20
- schéma directeur des itinéraires poids lourds (action 1-3) *	p. 6 & 17
Localisation des itinéraires poids lourds (action 1-3) *	p. 6 & 17
Maîtrise des développements périphériques (action 2-7)	p. 17 & 129
Mise à 2X3 voies de la rocade avec protections phoniques (actions 2-4 & 2-5) *	p. 7, 40 & 41
Mobitel (action 7-7)	p. 14, 21, 119 & 120
Moyens pour une politique foncière (action 2-10)	p. 7, 18, 46 & 47
Nombre d'arrêts de bus équipés d'un plan de quartier, d'un affichage des horaires de passage, d'un abri voyageurs, d'un système d'information des voyageurs (actions 3-4 & 3-5)	p. 8, 9, 18, 68 à 75
Nombre de bornes de recharge électrique en service et localisation (action 1-6) *	p. 6 & 17
Nombre de bus équipés d'un plancher surbaissé, d'une palette rétractable, d'un bandeau annonçant l'arrêt suivant (actions 3-4 & 3-5)	p. 8, 9, 18, 68 à 75
Nombre de contrôles radar effectués sur la rocade (action 1-7)	p. 6, 17 & 29
Nombre de contrôles radar effectués, nombre de PV dressés (actions 1-2* & 1-7)	p. 6, 17 & 29
Nombre de lignes du réseau TBC certifiées AFNOR (action 3-4)	p. 9, 18, 68 à 75
Nombre de lignes équipées d'un système d'aide à l'exploitation (actions 3-4 & 3-5)	p. 9, 18, 68 à 75
Nombre de PV dressés (actions 1-2* & 1-7)	p. 6, 17 & 29
Nombre de véhicules enlevés par les services de la fourrière (action 6-12)	p. 13, 20 & 109

INDEX ALPHABÉTIQUE

Nouvelle billettique : degré d'avancement du projet (action 3-17)	p. 9, 18 & 84
Observatoire du PDU : état d'avancement du projet (action 7-2)	p. 14, 21, 139 & 140
Offre TER pour les liaisons périurbaines de la Cub (action 3-13) *	p. 9 & 18
Parcs publics aux portes du centre : localisation et capacité (action 6-6) *	p. 13 & 20
Parcs relais : offre de stationnement (actions 3-3 & 6-7)	p. 9, 13, 56 à 67
Partage de la rue (action 4-3)	p. 10, 19, 86 & 87
Piétons :	
- aménagements de voirie (action 2-1)	p. 7, 17, 32 à 34
- aménagements réalisés en faveur des piétons (action 5-3) *	p. 11 & 19
- itinéraires piétons (action 5-8)	p. 11, 19 & 96
- Protection physique des trottoirs (actions 5-1 & 5-2) *	p. 11 & 19
- Schéma directeur des continuités piétonnes (action 5-7) *	p. 11 & 19
- Signalétique des itinéraires piétons (action 5-8)	p. 11, 19 & 96
Pistes cyclables (action 5-4)	p. 11, 19 & 96
Plan de mobilité à la Cub : état d'avancement du projet (actions 3-6 & 7-6)	p. 8, 14, 18, 21, 117 & 118
Plan qualité :	
- nombre de lignes du réseau TBC certifiées AFNOR (action 3-4)	p. 9, 18, 68 à 70
- nombre de lignes équipées d'un système d'aide à l'exploitation (actions 3-4 & 3-5)	p. 9, 18, 68 à 75
- nombre de bus équipés d'un plancher surbaissé, d'une palette rétractable, d'un bandeau annonçant l'arrêt suivant (actions 3-4 & 3-5)	p. 9, 18, 68 à 75
Plans de circulation par quartier (action 4-2)	p. 10, 19, 24 & 25
Poids lourds :	
- espaces de livraison de proximité (ELP) (action 6-26)	p. 12, 21, 112 & 113
- information des transporteurs sur l'usage de véhicules moins polluants (action 7-11) *	p. 14 & 21
- réglementation concernant l'arrêt des véhicules (action 6-11) *	p. 13 & 20
- schéma directeur (action 1-3) *	p. 6 & 17
Pôle multimodal de la gare Saint-Jean : degré d'avancement du projet (action 3-9)	p. 9, 18, 76 à 79
Pôles d'échanges tout mode (action 3-3)	p. 9, 18, 56 à 67
Pont Bacalan-Bastide : état d'avancement du projet (action 2-3)	p. 7, 17, 38 & 39
Première phase du tramway :	
degré d'avancement des travaux et suivi d'exploitation (action 3-1)	p. 8, 18, 132 à 134
Prise en compte de la problématique « livraisons » dans les projets de voirie (action 6-17) *	p. 13 & 20
Prise en compte des véhicules à énergies alternatives dans les arrêts municipaux (action 1-12) *	p. 6 & 17
Prise en compte, dans les projets, de l'objectif d'un meilleur partage de l'espace public (action 4-3)	p. 10, 19, 86 & 87

* En l'absence d'évènement majeur en 2006, l'observatoire ne présente pas de fiche concernant cette action dans cette édition.

INDEX ALPHABÉTIQUE

Programme de réaménagement des espaces publics associés au tramway :	p. 10, 19 & 88
degré d'avancement du projet (action 4-4)	p. 10, 19 & 88
Proportion de bus à énergie alternative dans le parc des bus urbains	p. 6, 17, 26 & 27
Proportion de véhicules « propres » dans le parc automobiles et utilitaires de la Cub	p. 6, 17, 26 & 27
Proportion de véhicules propres dans le parc des véhicules des administrations	p. 6, 17 & 88
Protection phonique des habitations riveraines de la rocade :	
degré d'avancement (action 2-5).....	p. 7, 17, 40 & 41
Protection physique des trottoirs (actions 5-1 & 5-2) *	p. 11 & 19
Quadrant nord-ouest : nombre de lignes desservant le secteur (action 3-3)	p. 9, 18, 56 à 67
Quinconces : réaffectation de l'espace public (action 6-8) *	p. 12 & 20
Réaffectation de l'espace public place des Quinconces :	
état d'avancement du projet (action 6-8) *	p. 12 & 20
Réglementation concernant l'arrêt des véhicules de livraisons (action 6-11) *	p. 13 & 20
Réorganisation des taxis : degré d'avancement du projet (actions 3-15 & 6-25) *	p. 9, 13, 18 & 21
Requalification des voiries par des programmes de plantation d'arbres (action 4-6) *	p. 10 & 19
Révision du PLU : desserte des équipements d'enseignement et hospitaliers (action 2-2)....	p. 7, 17, 35 à 37
Schéma directeur des continuités piétonnes : état d'avancement du projet (action 5-7) *	p. 11 & 19
Schéma directeur des itinéraires cyclables (action 5-4)	p. 11, 19, 90 & 91
Schéma directeur des itinéraires poids lourds (action 1-3) *	p. 6 & 17
Schéma directeur des plates-formes de fret ferroviaire conventionnel :	
état d'avancement (action 2-12)	p. 18, 130 & 131
Service de location de vélos : état d'avancement du projet (action 5-6)*	p. 11 & 19
Signalétique :	
Signalétique des itinéraires piétons : état d'avancement du projet (action 5-8)	p. 11, 19 & 96
Signalétique du réseau 2 roues : état d'avancement du projet (action 5-4)	p. 11, 19, 90 & 91
Signalétique du réseau de transport urbain (action 3-5).....	p. 9, 18, 69 à 75
Stationnement 2 roues :	
- nombre et localisation des places gardiennées (action 5-5)	p. 11, 19, 93 & 94
- nombre et localisation des places non gardiennées (action 5-5)	p. 11, 19, 93 & 95
Stationnement des camping-cars : état d'avancement du projet (action 6-15) *	p. 13 & 20
Stationnement des cars de tourisme : état d'avancement du projet (action 6-14) *	p. 13 & 20
Stationnement en ouvrage : évolution des tarifs spécifiques (action 6-22)	p. 12, 21 & 137
Stationnement illicite : nombre d'agents dévolus à la surveillance	
et nombre de procès-verbaux dressés (action 6-2)	p. 13, 20 & 101

INDEX ALPHABÉTIQUE

Stationnement pour les personnes à mobilité réduite : p. 13 & 21
 nombre et localisation des places (action 6-24) *

Stationnement sur voirie et en ouvrage : évolution des tarifs horaires (action 6-4) p. 13, 20, 102 & 103

Stationnement : évolution des tarifs résidents (action 6-23) p. 13, 21, 110 & 111

Tarification multimodale : degré d'avancement du projet (action 3-3) p. 8, 9, 18, 56 à 67

Tarifs préférentiels mis en place pour les véhicules les moins polluants (action 1-6) * p. 6 & 17

Taxis : degré d'avancement de la réorganisation (actions 3-15 & 6-25) * p. 9, 13 18 & 21

TC : lignes express en service (action 3-3) p. 9, 18, 56 à 67

TC : nombre de transports alternatifs (action 3-3) p. 9, 18, 56 à 67

TC : refonte de la grille tarifaire (action 3-5) p. 8, 18, 69 & 70

TC : réseau dimanche et soirée (action 3-3) p. 9, 18, 56 à 67

TC : service spécifique aux personnes à mobilité réduite (action 3-14) p. 8, 18 & 83

Transport la demande (action 3-3) p. 9, 18, 56 à 67

Transport de marchandises :

- espaces de livraison de proximité (action 6-26) p. 12, 21 112 & 113

- information des transporteurs sur l'usage de véhicules moins polluants (action 7-11) * p. 14 & 21

- prise en compte de la problématique des livraisons dans les projets de voirie (action 6-17) p. 13 & 20

- réglementation concernant l'arrêt des véhicules (action 6-11) * p. 13 & 20

- schéma directeur des itinéraires poids lourds (action 1-3) * p. 6 & 17

Travaux concomitants au tramway : état d'avancement (action 4-4) p. 10, 19 & 88

Troisième phase TCSP : état d'avancement des études (action 3-11)* p. 9, 18 & 82

Vélos :

- aménagements de voirie (action 2-1) p. 7, 17, 32 à 34

- dispositif d'information sur les deux-roues (action 7-4) * p. 14 & 21

- itinéraires deux-roues (action 5-4) p. 11, 19, 90 à 92

- Schéma directeur des itinéraires cyclables (action 5-4) p. 11, 19, 90 à 92

- Service de location de vélos : état d'avancement du projet (action 5-6) * p. 11 & 19

- Signalétique du réseau 2 roues (action 5-4) p. 11, 19, 90 à 92

Vitesse :

- Nombre de contrôles radar effectués sur la rocade (action 1-7) p. 6, 17 & 29

- Nombre de contrôles radar effectués, nombre de PV dressés (actions 1-2* & 1-7) p. 6, 17 & 29

- Nombre de PV dressés (actions 1-2* & 1-7) p. 6, 17 & 29

Voies nouvelles créées et voies urbaines réaménagées (action 2-1) p. 7, 17, 32 à 34

Zones 30 (action 4-2) p. 10, 19, 24 & 25

** En l'absence d'évènement majeur en 2006, l'observatoire ne présente pas de fiche concernant cette action dans cette édition.*