

# Plan des Déplacements Urbains 2000 - 2005

adopté le 26 mai 2000

COMMUNAUTÉ  
URBAINE DE BORDEAUX

# LACUB

*mis en conformité avec la loi  
«solidarité et renouvellement urbains»  
le 28 mai 2004*

# se déplacer



Le Plan des Déplacements Urbains est élaboré et mis en œuvre par la Communauté Urbaine de Bordeaux, Autorité organisatrice des transports urbains.

La coordination et la maîtrise d'œuvre du projet ont été réalisées par l'Agence d'Urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine, avec la collaboration de consultants, d'experts et de bureaux d'études spécialisés.

L'élaboration du projet s'est notamment appuyé sur le travail de 7 groupes thématiques associant des partenaires institutionnels (Etat, Conseil Général, Conseil Régional, Chambre de Commerce) et techniques, qui se sont réunis de février 1998 à juillet 1998 afin d'étudier les pistes d'actions envisageables pour améliorer le système des déplacements.

Un colloque a été organisé le 9 novembre 1998 afin de consulter, conformément à la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, les représentants des professions et des usagers des transports, la Chambre de Commerce et d'Industrie et les associations agréées de protection de l'environnement.

Le projet de PDU a été approuvé par le Conseil de Communauté le 18 décembre 1998 avant d'être soumis pour avis au Préfet, au Conseil Régional d'Aquitaine, au Conseil Général de la Gironde ainsi qu'aux Conseils Municipaux des 27 communes de la Communauté Urbaine de Bordeaux.

L'enquête publique sur le projet assorti des avis des personnes publiques consultées s'est déroulée du 13 septembre au 15 octobre 1999 et a fait l'objet d'un rapport de la Commission d'Enquête qui a émis un avis favorable sous le bénéfice de recommandations et suggestions.

La totalité des avis ainsi recueillis ont été analysés afin d'être éventuellement pris en compte dans le Plan des Déplacements Urbains de la CUB 2000-2005, approuvé le 26 mai 2000.

La loi "solidarité et renouvellement urbains" du 13 décembre 2000 complète les dispositions de la loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI) de 1982 et de la loi sur l'air de 1996 relatives aux plans des déplacements urbains. La loi S.R.U. impose que le plan des déplacements urbains soit mis en conformité avec ses dispositions avant la fin de l'année 2006. La procédure de mise en conformité a été adoptée par le conseil de communauté du 12 juillet 2002.

Le plan des déplacements urbains 2000-2005 de la communauté urbaine de Bordeaux avait anticipé les réflexions alors en cours et est en grande partie conforme à la loi.

C'est pourquoi la mise en conformité avec la loi S.R.U. a consisté en une actualisation générale du document approuvé le 26 mai 2000 et s'est limitée par ailleurs à des approfondissements sur deux thématiques :

- **le stationnement** : les P.D.U. doivent désormais régler la durée maximale de stationnement, les zones payantes, la politique de tarification, les mesures spécifiques à prendre pour certaines catégories d'usagers, etc. et délimiter les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme ou les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement ;
- **le transport et la livraison de marchandises** : le P.D.U. doit notamment prévoir la mise en cohérence des horaires de livraison comme des poids et dimensions des véhicules de livraison au sein du périmètre des transports urbains.

Dans un souci de cohérence et de simplification, le comité de suivi du P.D.U. du 7 mars 2002 a retenu le principe d'une fusion des instances de pilotage et des comités techniques responsables du suivi du P.D.U. d'une part, et de sa mise en conformité avec la loi S.R.U. d'autre part.

Trois groupes de travail, composés des services de l'Etat, de la Région, du Département, des communes, des services communautaires, des organismes associés et associations concernées (concessionnaires des parcs, C.C.I.B., C.E.R.T.U., associations de commerçants, fédérations de transporteurs routiers, ...) se sont réunis d'octobre 2002 à janvier 2003.

Sur la base des nouvelles orientations législatives, de l'analyse de la situation, de documents d'expertise, les groupes de travail ont apporté des approfondissements techniques.

Ce travail a fait l'objet d'une large concertation lors d'une rencontre avec les associations locales le 11 mars 2003, avant d'être validé par le conseil de communauté.

Au titre de leur qualité d'autorité organisatrice de transport et de gestionnaire d'un réseau routier, la Région et le Département sont associés à l'élaboration du plan des déplacements urbains (article 110 de la loi "solidarité et renouvellement urbains).

Le projet de plan des déplacements urbains mis en conformité a été arrêté le 23 mai 2003 par délibération du Conseil de Communauté avant d'être soumis pour avis, au Préfet, au Conseil Régional d'Aquitaine, au Conseil Général de la Gironde et aux conseils municipaux des 27 communes de la Communauté Urbaine.

L'enquête publique sur le projet assorti des avis des personnes publiques consultées s'est déroulée du 17 novembre au 19 décembre 2003.

La commission d'enquête a émis un avis favorable.

Le présent rapport constitue le PDU de la CUB 2000-2005 mis en conformité avec la loi SRU.

Communauté Urbaine de Bordeaux

# Plan des Déplacements Urbains

## SOMMAIRE GENERAL



<b>0. Présentation générale .....</b>	<b>6</b>
<b>1. L'organisation actuelle des déplacements : un système en difficulté croissante .....</b>	<b>13</b>
<b>2. Associer les orientations législatives (loi sur l'air et loi S.R.U.) avec les enjeux de rééquilibrage de l'agglomération : un cadre d'objectifs pour le Plan des Déplacements Urbains .....</b>	<b>44</b>
<b>3. La sécurité routière dans le P.D.U. ....</b>	<b>52</b>
<b>4. Le Plan des Déplacements : un programme d'actions en sept axes stratégiques .....</b>	<b>55</b>
<b>5. Les résultats attendus .....</b>	<b>90</b>
<b>6. Mettre en œuvre et faire vivre le premier plan des déplacements urbains communautaires .....</b>	<b>106</b>



## ANNEXES TECHNIQUES

<b>I. Description détaillée des actions .....</b>	<b>117</b>
<b>II. Résultats attendus par action .....</b>	<b>180</b>
<b>III. Programmation financière.....</b>	<b>231</b>



## Présentation générale

La loi du 30 décembre 1996 (Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie) dont l'objectif général est de préserver le droit de chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé, demande à toutes les agglomérations françaises de plus de 100.000 habitants de se doter d'un Plan des Déplacements Urbains, qui vise à assurer un « équilibre durable entre les besoins en facilité d'accès d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé d'autre part ».

Ce Plan des Déplacements Urbains s'intègre dans un dispositif d'ensemble prévu par l'Etat. Ce dispositif précise les compétences et les moyens des collectivités pour atteindre les objectifs poursuivis par la loi et détermine également la compatibilité entre les différents outils qu'elle propose : Plan des Déplacements Urbains, Plans Régionaux pour la Qualité de l'Air, Plan de protection de l'atmosphère, mesures d'urgence.

Les six grandes orientations fixées par la loi sur l'air pour guider l'élaboration du Plan des déplacements urbains modifient très sensiblement le contenu et les modalités du Plan des Déplacements Urbains définis par la loi d'orientation des transports terrestres de 1982. Ces orientations sont les suivantes :

- la diminution du trafic automobile,
- le développement des transports collectifs et des modes économes et les moins polluants (marche à pied et vélo),
- l'aménagement et la gestion du réseau principal de voirie en l'affectant aux différents modes de transport,
- l'organisation du stationnement sur le domaine public, sur voirie et souterrain,
- la réduction de l'impact sur la circulation et sur l'environnement du transport et de la livraison des marchandises,
- l'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage.

Par décision du 24 juillet 1997, le Conseil de la Communauté Urbaine de Bordeaux a décidé d'engager, en conformité avec la loi sur l'air, la réalisation du plan des déplacements urbains. Parmi les termes de références du projet, il a été souhaité que le futur plan des déplacements urbains s'intègre, par ailleurs, dans une démarche d'ensemble initiée antérieurement par le conseil de la Communauté urbaine, celle du schéma directeur des déplacements urbains communautaires adopté le 26 avril 1996.

Celui-ci fixait, à partir d'un diagnostic précis sur les différents modes de déplacements et les évolutions urbaines de l'agglomération, les orientations essentielles en matière de déplacements à venir et les décisions urgentes à prendre en matière de transports en commun.

Ainsi, le schéma directeur des déplacements urbains communautaires affirmait, dès avril 1996, la nécessité d'un engagement simultané et cohérent de la Communauté urbaine dans :

- ◆ une procédure d'élaboration du Plan des déplacements urbains d'ici décembre 1998.
- ◆ les études nécessaires à la réalisation d'un transport en commun en site propre, qui ont préfiguré l'actuel projet de tramway, déclaré d'utilité publique le 26 janvier 2000.

Le Plan des déplacements urbains propose donc, à partir de ce cadre décisionnel, un programme d'ensemble d'actions intéressant tous les modes de déplacement sur le territoire communautaire et à mettre en œuvre dans les cinq ans par la Communauté urbaine et ses partenaires. Il propose également, conformément au texte de loi qui prévoit la mise en compatibilité du Plan des déplacements urbains avec les procédures de planification urbaine (Schéma directeur, Plan d'occupation des sols) des orientations sur l'aménagement et l'organisation du territoire communautaire afin que les déplacements y soient plus courts, moins polluants et plus « vivables ».

Avec la loi « solidarité et renouvellement urbains », le plan des déplacements urbains devient à la fois plus normatif et plus opérationnel<sup>1</sup>. La démarche de mise en conformité a montré que le PDU 2000-2005 avait anticipé sur les attentes de la loi solidarité et renouvellement urbains essentiellement sur le thème du partage modal ou celui de la réduction de la vitesse.

La démarche de mise en conformité s'est articulée autour de deux axes de travail principaux :

- l'approfondissement des thématiques « organisation du stationnement » et « transport et livraison de marchandises » ;
- la mise à jour des autres actions du PDU.



---

<sup>1</sup> L'article 96 de la loi SRU enrichit le contenu des PDU en remplaçant le terme « orientations » jugé insuffisamment normatif par l'expression « les PDU portent sur ... ».

Le plan des déplacements urbains se compose de cinq chapitres.

Le chapitre 1 du plan des déplacements urbains rappelle et confirme les faiblesses actuelles de l'organisation des transports mises en évidence par le SDDUC. Il souligne la difficulté de faire face simultanément à l'étalement urbain et à une organisation cohérente des déplacements.

Les effets de la dispersion urbaine sur l'allongement croissant des déplacements et la difficulté de répondre aux besoins autrement que par l'automobile y sont rappelés, ainsi notamment que les effets pervers d'un tel système : peu d'espaces réservés aux piétons et aux cyclistes, affaiblissement des centres villes, lenteur des transports en commun, enclavement des quartiers en difficulté sociale. Le chapitre 1 met également en évidence les impacts sur la santé et sur l'environnement du système actuel, dont les principaux effets se mesurent lors des pics de pollution l'été, mais aussi, de manière quotidienne, pour les riverains des grands axes qui sont soumis à une superposition de nuisances : bruit, dégradation des espaces publics, danger de la circulation....

En relation avec ces nuisances et avec les insuffisances de l'offre des déplacements ressenties aujourd'hui les attentes des habitants sont également intégrées telles qu'elles ont été exprimées dans la concertation du SDDUC. Les besoins spécifiques des différents territoires urbains faisant partie de l'espace communautaire sont également décrits en distinguant la ville centre, les quartiers péricentraux, les cités d'habitat social et la ville périphérique.

Le chapitre 1 conclut par une évocation prospective de l'évolution attendue en prolongation des tendances actuelles. Sans modification de l'organisation des déplacements et du développement urbain, les conséquences prévisibles d'ici 5 à 10 ans en terme de santé, d'environnement, mais aussi de services rendus et de dépenses publiques seraient les suivantes:

- dégradation de la qualité de l'air,
- augmentation du niveau de bruit,
- allongement spectaculaire du temps des déplacements liés à la congestion automobile (plus du double des déplacements enregistrés en 1990 à l'horizon 2010),
- envahissement des espaces publics par l'automobile,
- aggravation des déficits publics en matière de transport en commun,
- dégradation générale de l'image de l'agglomération et des conditions de vie .

Le chapitre 2 aborde, à partir de ce constat et des orientations de la loi sur l'air et de la loi "solidarité et renouvellement urbains", les objectifs à assigner au plan des déplacements urbains en relation avec la portée des actions



envisagées : actions à effet de court terme (cinq ans) et actions dont la portée se situe dans un terme plus long (dix ans).

La construction de ces objectifs s'établit au regard des orientations de la loi sur l'air et de loi "solidarité et renouvellement urbains", mais aussi des enjeux de développement de l'agglomération tels qu'ils ont été exprimés dans le schéma directeur des déplacements urbains communautaires, et par les dispositions du schéma directeur approuvé en septembre 2001.

Ces objectifs visent à construire l'agglomération de demain à partir d'une nouvelle façon de s'y déplacer, en fonction des quatre exigences nécessaires pour un développement durable :

- améliorer l'environnement quotidien à travers une nouvelle gestion des déplacements,
- améliorer l'économie générale du système des déplacements en augmentant ses performances, notamment en terme de confort et de temps de transport,
- participer à la construction d'une agglomération plus équitable, en répondant spécifiquement aux besoins des territoires, notamment ceux des catégories sociales les moins favorisées,
- améliorer la sécurité de l'ensemble des déplacements.

La loi « solidarité et renouvellement urbains » renforce la thématique « sécurité des déplacements » dans son article 96 (alinéas 1 et 3). Le chapitre 3 reviendra sur les nouvelles préconisations de la loi S.R.U. en terme de sécurité routière et fera référence aux actions du P.D.U. spécifiques à ce thème.

Le chapitre 4 présente le programme d'actions proposé en le classant selon sept axes stratégiques construits pour répondre aux objectifs retenus pour le plan des déplacements urbains. Ce programme d'actions se base sur une stratégie d'ensemble, visant d'une part à favoriser le report modal des usagers vers le futur tramway et les modes de proximité, d'autre part à tendre vers un système urbain plus efficace en rapprochant les origines et les destinations des déplacements, tout en réduisant, en priorité, les nuisances là où elles se font le plus ressentir.

**Axe 1 : Réduire les émissions nuisantes à la source**

**Axe 2 : Organiser le territoire pour maîtriser les flux**

**Axe 3 : Améliorer les transports collectifs**

**Axe 4 : Partager autrement l'espace public**

**Axe 5 : Favoriser les piétons et les cyclistes**

**Axe 6 : Organiser le stationnement et les livraisons**

**Axe 7 : Informer, sensibiliser et communiquer pour de nouveaux comportements**

A chacun de ces 7 axes stratégiques décrits précédemment correspond un programme d'actions à mettre en œuvre dans les cinq ans. Les actions y sont classées de la manière suivante :

- ◆ Les actions à programmer, il s'agit :
  - des actions dont la programmation est déjà engagée,
  - des actions complémentaires jugées prioritaires par rapport à des critères de réponse à la loi sur l'air, de rapidité et de faisabilité financière, de rentabilité vis à vis des résultats attendus.
- ◆ Les actions à initier, il s'agit d'actions dont l'intérêt n'est pas contestable mais dont les possibilités de mise en œuvre dans le cadre du PDU doivent être vérifiées soit parce qu'elles nécessitent un partenariat ou une maîtrise d'ouvrage extérieure à la Communauté Urbaine, soit parce qu'elles nécessitent des études de faisabilité technique ou financière préalable.
- ◆ Les démarches de progrès, il s'agit d'actions qui n'engagent pas, en principe, des programmations financières spécifiques mais qui interviennent sur la structure du système des déplacements et sur son évolution (actions sur les réglementations, actions engageant des modifications de comportements liées à l'application de nouvelles règles d'aménagement et de gestion).

Au total, sont ainsi décrites une centaine d'actions, dont le contenu général est précisé en annexe du plan des déplacements urbains. Ces actions feront l'objet,

une fois le Plan des déplacements approuvé, d'une programmation adaptée en fonction des besoins des territoires.

Le chapitre 5 propose une première formulation des résultats attendus de ces actions et des moyens à mettre en œuvre pour mesurer ces résultats.

Le principal résultat attendu est de générer, autour de la réalisation du tramway et du programme d'actions associé, un report modal de la voiture particulière vers les autres modes. Chaque action du projet contribue à la réussite de cet objectif alors qu'actuellement, Bordeaux se place dans le peloton de tête des « villes autos ».

Plus globalement et en relation avec les objectifs proposés pour le plan des déplacements urbains, les résultats attendus sont les suivants :

- une amélioration de la qualité de notre environnement, générée par la politique de reconquête des espaces publics et des grands axes pénétrants, mais aussi une amélioration du confort et de la sécurité des usagers, notamment des deux roues et des piétons, en mettant en place un programme ambitieux en leur faveur.
- une amélioration des performances du système des déplacements, et notamment par la réduction significative des temps de parcours en transports en commun induits par la réalisation du tramway et de l'amélioration du réseau de bus associé.
- une amélioration de la solidarité d'agglomération en construisant un système équitable permettant des mêmes facilités d'accès aux services urbains pour tous les quartiers du territoire communautaire, quelque soit leur situation géographique et sociale. En particulier le développement d'une politique spécifique, en relation avec le tramway, de desserte des quartiers d'habitat social par les transports en commun, doit permettre une amélioration qualitative du service dans les quartiers. Mais les résultats attendus en faveur d'une ville équitable passent également par un partage de la rue entre les différents modes. De telles mesures permettraient de rétablir un équilibre et d'une courtoisie d'usage des espaces collectifs.

Pour évaluer les effets de ces actions sur les comportements des usagers, le chapitre 6 décrit les indicateurs et la méthode qui sont à mettre en place, et qui permettront – au terme des cinq ans du premier plan des déplacements urbains – de recadrer les actions dans la préparation du plan suivant (2006-2010).

Le chapitre 6 précise enfin les modalités et les moyens à définir pour la mise en œuvre du Plan des déplacements et propose une programmation financière associée au programme d'actions. L'adoption du projet représente un

engagement budgétaire de 33.23 M€ (218 MF)<sup>2</sup> sur 5 ans, qui s'ajoute aux programmes préexistants, tramway et travaux concomitants au tramway notamment.

Clef essentielle de la réussite de cette mise en œuvre, un comité de suivi, présidé par M. le Président de la Communauté Urbaine, réunit les représentants de l'Etat, de la Région et du Département, les élus représentant de la Communauté Urbaine, et des communes. Il a piloté notamment la mise en conformité du P.D.U. avec la loi S.R.U.

Au sein des services de la Communauté Urbaine, une mission opérationnelle coordonne la mise en œuvre des actions et conduit les projets tels que l'adaptation au territoire des actions.

Le suivi d'indicateurs, choisis pour aider à l'application et à l'ajustement en continu du Plan, constitue la base d'un observatoire du PDU mis en œuvre par l'agence d'urbanisme.

---

<sup>2</sup> valeur 1999

**1. L'organisation actuelle des déplacements : un système en difficulté croissante**

## **Avertissement aux lecteurs**

Certaines parties du diagnostic suivant ont été actualisées au moment de la mise en conformité du PDU avec la loi SRU. Néanmoins, la Communauté Urbaine ne dispose pas de l'ensemble des chiffres, les données n'étant pas toutes suivies avec la même régularité. De plus, le suivi des données est le rôle de l'observatoire du P.D.U.

Concernant l'environnement, les données « accidents » ont été actualisées au regard du « bilan 2001 des accidents corporels de la circulation » réalisé par la Communauté Urbaine.

De même, au niveau des polluants atmosphériques, le diagnostic s'appuie sur le « bilan des données AIRAQ 2001 ». Contrairement au diagnostic initial, la carte des points de mesure pollution AIRAQ sera intégrée.

Enfin, les « coûts budgétaires de déplacements » ont été actualisés par rapport au « compte déplacement des voyageurs de la métropole bordelaise de l'année 2000 » réalisé par la Communauté Urbaine.

Le reste du diagnostic sera basé sur la dernière enquête ménages de 1998. Néanmoins, certaines affirmations jugées abusives voire fausses au regard de l'évolution de l'agglomération, ont été réécrites.

# **1. L'organisation actuelle des déplacements : Un système de déplacements en difficulté croissante**

## **1.1 Les principaux dysfonctionnements**

### **1.1.1 - Une accélération de l'étalement urbain qui affaiblit les centres et allonge les déplacements.**

- L'agglomération de Bordeaux a connu depuis 20 ans une croissance démographique relativement modérée mais inégalement répartie : croissance démographique relativement forte dans les secteurs périphériques et périurbains tandis que le centre de l'agglomération stagnait ou perdait même de la population.

Comme le souligne le schéma directeur des déplacements urbains communautaires (S.D.D.U.C.) d'avril 1996, il en résulte un déséquilibre dans la croissance qui accentue le décalage entre la répartition des emplois (qui sont restés malgré certaines délocalisations et l'attraction de la rocade assez concentrés) et celle de la population. Ce phénomène a entraîné un allongement et une dispersion des déplacements domicile-travail, l'affaiblissement de certains secteurs anciens et une tendance à la spécialisation spatiale et sociale du territoire.

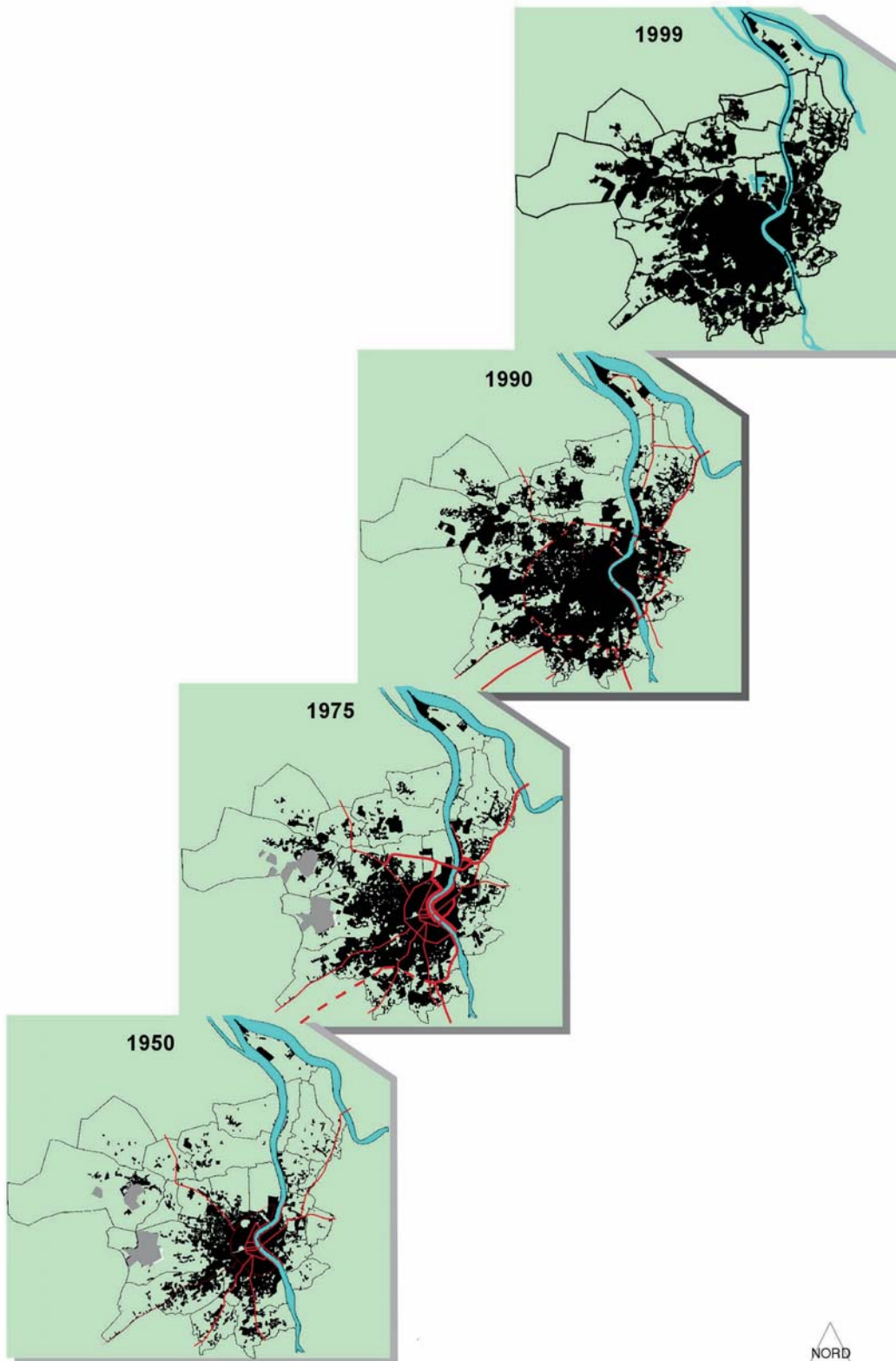
- Une consommation extensive du territoire : en 20 ans, la zone urbanisée de l'aire du schéma directeur a doublé de superficie pour une croissance démographique de 14 %. Les densités très faibles, soulignées dans toutes les études récentes, résultent de cette extension urbaine basée sur l'habitat individuel périphérique.

Si cette situation offre des éléments positifs en terme de cadre de vie, elle a entraîné à la fois une perte de cohérence dans les rapports ville-nature (en particulier par la disparition de zones naturelles en franges de l'agglomération), des coûts d'investissement et de fonctionnement importants vis à vis des infrastructures et des équipements publics et le développement de plusieurs modèles urbains juxtaposés souvent de manière contradictoire dans leur logique de fonctionnement.

- Ce fort développement périurbain a favorisé la dispersion de certaines fonctions urbaines et s'est donc accompagné de l'émergence de polarités secondaires.

Il apparaît ainsi différents niveaux de centralité qui se font concurrence, le centre de l'agglomération ayant perdu de sa valeur. Il en résulte pour certains motifs une grande dispersion des déplacements pour lesquels l'offre de transport ne répond pas toujours aux attentes des usagers.

## EVOLUTION DE L'EMPRISE URBAINE 1950-1975-1990-1999



■ Carte 1





Ce développement urbain s'est essentiellement basé sur l'utilisation prépondérante de l'automobile, à la fois cause et conséquence de ce type de croissance urbaine.

Parallèlement les transports collectifs ont joué un rôle de plus en plus faible dans des conditions techniques (conditions de circulation, temps de parcours) et économiques (déficit) de plus en plus difficiles.

Il en a résulté un fort déséquilibre entre les pratiques de déplacements selon les modes, un allongement important des distances et souvent des temps de déplacement et des problèmes d'isolement pour certains secteurs ou certaines catégories de personnes.

- Parallèlement à cette évolution, la structuration du système de voirie de l'agglomération s'est appuyée essentiellement sur la rocade qui joue ainsi plusieurs fonctions (desserte, distribution, transit, accès au centre) dans des conditions de moins en moins satisfaisantes.

L'absence de certaines liaisons et l'insuffisance des franchissements apparaissent nettement. A côté de cela le réseau ferré est sous utilisé pour participer avec les transports collectifs urbains à la desserte de l'agglomération. Il est en effet essentiellement réservé compte tenu de ses capacités et de son mode d'exploitation au trafic lointain (TGV et TER) et aux marchandises.

- Enfin le marché du logement à l'image du développement urbain est segmenté et entraîne une organisation sociale contrastée. Les territoires au fur et à mesure de leur évolution ou de leur mutation ont tendance à se spécialiser et il émerge ainsi des poches de précarité et des forts déséquilibres géographiques entre l'offre et la demande en logement.

- Dans les différents secteurs de la Communauté Urbaine, le niveau d'équipement - en particulier en ce qui concerne les réseaux liés au développement de l'urbanisation - est relativement satisfaisant même en périphérie.

Il ne subsiste à ce sujet des déséquilibres que pour certains grands équipements d'agglomération (universités, hôpitaux) entre la rive droite et la rive gauche, déséquilibres qui pèsent lourdement sur certains types de déplacement.

### **1.1.2 – Un réseau de voirie saturé à l'heure de pointe, bien qu'optimisé en faveur de l'automobile.**

- L'usage de la voiture est de plus en plus prédominant dans l'agglomération. En 1990, les déplacements effectués en voiture particulière représentaient 62% de l'ensemble des déplacements, en 1998, ils en représentent 65 %.

La voiture est utilisée pour tous les types de déplacements, y compris pour des déplacements de courte distance. En 1990, près de 20% des déplacements en voiture ont une longueur inférieure à 2 km (source INRETS).

- Face à la demande croissante, le réseau routier s'est développé.

Le réseau primaire structurant constitue aujourd'hui une ossature cohérente, malgré un certain nombre de maillons faibles, notamment au niveau du franchissement et des liaisons périphériques. Par ailleurs, l'agglomération ne dispose pas de réserves de capacité sur les voies stratégiques pour assurer son développement, notamment sur les pénétrantes.

- Jusqu'à présent, l'outil de régulation du trafic Gertrude a permis d'assurer une relative fluidité de la circulation par rapport à d'autres agglomérations, au prix de l'image d'une ville routière.

A l'heure de pointe, ce système atteint aujourd'hui ses limites, l'exploitation de l'espace viaire est maximum. Or, certains axes sont d'ores et déjà saturés. C'est le cas du secteur Sud de la rocade, des accès au campus, du pont d'Aquitaine, des liaisons radiales, d'une partie des boulevards et des quais, du pont de Pierre. Le secteur central est globalement le lieu d'une forte circulation, où le poids du trafic de transit est important, notamment sur les cours de l'Intendance, d'Alsace-Lorraine et Victor Hugo. Dans les quartiers péricentraux, les zones de stockage du système de régulation de trafic sont génératrices de pollution et de consommation d'espace.

A l'heure creuse, par contre, la capacité de voirie est largement suffisante, voire surdimensionnée, ce qui favorise les vitesses excessives et les accidents. De nouvelles solutions sont donc à trouver pour assurer les besoins de mobilité, en particulier à l'heure de pointe. Cela passe par un transfert sur les modes de transport alternatifs à la voiture.

- La part des déplacements effectués à pied a fortement diminué (en 1967, 41% des déplacements étaient effectués exclusivement à pied, contre 21% en 1998), mais le rôle de la marche dans les déplacements secondaires est beaucoup plus important, car même les « captifs » de l'automobile utilisent la marche dans les trajets terminaux. La place de la marche à pied dans le système de transport reste donc un enjeu crucial, notamment dans le centre ville où son usage est plus développé : en 1998, 58 % des déplacements internes au centre (le centre étant défini comme la rive gauche intra boulevards), sont effectués à pied.

Réservée aux déplacements de proximité, elle est davantage utilisée par les femmes, les jeunes et les populations en extrême précarité.

- Les cheminements piétons sont souvent rendus difficiles par des aménagements de mauvaise qualité et par le stationnement sauvage ; ils sont de plus rendus dangereux par la vitesse excessive des automobilistes. En centre ville, hors des zones piétonnes, les trottoirs étroits envahis par le stationnement illicite, les cheminements discontinus, les traversées de vastes

carrefours avec de faibles temps de feux prioritaires piétons sont autant de handicaps pour la pratique de la marche à pied. La place Gambetta et la place de la Victoire sont des exemples criants où la difficulté du cheminement et le manque de lisibilité entraînent fréquemment les piétons à se mettre en danger. En 1998, 15 % des morts ou blessés graves liés à des accidents corporels de la circulation sur la Communauté Urbaine de Bordeaux étaient des piétons. Les axes à forte circulation, comme le boulevard Wilson, ou le Cours de la Marne, sont particulièrement dangereux pour les piétons.

Dans la périphérie, la dispersion urbaine rend encore plus difficile les déplacements à pied. Les distances sont plus longues, dans un environnement peu propice à la flânerie, avec des aménagements plus réduits qu'en centre ville, voire dans certains cas inexistantes. Cette inadaptation du territoire périphérique à la marche à pied est particulièrement pénalisante pour les captifs non motorisés, en particulier les personnes âgées, les jeunes et les personnes à mobilité réduite.

- La « Charte des aménagements en faveur des piétons », élaborée en 1996 par la Communauté Urbaine donne des directives pour les nouvelles réalisations, mais le faible rythme d'investissement ne permet pas une logique d'action globale pour l'amélioration du réseau piétonnier actuel à court terme.

- L'usage du vélo a fortement diminué entre les enquêtes ménages de 1978 et 1990. En 1990, on recensait dans les 74 communes enquêtées 84 000 déplacements quotidiens effectués à vélo, soit 3,5 % de l'ensemble des déplacements. Des comptages plus récents montrent depuis quelques années une légère reprise du vélo, notamment dans Bordeaux.

Le vélo est surtout le véhicule des jeunes. Le premier motif de déplacement en vélo est l'école ou l'université (plus d'un quart).

Les déplacements en vélo sont situés plutôt en périphérie (79 % sont des liaisons de périphérie à périphérie), et sont souvent courts (environ 2 kilomètres en moyenne).

- Pourtant, depuis le début des années 80, les deux schémas directeurs des itinéraires cyclables successifs (82 et 94) ont permis de créer environ 400 km d'itinéraires spécifiques pour les vélos. Ils ont été complétés en 1997 par le plan cyclable de Bordeaux, dont l'objectif est de doubler la part de marché du vélo dans l'ensemble des déplacements.

L'esprit de cette démarche est de créer à terme un réseau maillé intercommunal, qui assure un cheminement continu, direct, et en toute sécurité sur la Communauté Urbaine, en cohérence avec les itinéraires de compétence départementale. Les efforts entrepris ont permis à Bordeaux d'être classée en sixième position au palmarès des villes cyclables de plus de 50 000 habitants en 1995. Cet effort n'a cependant pas encore engendré un usage régulier et structurant du vélo dans les déplacements.

### **1.1.3 - Un stationnement envahissant sans pour autant répondre à la demande des visiteurs et des résidents.**

La situation actuelle dans le périmètre de la Communauté Urbaine de Bordeaux peut être résumée comme suit :

- Le centre de l'agglomération offre une qualité de service très dégradée malgré certaines évolutions récentes encourageantes :
  - le non-respect de la réglementation engendre encore des dysfonctionnements : faible rotation sur les places licites de surface, suroccupation de l'espace public par du stationnement illicite,
  - pour le stationnement de courte durée en surface, notamment visiteur, les temps de recherche de place sont importants, du fait de la faible rotation des véhicules en stationnement et d'une mauvaise répartition entre voirie et parcs publics,
  - pour les résidents l'offre en stationnement privé est parfois insuffisante, notamment dans les secteurs de bâti ancien, et ils sont, pour l'offre de voirie, en situation de concurrence avec les autres usagers,
  - cette situation apparaît moins négative pour le stationnement lié à l'emploi qui tire le plus profit de ces carences : stationnement « ventouse » à la journée sur les places licites ou illicites.
- Entre cours et boulevards, un certain nombre de points noirs émerge à cause d'une offre insuffisante (stationnement résidentiel, équipements bureaux),
- Deux autres pôles d'activité majeurs (Pellegrin-Université : 6 800 emplois ; Cité Administrative 1 600 emplois) génèrent de très mauvaises conditions de stationnement pour ceux qui s'y rendent, mais l'impact de cette pénurie ne déborde que faiblement de leur emprise foncière,
- L'offre en stationnement du campus universitaire n'a pas suivi l'évolution de la demande liée à l'augmentation importante de l'usage de la voiture chez les étudiants. Les parkings existants sur le campus sont saturés et le stationnement s'étend sur les espaces publics, pelouses et trottoirs. Des débordements de stationnement « étudiant » en dehors du domaine universitaire sont constatés sur l'avenue Schweitzer et en frange des quartiers limitrophes.
- Les autres pôles secondaires d'activité de l'agglomération ne génèrent pas de conditions de stationnement critiques, même si localement des nuisances peuvent apparaître : doubles files, stationnements sur trottoir...

#### **1.1.4 – Malgré un réseau de bus très développé, l'offre de transport en commun doit être complètement redéfinie en fonction du futur tramway**

• Dès septembre 1995, le manque d'attractivité et le très important déficit d'exploitation du réseau d'autobus communautaire ont conduit l'autorité organisatrice à lancer, sans attendre le Plan des Déplacements Urbains, une réflexion technique visant à doter l'agglomération d'un système de transports collectifs plus performant techniquement et financièrement.

Cette réflexion s'est concrétisée dans le Schéma Directeur des Déplacements Urbains Communautaires approuvé en avril 1996 par le Conseil de Communauté, qui a permis :

- de fixer le cahier des charges d'un nouveau mode de transport en site propre désormais acté par la Communauté Urbaine et dont la mise en service de la 1<sup>ère</sup> phase a eu lieu fin 2003 ;
- de lancer des études complémentaires pour permettre, sans attendre 2002, d'améliorer le système actuel : amélioration du réseau de bus, intermodalité, franchissements de la Garonne et stationnement.

• Le Schéma Directeur des Déplacements Urbains Communautaires, mettait en effet clairement en évidence les faiblesses et les dysfonctionnements du réseau de bus urbains actuel, à savoir, pour les rappeler brièvement que :

« - malgré une offre toujours en augmentation (+10% en 8 ans), la fréquentation ne cesse de diminuer depuis 1991 (-11% en 4 ans),

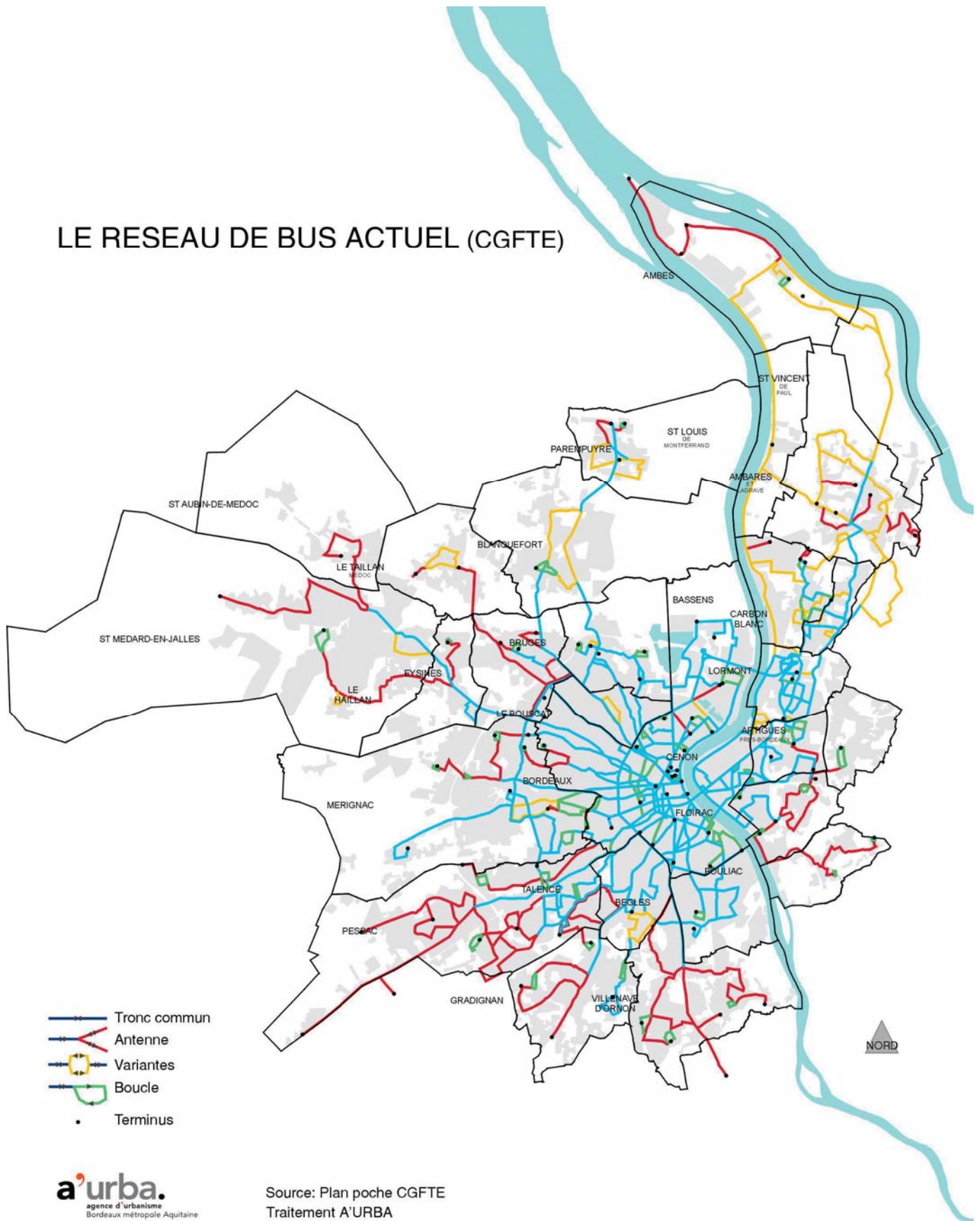
- malgré une hausse significative des tarifs depuis 1986, le ratio de couverture des dépenses par les recettes n'arrive pas à s'améliorer,

- si la vitesse commerciale moyenne journalière du réseau semble satisfaisante (16,38 km/h) elle masque des disparités importantes entre la périphérie et le centre où elle chute à 12 km/h sur la quasi totalité des axes et ne dépasse pas 8 km/h sur les radiales et l'hypercentre de Bordeaux ».

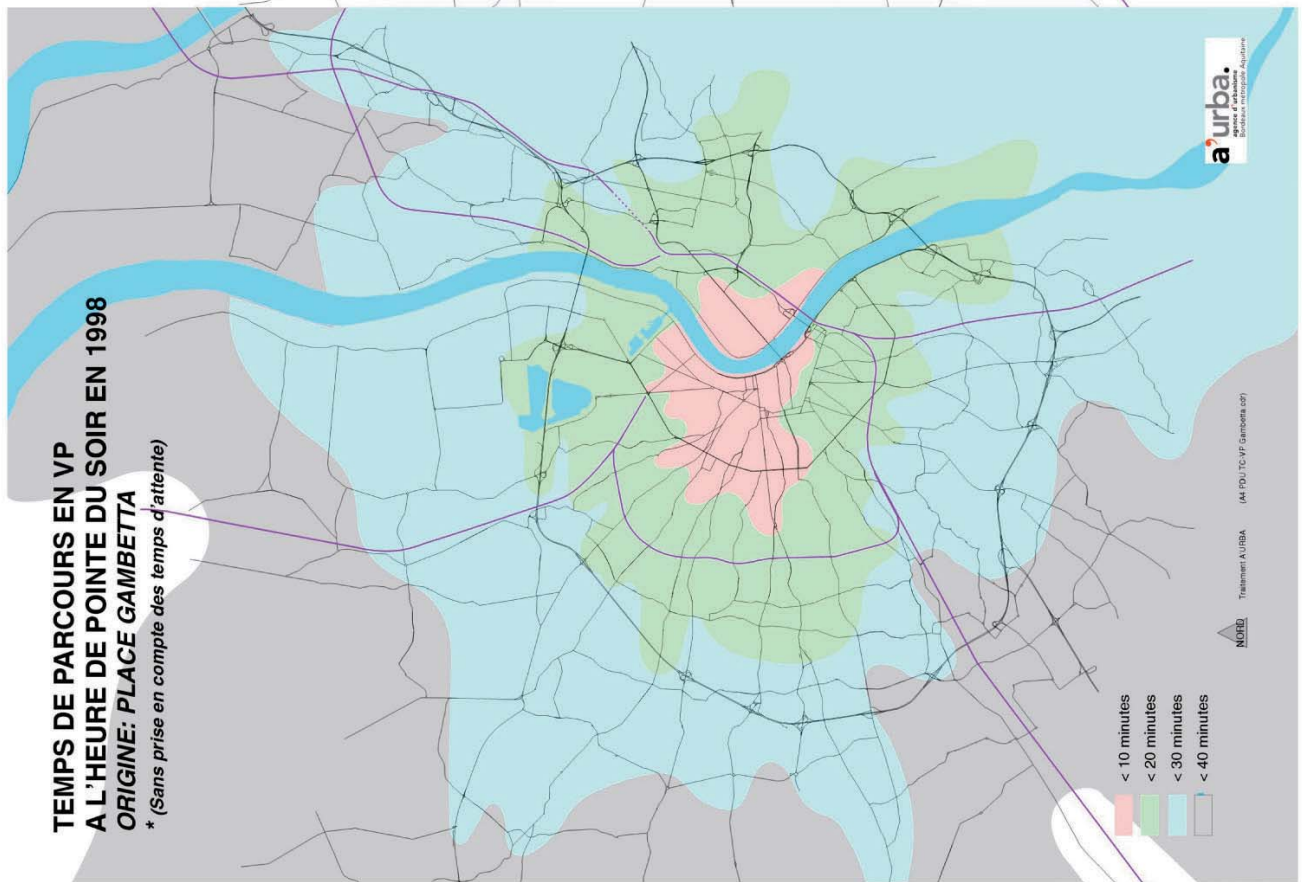
Le réseau de transports en commun a connu des évolutions importantes sur la période 1996-2001 (création du pass'jeune, création des lignes circulaires créations de la ligne Citi'U ...) qui ont permis d'obtenir une augmentation sensible de la fréquentation.

Cependant, les handicaps du réseau en temps de parcours et en fiabilité des horaires restent des causes importantes de la faible utilisation du transport en commun.

# LE RESEAU DE BUS ACTUEL (CGFTE)



**TEMPS DE PARCOURS EN VP  
A L'HEURE DE POINTE DU SOIR EN 1998  
ORIGINE: PLACE GAMBETTA**  
\* (Sans prise en compte des temps d'attente)



- < 10 minutes
- < 20 minutes
- < 30 minutes
- < 40 minutes

NORD  
Traitement AURBA (M-FDU) TC-VP Gambetta (cst)



**TEMPS DE PARCOURS EN TC  
A L'HEURE DE POINTE DU SOIR EN 1998  
ORIGINE: PLACE GAMBETTA**  
\* (Sans prise en compte des temps d'attente)



- < 10 minutes
- < 20 minutes
- < 30 minutes
- < 40 minutes

NORD  
Traitement AURBA (M-FDU) TC-VP Gambetta (cst)





- Un réseau faiblement lisible : en périphérie, les multiples extensions qu'a connues le réseau se sont traduites par l'exploitation d'un grand nombre de lignes en antennes et par la mise en place de tracés très sinueux. Dans le centre, le plan de circulation, avec la mise à sens unique d'un grand nombre de voies, a complexifié le réseau. Dans les deux cas le réseau est rendu peu lisible pour l'utilisateur potentiel et aussi pour l'utilisateur actuel dès qu'il s'agit d'emprunter une ligne non habituelle.

- Le tramway : épine dorsale d'une nouvelle politique de déplacements. Conformément aux orientations initiées par le SDDUC, le conseil de la Communauté Urbaine de Bordeaux a décidé le 28 février 1997 de réaliser un réseau de 3 lignes de tramway d'une longueur de 44 km qui sera réalisé en deux temps : 1<sup>ère</sup> phase fin 2003 et 2<sup>ème</sup> phase en 2006. Le projet de tramway a été déclaré d'utilité publique le 26 janvier 2000.

Sur le plan qualitatif le tramway offrira un service attractif, lisible et performant se traduisant notamment par la sécurité, la régularité (un tramway toutes les 4 à 5 minutes en heures pleines et toutes les 8 à 10 minutes en heures creuses) le confort et la rapidité (avec une vitesse commerciale de 21 km/h) .

- Le tramway prendra pleinement son ampleur dans une organisation globale de déplacements. Son efficacité dépend des complémentarités et des interconnexions avec, d'une part, l'ensemble des modes de transport collectifs (bus, autocars, trains) et avec, d'autre part, les modes de déplacement individuels.

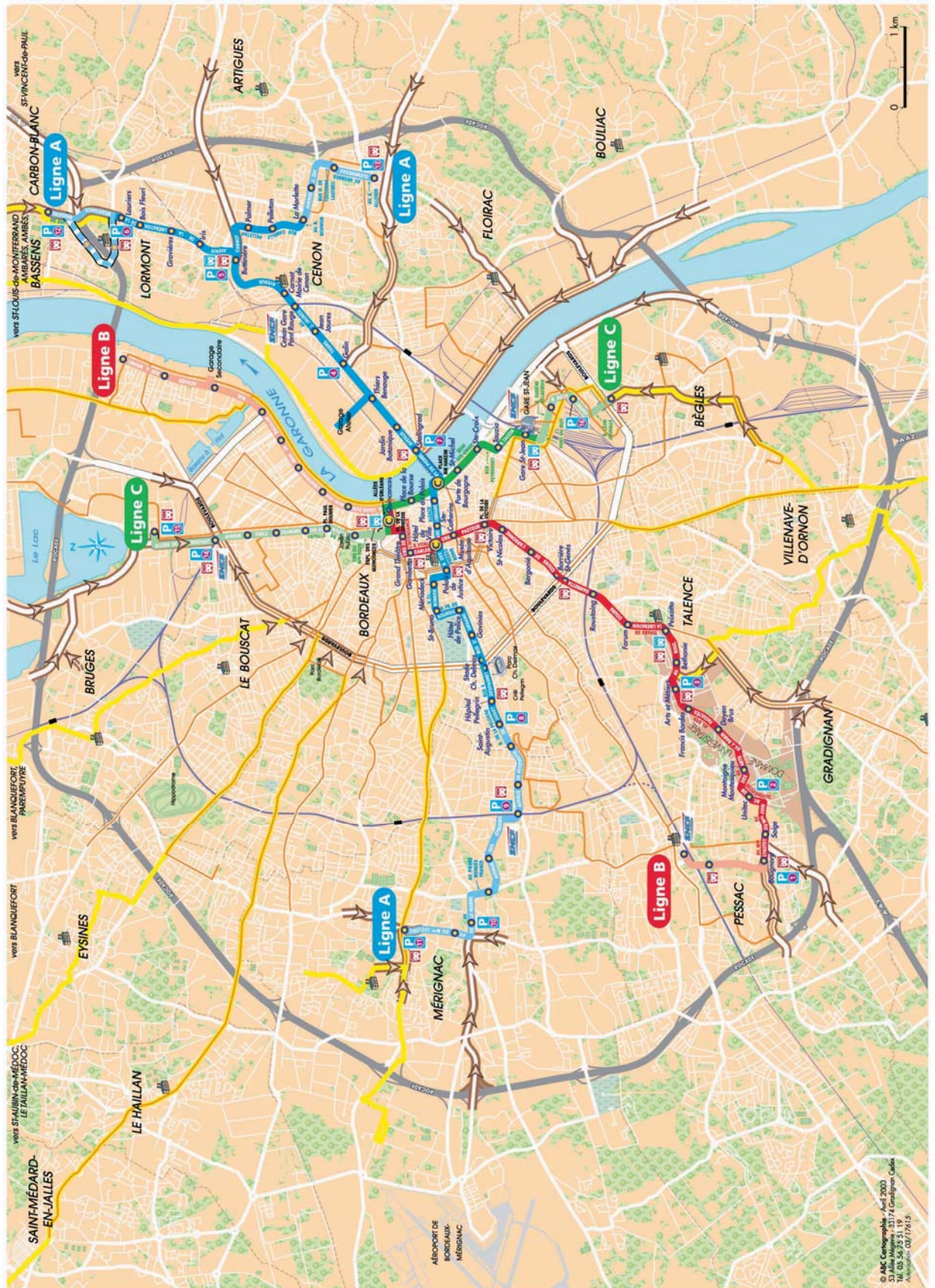
- Il importe de souligner la démarche spécifique, qui a eu lieu de 1996 à 1999, et qui concernait la desserte des quartiers prioritaires au titre du contrat de ville.

La démarche répondait plus particulièrement, selon les différents territoires concernés, aux objectifs suivants :

- actions de désenclavement des quartiers périphériques par rapport au centre notamment entre Bordeaux-Bacalan et Bordeaux centre et entre Bègles-Yves Farges et Bordeaux,
- amélioration des liaisons de proximité entre certains quartiers par la création d'axes spécifiques en particulier entre les quartiers dits des Hauts de Garonne et entre les quartiers Saige, Châtaigneraie, Haut-Livrac et Monbadon de Pessac,
- réduction des effets de coupure en particulier pour le projet concernant les quartiers de la Benauges, du Bas Floirac et du Bas Cenon,



# Axes principaux du réseau de transport en commun



- analyse des possibilités d'offres complémentaires alternatives à l'autobus (desserte des quartiers peu denses, desserte aux heures creuses sur les zones à fort taux de captifs des transports en commun...) notamment sur Bacalan, sur Bègles (Y. Farges) et sur Villenave d'Ornon (Sarcignan).

## **1.2 Les comportements de mobilité, les spécificités des territoires dans la Communauté Urbaine et les attentes des habitants.**

### **1.2.1 Les comportements et les attentes à l'échelle de l'agglomération.**

Les comportements de déplacement évoluent rapidement depuis 30 ans.

Tout d'abord, la motorisation augmente fortement. Lié dans un premier temps à l'équipement des ménages, le phénomène est aujourd'hui induit par un développement important de la multimotorisation, notamment en périphérie.

Par ailleurs, la mobilité quotidienne augmente (elle est passée de 2,83 déplacements par personne et par jour en 1978 à 3,58 déplacements en 1998), et on se déplace différemment.

De plus, la demande globale en déplacement augmente en raison de l'accroissement de la population et la longueur moyenne des déplacements est également en croissance du fait de l'étalement de la ville.

L'ensemble de ces facteurs favorise un recours de plus en plus fréquent à l'automobile (62% des déplacements en 1990 et 65 % en 1998) au détriment principalement de la marche à pied et des deux-roues (respectivement 21% et 4% en 98). La part des transports collectifs affiche 9% en 1998.

Par conséquent, le nombre de kilomètres parcourus en voiture explose (des déplacements plus nombreux et plus longs) induisant tout un cortège de nuisances.

Deux facteurs expliquent le recours accru à l'automobile :

- les changements de mode de vie qui influencent le choix modal : l'augmentation du nombre de femmes actives, les retraités de plus en plus jeunes qui conservent de nombreuses occupations hors de leur domicile, des motifs de déplacements de plus en plus diversifiés qui s'enchaînent. Ces éléments conduisent à rechercher le mode de déplacement le plus souple : la voiture.

- l'étalement urbain et la dispersion des lieux d'emploi et d'activité jouent un rôle primordial dans la répartition spatiale des déplacements : les déplacements de périphérie à périphérie augmentent beaucoup plus rapidement que les autres (ils représentent plus de 2/3 du total des déplacements en 1998), or aucun mode de transport ne parvient à être concurrentiel face à l'automobile sur ce type de liaison.

Les réunions d'information menées auprès de la population dans le cadre du SDDUC et des enquêtes spécifiques qui ont suivi, ont permis de faire émerger des attentes concernant le système de transport. Certaines d'entre elles sont communes à l'ensemble des habitants de l'agglomération, quelque soit leur lieu de résidence.

Pour les déplacements à pied ou à vélo, les attentes les plus fréquemment exprimées concernent l'amélioration du confort, de la sécurité et de la continuité des itinéraires piétons et cyclistes vers les commerces, les équipements, les espaces de loisirs, les écoles ; la suppression du stationnement illicite sur les trottoirs et sur les aménagements cyclables ; la mise en place de meilleurs dispositifs de protection des vélos contre le vol.

Les attentes les plus importantes mises en évidence vis à vis du réseau de transport en commun sont de deux types :

- des transports en commun fonctionnels et confortables avec de meilleures fréquences, une plus grande rapidité et une meilleure régularité, des trajets plus directs et sans correspondance, des horaires plus larges, une augmentation du nombre de places assises,
- des transports en commun accessibles à tous avec une desserte couvrant mieux le territoire, des accès aménagés pour les poussettes, les fauteuils roulants et les personnes âgées, une tarification économique, une meilleure information.

Vis à vis des conditions de déplacements en automobile, les attentes sont contrastées.

Une partie de la population souhaite pouvoir se déplacer plus facilement en voiture et attend une amélioration des conditions de circulation et une augmentation de l'offre en stationnement.

Le reste des habitants est plutôt favorable à une diminution de l'automobile. Les attentes exprimées concernent la restriction de la place de la voiture au profit de pratiques alternatives et les possibilités de combiner son usage avec d'autres modes dont les transports collectifs (parcs relais).



## 1.2.2 Les spécificités des territoires

L'analyse a dégagé 4 types de situations urbaines dans la Communauté Urbaine :

- les quartiers que les géographes désignent souvent sous le nom de ville périphérique ou pavillonnaire, en forte expansion sur la période récente,
- le site central de l'agglomération,
- les quartiers péri-centraux, situés en rive gauche entre la ceinture des cours et celles de boulevards, avec de nombreuses extensions au-delà, et ceux situés en rive droite de la Garonne au pied des coteaux,
- les quartiers d'habitat social.

Cette typologie doit être pleinement prise en compte pour définir la politique des transports communautaire. En effet, on peut considérer que la ville de 2010 est déjà présente sous nos yeux à près de 95%. Par conséquent, les mesures visant à maîtriser le développement urbain n'agiront qu'à la marge à moyen terme.

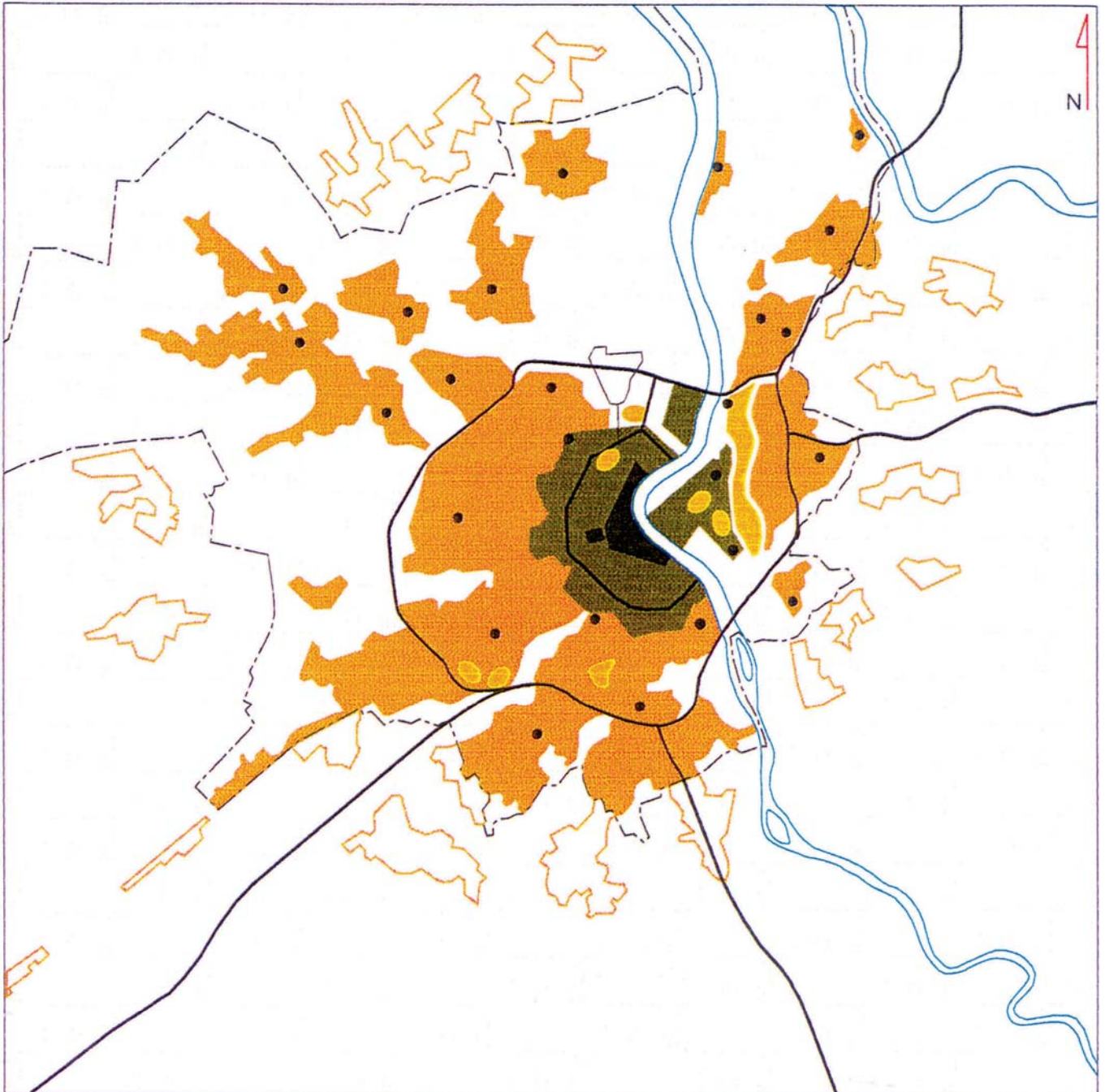
L'adaptation de la politique de transports à ces différentes situations urbaines s'appuiera sur l'analyse des modes de vie et des attentes spécifiques à chacun de ces territoires.





- Dans la ville périphérique, une grande partie des ménages a accédé à la propriété de son logement il y a 15 ou 20 ans. Aujourd'hui la motorisation y est très élevée (2 à 3 voitures par ménage), les jeunes étant arrivés à l'âge du permis de conduire.  
La voiture, appréciée pour la souplesse de déplacement et la liberté qu'elle apporte, est utilisée pour tout type de déplacement quel qu'en soit le motif et la distance. Cet usage est facilité par des conditions aisées de circulation et de stationnement.  
Cependant, certaines catégories de population non motorisées connaissent un isolement grandissant (personnes âgées...).

Le confort et la sécurité des cheminements piétons et cyclistes est une préoccupation notoire des habitants de la ville périphérique. Les dangers dus à la vitesse et à l'importance du trafic de transit sur les grands axes sont particulièrement visés.

Le service des transports en commun est sévèrement jugé. Les critiques sont particulièrement exacerbées vis à vis des lignes exploitées en antenne et

# TYPOLOGIE DES TERRITOIRES URBAINS COMMUNAUTAIRES

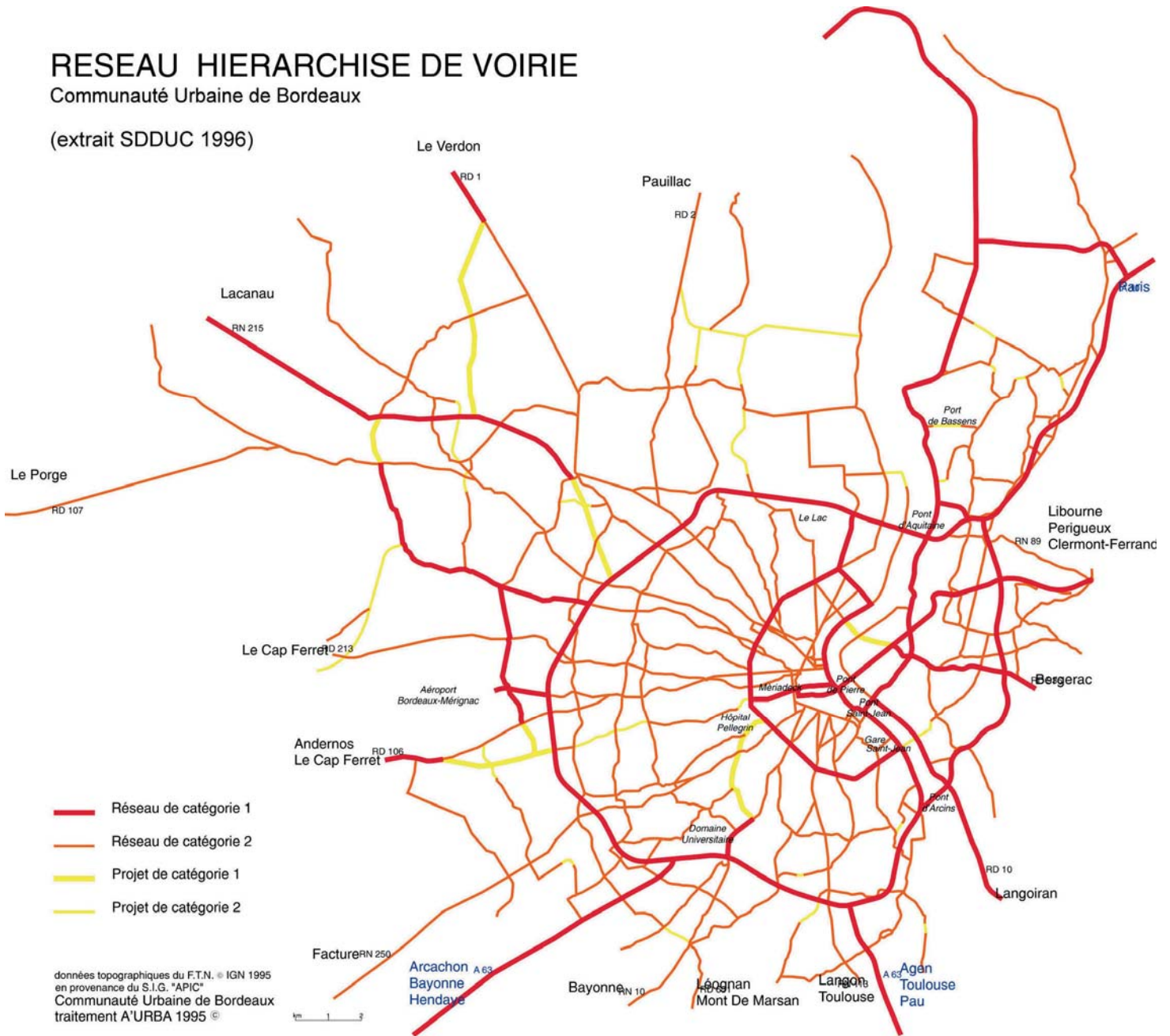


-  le site central
-  la ville des quartiers
-  la ville périphérique
-  les grandes cités d'habitat social

# RESEAU HIERARCHISE DE VOIRIE

Communauté Urbaine de Bordeaux

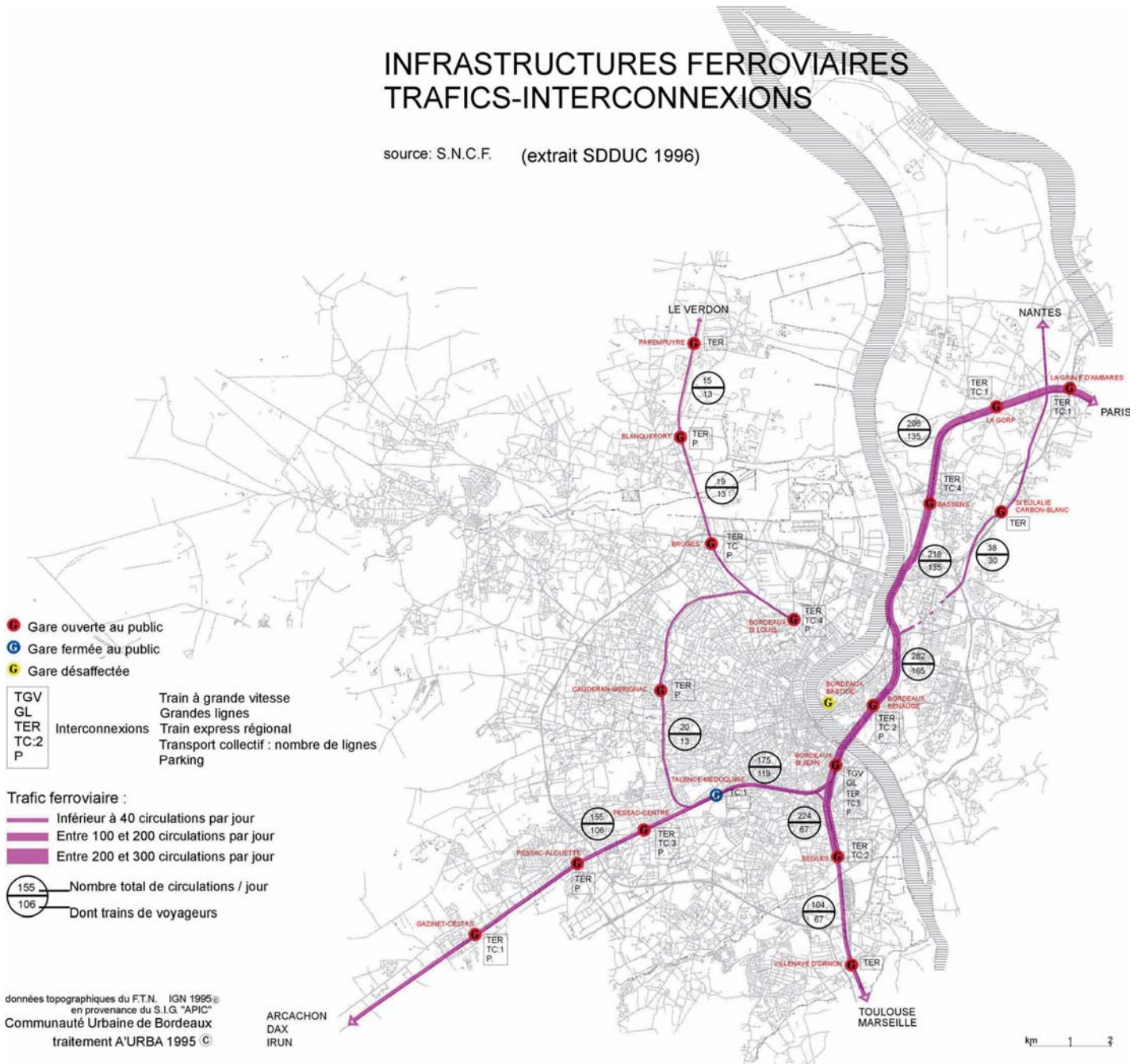
(extrait SDDUC 1996)





# INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES TRAFICS-INTERCONNEXIONS

source: S.N.C.F. (extrait SDDUC 1996)



présentant des fréquences réduites et vis à vis des tracés sinueux induisant des rallongements de temps de parcours. Une pression « d'attente égalitaire » se fait sentir par les habitants de la périphérie, avec des revendications de fréquences plus nombreuses et de temps de parcours moins longs.

La création de parcs relais apparaît comme une opportunité d'utiliser les transports en commun, notamment à destination du centre de l'agglomération. Enfin, les habitants de la périphérie souhaitent la mise en place de liaisons directes de périphérie à périphérie.

Dans le même temps, une grande partie des habitants aspirent également à de meilleures conditions de circulation en automobile, notamment vers le centre-ville.

- Le centre de Bordeaux, à l'intérieur des cours, est habité par des populations de revenus et de statuts sociaux différents suivants les quartiers. Le rôle des espaces publics y est très fort et représente un enjeu important d'appropriation, d'usage et d'image.

La motorisation y est inférieure à la moyenne de l'agglomération. La diversité et la richesse des commerces et des services dans un périmètre restreint incitent à effectuer de nombreux trajets à pied . Cependant, l'encombrement des trottoirs par le stationnement illicite et leur saleté sont unanimement décriés.

Le centre de Bordeaux est également propice à la pratique du vélo. Cependant, les cyclistes souhaitent un meilleur respect des aménagements cyclables par les autres usagers (piétons, rollers) et une amélioration du réseau cyclable et des dispositifs de stationnement.

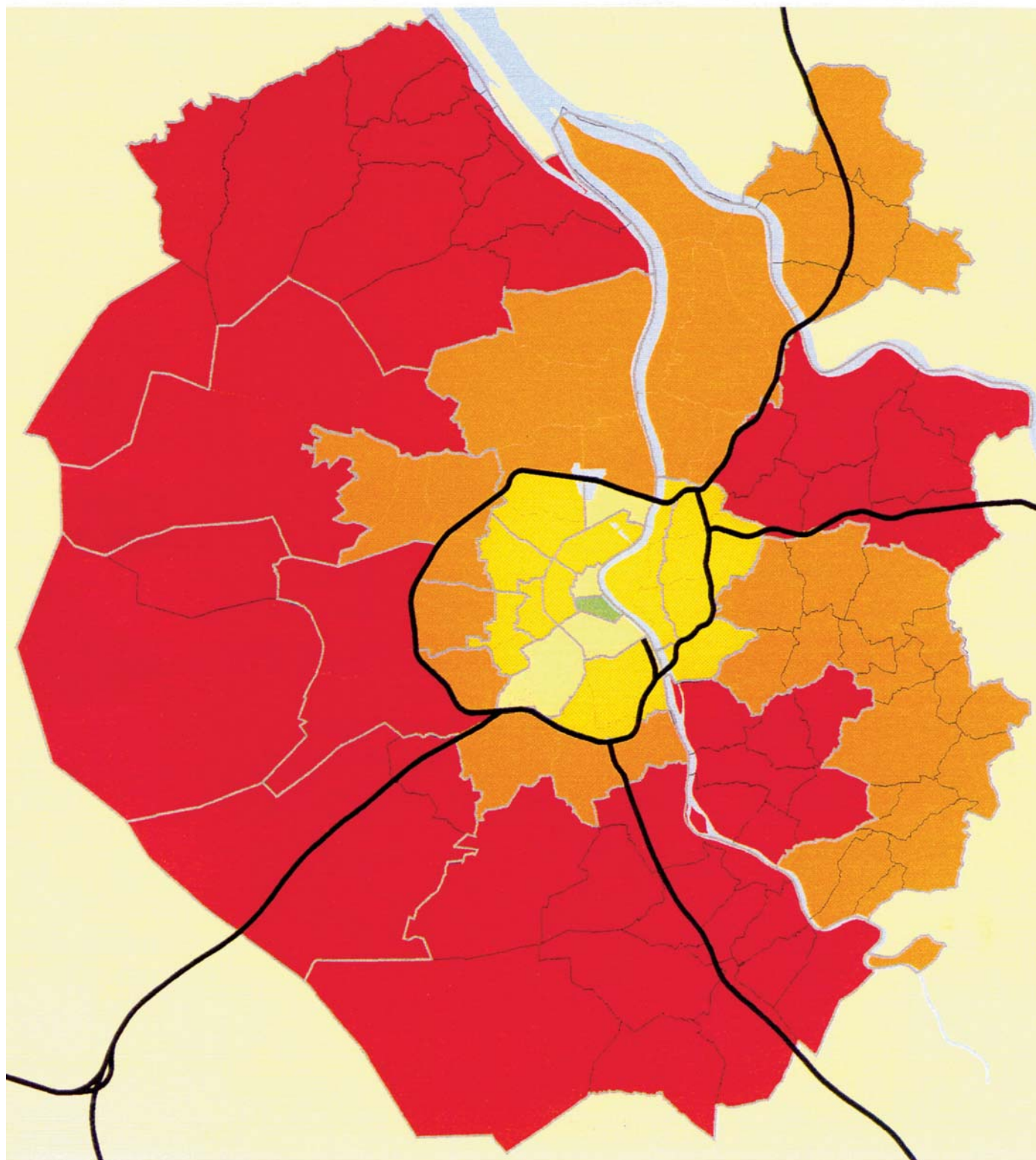
Les attentes en matière de transport en commun concernent principalement la rapidité des déplacements et la desserte nocturne.

Enfin, les habitants du site central attendent des solutions à leur problème de stationnement résidentiel, certains étant contraints d'utiliser leur véhicule la journée car ils stationnement illicitement la nuit.

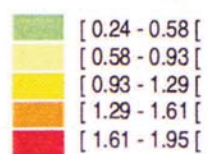
- Les quartiers péri-centraux sont caractérisés par un habitat familial à proximité du centre. Ces quartiers peuvent connaître des mutations urbaines importantes génératrices de ruptures et donc de conflits. L'espace public, constitué pour l'essentiel par la rue, se dégrade fortement sous la pression de la circulation et du stationnement des automobiles, notamment résidentiel.



# Nombre moyen de voitures particulières par ménage enquête ménages 1998



Nombre moyen de véhicules



Source : CUB : enquête ménages 1998

La densité et la vitesse des circulations sur les grandes voies (boulevards, voies radiales) provoquent chez les habitants des quartiers péri-centraux un sentiment d'insécurité très marqué.

En terme de transports en commun, leurs griefs principaux portent sur le manque de fiabilité des horaires de passage, ainsi que la surcharge des bus à l'approche du centre.

- Enfin, il faut considérer à part la problématique urbaine spécifique constituée par les grandes cités d'habitat social implantées souvent sans aucune accroche à leur environnement immédiat. Ces cités où le choix résidentiel apparaît moins évident, posent, compte tenu de leurs formes urbaines et de l'homogénéité relative de leurs populations, des problèmes spécifiques tant dans leur relation à l'espace (rôle des espaces publics, localisation et type d'équipement) que dans leur fonctionnement.

L'usage de la marche à pied et des transports collectifs y est plus fréquent que dans le reste de l'agglomération.

La solidarité entre voisins ou au sein de la famille permet parfois de compenser l'absence de véhicule personnel. Cependant, elle ne peut être la solution à l'ensemble des besoins de mobilité engendrés par la précarité. Par conséquent, les attentes sur l'amélioration des dessertes de bus s'expriment très fortement dans ces quartiers.

L'élargissement des horaires et l'augmentation des fréquences, y compris le week-end fait souvent l'objet de demandes de même que la création de nouvelles liaisons.

On relève également une insatisfaction de la clientèle vis à vis du confort des déplacements en transports en commun, ainsi que de leurs tarifs.

### **1.3 Un environnement dégradé par les flux quotidiens et des accidents trop nombreux.**

#### Les accidents

- Malgré des statistiques en progression, le coût en vies humaines de la circulation sur le territoire communautaire reste trop élevé : 142 accidents graves et 40 morts pour la seule année 1998. Certes, depuis 1984, le nombre d'accidents corporels sur le territoire de la Communauté Urbaine est en nette diminution (-36% entre 1984 et 1998). A titre de comparaison, le pourcentage de baisse des accidents a été de - 40 % entre 1984 et 2001 sur la France entière.

- Il faut souligner :
  - l'augmentation des infractions impliquant un véhicule et un piéton ;
  - la surreprésentation des tranches d'âge 20-34 ans impliquées dans un tiers près de la moitié des accidents (1 sur 2,5) ;
  - le poids de la vitesse excessive dans les causalités des accidents ;
  - le trop grand nombre d'accidents sur les pénétrantes car elles combinent deux types de trafic, le transit et le trafic local, sur des voiries qui ne sont pas toujours adaptées ;
  - le non-respect du code de la route (franchissement des feux rouges, changement de direction sans précautions) aggravé par la conduite en état d'ivresse.

### Le bruit

Sans attendre la production en cours du classement des voies par l'Etat, il faut relever :

- que les cours, les boulevards, la Rocade, les quais, et les pénétrantes (N10, N113, N215...) engendrent des niveaux sonores supérieurs à 70dB ;
- que la contribution des poids lourds dans le bilan de certaines voies entraîne une augmentation de 3 à 5dB(A) en moyenne par rapport au bruit émis par les véhicules particuliers, soit au minimum un doublement du bruit et donc de la gêne ressentie.

### La Pollution de l'air

Une amélioration généralisée de la qualité de l'air avait été constatée en 2000. L'année 2001 a connu des périodes anticycloniques plus marquées qui ont favorisées la hausse de certains polluants tels que l'ozone.

- De 1968 à 1996, la pollution de l'air a été mesurée par l'Institut Européen de l'Environnement de Bordeaux (I.E.E.B.), avec l'Association pour la Prévention des Pollutions Atmosphériques sur le territoire de la Communauté Urbaine. Les mesures disponibles concernent l'acidité forte (SO<sub>2</sub>) et les fumées noires. Des dépassements des seuils horaires et sur 8 heures consécutives ont pu être observés en périodes hivernales et en fins de journées.
- A partir de 1997, la mise en place du réseau de surveillance de la qualité de l'air sur l'agglomération bordelaise (AIRAQ), a été entreprise avec 8 stations de mesure de sept polluants :

- Dioxyde de soufre spécifique,
- Poussières en suspension,
- Monoxyde de carbone,

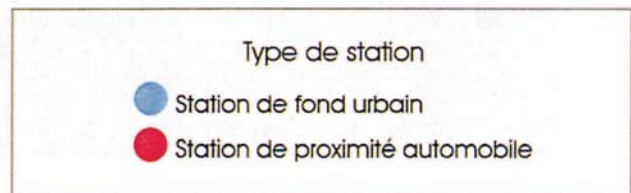
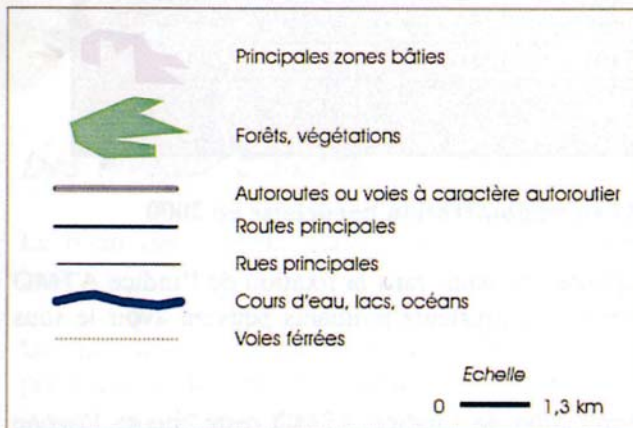


# IMPLANTATION DES STATIONS

## AGGLOMERATION DE BORDEAUX



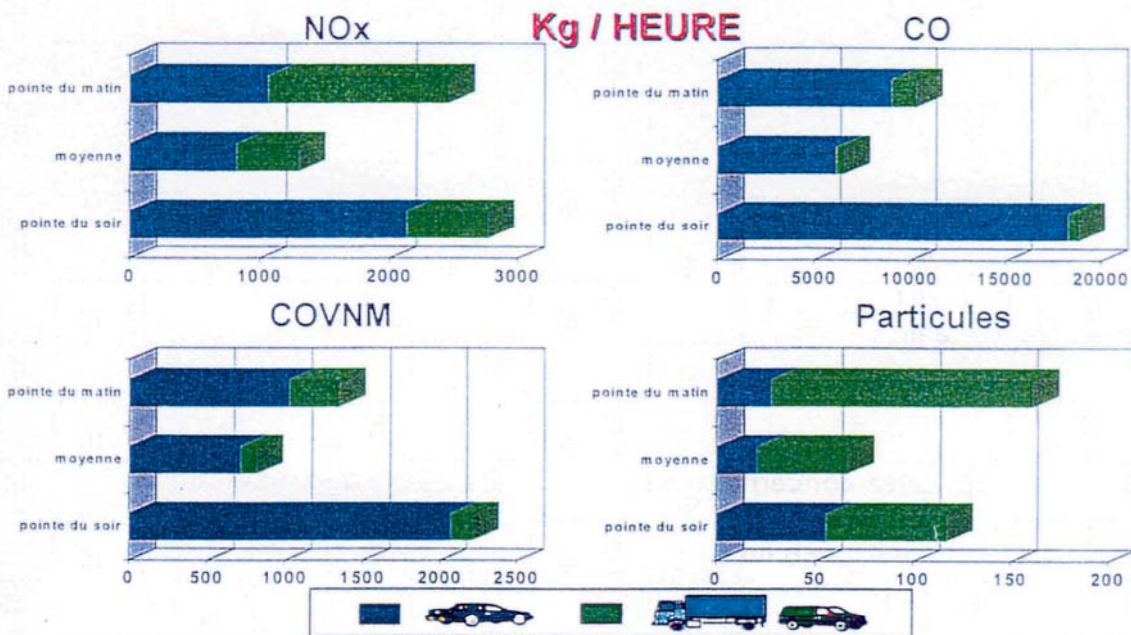
### Légende







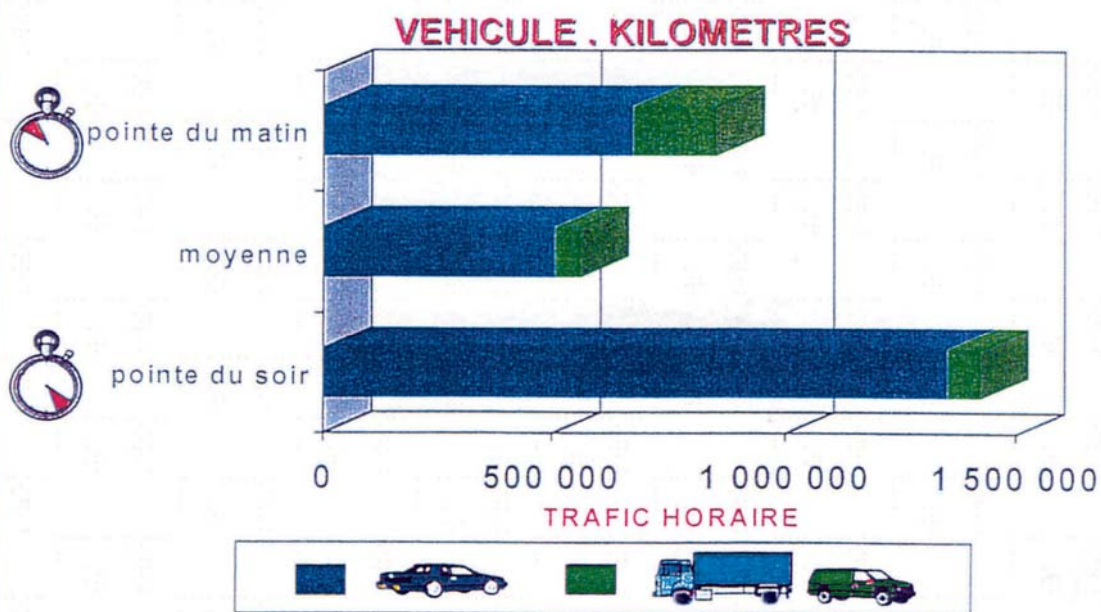
# POLLUTION TRANSPORTS A BORDEAUX



DR AQUITAINE/DIRECTION DES TRANSPORTS  
Source : Bilan environnemental du transport de marchandises en ville - Juillet 1997



# TRAFIC ROUTIER A BORDEAUX :



DR AQUITAINE/DIRECTION DES TRANSPORTS  
Source : Bilan environnemental du transport de marchandises en ville - Juillet 1997

- Ozone,
- Hydrocarbures,
- Plomb.

Une procédure d'alerte à la pollution atmosphérique a été mise en place sur l'agglomération par arrêté préfectoral depuis le 30 mars 1998 (modifié le 17 juillet 2001). De plus, un plan de protection de l'atmosphère (P.P.A.) est en cours d'élaboration.

Les seuils d'exposition horaires retenus pour le déclenchement des différents niveaux sont basés sur la mesure des pollutions urbaines de fond (les concentrations atmosphériques sont exprimées en  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) :

	<i>Dioxyde de soufre</i>	<i>Dioxyde d'azote</i>	<i>Ozone</i>
Seuil d'information et de recommandation	300	200	180
Seuil d'alerte	500	400	360

Source: décret n°2002-213 du 15 février 2002. Bilan des données 2001 AIRAQ. Formule Air n°6 – août 2002 (publication AIRAQ).

#### ⇒ Ozone (O3)

La valeur maximale horaire observée jusqu'en 2001, a été de 202  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Des dépassements de seuil de niveau 1 ou 2 ont été constatés pendant 23 jours contre 14 jours en 2000, en raison d'un meilleur ensoleillement en 2001. Toutefois, la situation s'est améliorée par rapport aux années 1998 et 1999 pour ce polluant.

#### ⇒ Le dioxyde de soufre (SO2)

Les résultats enregistrés en 2001 montrent que les concentrations en  $\text{SO}_2$  n'ont pas atteint de seuils critiques par rapport aux nouvelles normes fixées par le décret n°2002-213 du 15 février 2002. Une nette chute des teneurs en  $\text{SO}_2$  a été constatée en 2001 par rapport à l'année 2002.

#### ⇒ Les Oxydes d'azote (NOx)

La chute des concentrations constatées depuis 1998 sur l'agglomération bordelaise se confirme en 2001. Les valeurs limites fixées par le décret n°2002-213 n'ont pas été dépassées. L'objectif de qualité de 40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  en moyenne annuelle a été respecté sur l'ensemble des stations de l'agglomération hormis celle de Bordeaux Gambetta.

#### ⇒ Poussières en suspension

Il est à noter que la valeur maximale journalière moyenne sur 24 heures enregistrée entre 1997 et 1998 est de 141,2 µg/m<sup>3</sup>. Les valeurs conseillées par la directive européenne sont comprises entre 100 et 150 µg/m<sup>3</sup>.

Les teneurs urbaines de PM 10 ont légèrement augmenté en 2001. Toutefois, elles n'ont pas dépassé les normes de la directive européenne retranscrite dans le décret n°2002-213 qui fixe la valeur limite pour la moyenne annuelle de 46 µg/m<sup>3</sup>. Il est à noter que la valeur annuelle reste en deçà de l'objectif de qualité fixé à 30 µg/m<sup>3</sup> pour l'ensemble des points de mesures de l'agglomération.

- Il n'y a pas de spécificité bordelaise en matière de pollution atmosphérique : les risques de pics de pollution existent, notamment ceux liés à la production d'ozone. Toutefois, la situation 2001 sur l'agglomération reste bien en deçà des niveaux annuels rencontrés en 1998 et 1999 tous polluants confondus. De plus, on peut noter la décroissance remarquable des teneurs en plomb sur l'agglomération depuis 1998.

#### **1.4 Les coûts des déplacements des voyageurs :**

Pour l'année 2000, le bilan des dépenses publiques et privées pour le déplacement des voyageurs a été estimé. Il en ressort que la dépense directe globale pour le déplacement des personnes représente 86,59 millions d'euros (13,2 milliards de francs) sur le territoire de la Communauté Urbaine.

Le coût des effets externes, c'est à dire des nuisances générées par les déplacements de personnes, a été estimé à 14,43 millions d'euros (4,4 milliards de francs).

Il a été établi que :

- 88 % de la dépense totale directe est dédiée aux véhicules particuliers ;
- la dépense en transports individuels est de 78,71 millions d'euros (12 milliards de francs) ;
- la dépense publique s'élève à 14,43 millions d'euros (2,2 milliards de francs) dont 76 % est financé par la Communauté Urbaine. Ce montant inclut les dépenses des administrations pour les véhicules particuliers qu'elles possèdent ;
- 98 % du coût des nuisances est imputable aux transports individuels.

<b>Répartition de la dépense publique en 2000</b>					
<b>(non compris les dépenses véhicules particuliers des administrations)</b>					
<b>En M€</b>	<b>CUB</b>	<b>Communes</b>	<b>Département</b>	<b>Région</b>	<b>Etat</b>
<b>Transports Collectifs</b>	65.86	1.98	0.70	2.29	9.15
<b>Dont TCU</b>	64.94		0.70		4.58
<b>TER</b>				2.29	4.58
<b>Voirie</b>	76.83	13.1	3.14		8.51
<b>Stationnement</b>	1.12				
<b>Police</b>		0.08			1.31

Source : compte déplacement des voyageurs de la métropole bordelaise – année 2000 – Communauté Urbaine de Bordeaux

### **1.5 Que se passerait-il si aucune décision (SDDUC, tramway...) n'avait été prise ?**

Des projections sur les principaux indicateurs ont été faites, afin de mesurer les évolutions possibles dans le cas où aucune décision pour modifier le système de déplacement ne serait prise. Ces projections sont basées sur plusieurs hypothèses :

- la poursuite du développement de l'agglomération dans le territoire péri urbain (à la périphérie de la Communauté Urbaine et dans les communes du schéma directeur).
- la croissance structurelle de la mobilité globale, telle qu'on la constate sur plusieurs grandes villes françaises depuis 1995.
- la construction de nouvelles infrastructures routières.
- la non prise en compte de décisions fondamentales pour le système actuel (projet de tramway et réorganisation du réseau de bus associée).

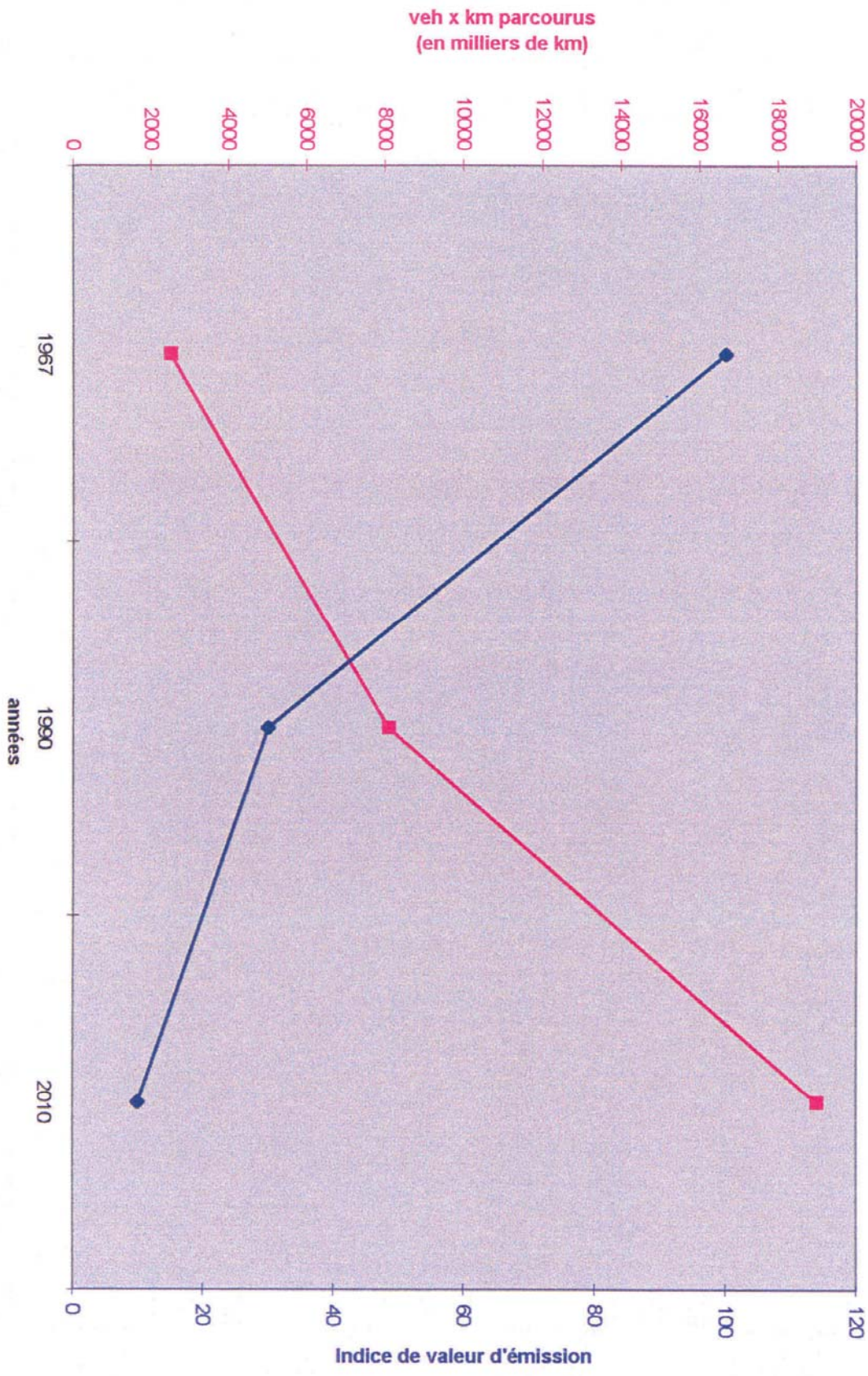


Le tableau de la page résume ces évolutions :

La Communauté Urbaine de Bordeaux : Hypothèses d'évolution à l'horizon 2010 (scénario tendanciel)				
	1967	1990	2010 ***	Evolution 1990 - 2010
Population (habitants)	554 000	624 000	723 700	+ 16 %
Mobilité quotidienne (déplacements par jour et par personne) *	3,2	3,2	3,8	+ 19 %
Part de déplacements en voiture *	32 %	62 %	70%	+ 13 %
Nombre total de déplacements par jour en voiture	565 000	1 223 000	1 918 000	+ 58 %
Longueur des déplacements en voiture (Km) **	4,4	6,6	9,9	+ 50 %
Kilomètres parcourus en voiture chaque jour	2 486 000	8 072 000	18 988 200	+ 135 %
<p>* Chiffres correspondant à un périmètre élargi à 35 communes</p> <p>** <u>Estimation approximative</u> réalisée à partir de chiffres d'enquêtes de Bordeaux, Grenoble, Nantes, Toulouse, enquêtes nationales transport</p> <p>*** <u>Projections tendancielle</u>s : ces évolutions ont été calculées à partir de la projection de tendances observées entre 1967 et 1990 sur la période 1990-2010. Les résultats de l'enquête ménages réalisée en 1998, obtenus depuis, confirment ces projections puisqu'en 1998, sur un périmètre comparable :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la mobilité tous modes s'élève à 3,58 déplacements/jour/personne,</li> <li>- la part des déplacements effectués en voiture particulière s'établit à 65 %,</li> <li>- 1.615.000 déplacements sont effectués chaque jour en voiture.</li> </ul>				

Si l'évolution constatée depuis 1967 se poursuivait, le nombre de kilomètres parcourus chaque jour en automobile aurait plus que doublé en 2010 par rapport à 1990.

**Evolutions comparées des tendances pour les émissions unitaires des véhicules (normes CEE) et le nombre de km parcourus en voiture par les habitants de la CUB**



Sources : INRETS / CUB



La conséquence de cette évolution serait une aggravation de toutes les nuisances qui accompagnent l'excès d'automobile. Elles seraient visibles à travers plusieurs phénomènes :

- L'augmentation du nombre de véhicules en circulation entraînerait une croissance de la congestion, avec un étalement progressif des heures de pointe. Le temps perdu dans les embouteillages serait de plus en plus important, le système de déplacements serait de moins en moins efficace.
- La qualité de service des transports en commun continuerait à se dégrader, en raison de la congestion. Il s'ensuivrait un alourdissement du déficit d'exploitation.
- La pollution de l'air continuerait à croître, entraînant des risques pour la santé et des hospitalisations de plus en plus nombreuses. En effet, les progrès techniques réels qui vont réduire les émissions induites par chaque véhicule seront compensés par l'augmentation du nombre de ces véhicules.
- Les nuisances sonores seraient de plus en plus gênantes, y compris dans les quartiers résidentiels, la congestion généralisée ayant pour conséquence une répartition du trafic sur l'ensemble du réseau de voirie. Les phénomènes de stress et de troubles du sommeil connaîtraient une amplification importante.
- La dégradation du cadre de vie s'accentuerait, notamment par la consommation accrue d'espace, l'envahissement de l'espace par l'automobile, l'altération du patrimoine urbain et culturel.

**2. Associer les orientations législatives (loi sur l'air et loi SRU) avec les enjeux de rééquilibrage de l'agglomération : un cadre d'objectifs pour le Plan des Déplacements Urbains**

## **2. Associer les orientations législatives (loi sur l'air et loi SRU) avec les enjeux de rééquilibrage de l'agglomération : un cadre d'objectifs pour le Plan des Déplacements Urbains.**

### **1.1 Le contexte législatif**

#### **2.1.1 La loi sur l'air**

Pendant plusieurs décennies, la planification des transports urbains a eu pour objectif essentiel de pallier les dangers de thrombose des grandes agglomérations urbaines et d'accompagner l'urbanisation de leur périphérie. La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie inverse les priorités de la planification des transports urbains.

La mobilisation des moyens de l'action publique cesse d'avoir pour seul objet la mobilité et les facilités d'accès. Une logique de compromis le remplace, entre les besoins de mobilité d'une part, la réduction des consommations d'énergie fossile, des émissions de gaz carbonique et de l'effet de serre qui en découlent d'autre part. Cette dernière contrainte constitue une nouvelle donnée qu'on ne saurait sous-estimer même si les techniques de mesures et les seuils d'impact resteront longtemps encore l'objet de controverses scientifiques.

D'ores et déjà, la loi sur l'air prescrit que toute agglomération de plus de 250 000 habitants doit être dotée d'un plan de protection de l'atmosphère actuellement en cours d'élaboration. Pour protéger la santé et l'environnement, le plan de protection de l'atmosphère vise à ramener la concentration des polluants en dessous des normes qui ont été redéfinies. Le plan de protection de l'atmosphère fixe également les procédures à mettre en œuvre en cas de pics de pollution<sup>1</sup>. La santé et la sécurité publiques étant des compétences de l'Etat, l'élaboration du plan de protection de l'atmosphère relève du Préfet qui en a confié le pilotage à la Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement (DRIRE).

Une fois établi, le plan de protection s'impose à toutes les autorités compétentes en matière de police, notamment à la DRIRE pour les émissions industrielles, et à la police urbaine et aux maires pour les limitations à la circulation des véhicules.

---

<sup>1</sup> Titres 1 à 4 de la loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 (Journal Officiel du 1<sup>er</sup> janvier 1997).

## 2.1.2 La loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains

La loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain (SRU) tente de réagir contre l'éclatement spatial par le renouvellement urbain, contre l'éclatement des fonctions urbaines par la mixité des fonctions et contre l'éclatement social par la diversité de l'offre de logements. L'objectif principal des nouveaux documents d'urbanisme est donc de promouvoir sur tout le territoire un développement urbain plus solidaire et plus durable.

La loi sur la solidarité et le renouvellement urbain, avec son article 96 enrichit le contenu des PDU et renforce son rôle en supprimant le terme "*orientations*" considéré comme insuffisamment normatif pour le remplacer par "*les PDU portent sur ....*".

La loi sur la solidarité et le renouvellement urbain vise à **renforcer les liens entre les documents de planification urbaine et de planification des déplacements** en ajoutant plusieurs points aux objectifs de la loi sur l'air de 1996 :

- **l'amélioration de la sécurité des déplacements** (observatoire des accidents et partage modal de la voirie) ;
- **l'instauration d'une tarification et d'une billettique intégrées et multimodales** ;
- la **gestion du stationnement public**<sup>2</sup> (zones de stationnement payant, ...) ;
- **l'encadrement des livraisons de marchandises** (horaires de livraison, conditions d'accès) ;
- la **mise en place d'un système d'information** ;
- favoriser la **création de plans de mobilité** pour les entreprises et les collectivités publiques.

Un nouvel article (article 28-1-2 de la LOTI) précise également que le PDU devra agir, à l'avenir, sur les contraintes figurant dans les documents d'urbanisme (Plans Locaux d'Urbanisme, Plans de sauvegarde), en délimitant les périmètres où le niveau de desserte par les transports publics réguliers permet d'une part de réduire ou de supprimer les obligations de construction d'aires de stationnement (normes "plancher"), notamment pour les immeubles de bureaux, d'autre part, d'imposer un nombre maximum de places de

---

<sup>2</sup> - Son article 98 renforce le caractère contraignant des PDU dont les objectifs en matière d'organisation du stationnement s'imposent aux maires disposant du pouvoir de police et de la gestion du domaine public routier. Cette contrainte s'inscrit dans un simple rapport de compatibilité et non de conformité.

stationnement à ne pas dépasser (normes "plafond"), hors bâtiments d'habitation.

## **2.2 Les enjeux de développement de l'agglomération**

L'automobile conditionne l'aménagement des espaces depuis de très longues décennies. L'adaptation à la nouvelle donne ne peut donc être limitée au secteur de la planification des transports urbains. La planification urbaine, les schémas de transport régionaux et départementaux sont concernés.

En agglomération, limiter le trafic automobile et sa croissance prévisible implique d'agir sur l'évolution de la morphologie urbaine, les conditions dans lesquelles les individus organisent leur mobilité étant d'abord conditionnées par les localisations des logements et des activités. A mesure que ces localisations se dispersent dans l'espace, l'usage contraint de l'automobile se développe.

La révision du Schéma Directeur de l'agglomération, engagée en avril 1996 et approuvée en septembre 2001, a pour enjeu le développement équilibré de l'habitat et des activités dans le territoire. Il doit s'appuyer sur le développement de centres urbains répartis sur le territoire pour donner à ses composantes une certaine autonomie de vie quotidienne.

L'objectif est donc de dynamiser les pôles urbains existants et ceux qui émergent plus récemment.

Dès à présent, cette action doit être jugée essentielle, même si ses effets sur la demande de transport ne seront mesurables que dans dix à vingt ans en raison de l'inertie des phénomènes qui sont en cause. Le plan des déplacements urbains sera donc étroitement imbriqué à la planification de l'urbanisme de l'agglomération en cours (plan local d'urbanisme en cours d'élaboration, programme local de l'habitat).

## **2.3. Rappel des quatre objectifs opérationnels du schéma directeur des déplacements urbains communautaires :**

Le 26 avril 1996 – avant par conséquent le vote de la loi sur l'air – le Conseil de Communauté a adopté le Schéma Directeur des Déplacements Urbains Communautaires. Un certain nombre de décisions importantes sont intervenues depuis la mise en place de ce nouveau cadre de référence et d'élaboration des politiques des déplacements communautaires. Le projet de tramway, basé sur la réalisation de trois lignes, a été déclaré d'utilité publique le 26 janvier 2000. Sans attendre, un plan pluriannuel d'amélioration du réseau de bus de la

Communauté Urbaine est entré en phase opérationnelle et un schéma d'organisation et de développement des échanges entre les réseaux de transports a été arrêté, suivi des premières études d'application comme dans le cas de la gare Bordeaux – St Jean.

Un plan englobant le stationnement de surface de Bordeaux et les parcs communautaires est également engagé. Enfin, les aménagements en faveur des cyclistes ont été renforcés, avec le doublement des crédits d'aménagement du budget de la Communauté Urbaine de Bordeaux.

Au moment où la Communauté Urbaine se dote de son 1<sup>er</sup> plan des déplacements urbains, il est essentiel de replacer les actions en cours dans leur perspective globale. Quatre objectifs opérationnels ont été énoncés par le schéma directeur des déplacements urbains communautaires<sup>3</sup> pour la conduite d'une politique globale des déplacements dans la Communauté Urbaine :

- Valoriser les modes de déplacement de proximité (non motorisés) comme la marche à pied et les deux roues en améliorant le confort et la sécurité de leur pratique afin de répondre à un maximum de besoins de mobilité sous cette forme ;
- Offrir un service de transports collectifs attractifs et performants ;
- Repositionner le rôle des voitures particulières dans le système global de transport quand elles offrent le meilleur niveau de service ;
- Organiser une politique globale de stationnement dans les zones à forte pression desservies par les transports collectifs afin de stabiliser l'usage de l'automobile, d'améliorer le fonctionnement et la qualité des espaces publics, de répondre aux différentes fonctions urbaines par un meilleur équilibre entre l'usage des différents modes de déplacement.

## **2.4 Les objectifs du Plan des déplacements urbains :**

La finalité du plan des déplacements urbains de la Communauté Urbaine est « assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part ».

En croisant les orientations opérationnelles données par la loi sur l'air, mais aussi le SDDUC, avec des orientations plus prospectives retenues pour le développement de l'agglomération, trois grandes classes d'objectifs sont

---

<sup>3</sup> Chapitre 6 du Schéma directeur des déplacements urbains communautaires : objectifs d'une politique urbaine et d'une politique des déplacements, enjeux d'agglomération pages 16 à 23.



formulées pour créer les conditions d'un équilibre durable à l'échelle de la Communauté urbaine :

- Améliorer l'environnement pour mieux vivre en ville : il s'agit notamment, à travers le Plan de Déplacements Urbains, de trouver des dispositifs pour réduire les accidents et les émissions nuisantes ; les déplacements automobiles contraints devant rester durablement importants, il s'agit d'avoir une politique de réduction des nuisances à la source.
- Améliorer l'économie générale du système de déplacements pour une agglomération plus performante : il s'agit notamment de redonner des capacités de choix alternatifs à l'usage individuel de la voiture et d'assurer, dans les quartiers et dans les communes, l'accès aux équipements et services de proximité : l'automobile étant utilisée, hors des usages contraints, pour de nombreux déplacements sur de courtes distances, il s'agit de redonner toute leur place à la marche et à l'usage du vélo sur les déplacements courts.
- Améliorer la sécurité des déplacements en favorisant un partage modal équilibré de la voirie. La loi « solidarité et renouvellement urbains » renforce cette prescription en demandant à l'ensemble des agglomérations dotées d'un PDU de mettre en place un observatoire des accidents.
- Améliorer la solidarité d'agglomération par le système de déplacements pour une agglomération plus équitable : il s'agit notamment de garantir l'accessibilité facile des composantes du territoire du dynamisme de l'économie et des fonctions urbaines dans la Communauté Urbaine : le rôle du réseau de transports collectifs de la Communauté Urbaine – dynamisé par trois lignes de tramway et par l'organisation de l'intermodalité dans un proche avenir – sera accru pour les relations entre les lieux d'habitat d'une part, les lieux de travail, de formation et les centres d'autre part.

Plus précisément, deux échelles de temps ont été distinguées pour préciser les objectifs à atteindre dans la mise en œuvre de ces trois orientations :

- D'ici à 2002-2004, période de réalisation de la 1<sup>ère</sup> phase du tramway et d'application du 1<sup>er</sup> plan des déplacements urbains de la Communauté Urbaine ;
- Le moyen terme (2007-2010), horizon auquel les décisions d'aujourd'hui – réalisation du réseau de tramway cohérent de moyen terme, projets urbains des villes de la Communauté Urbaine, futur Schéma Directeur, Programme Local de l'Habitat – produiront leur plein effet.

Les objectifs à dix ans :

- Mettre en place, de façon durable, des politiques de déplacements au service des projets urbains communaux pour un développement mieux équilibré de l'agglomération.
- Agir ensemble et agir en cohérence pour une politique publique des déplacements intégrée, lisible et au service de tous.
- Assurer la cohérence entre le PDU et les différents documents de planification : schéma directeur, dossier de voirie d'agglomération, plan local d'urbanisme, contrats de plan.
- Réduire les temps de parcours en transport en commun et en assurer la régularité.

Les objectifs à cinq ans.

Ce sont les plus opérationnels. Ils prévoient de :

- Préserver la santé, l'environnement et réduire les accidents
  - Diminuer fortement, dans la Communauté Urbaine, le nombre d'accidents mortels ou graves, en agissant notamment au profit des piétons et des cyclistes.
  - Abaisser sensiblement les niveaux de bruit, de jour comme de nuit, dans l'environnement de la rocade et des axes les plus bruyants de l'agglomération.
  - Réduire la concentration de polluants dans l'atmosphère en dessous des valeurs limites qui seront fixées par l'Etat dans le plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération bordelaise (en cours d'élaboration).
- Agir pour infléchir les comportements
  - Aménager désormais la rue de manière plus conviviale pour une circulation plus modérée et plus sûre donnant la priorité aux piétons, aux cyclistes et aux autobus.
  - Renforcer l'attractivité des transports en commun pour redonner aux habitants un vrai choix de leurs moyens de transports.
  - Favoriser la complémentarité des modes de déplacements en réduisant constamment les contraintes d'échanges et d'usages entre modes.
  - Offrir des solutions de stationnement adaptées aux besoins des différents territoires, modes et usages pour redonner l'espace public à la vie urbaine.

- Saisir l'opportunité du tramway pour gérer autrement les déplacements dans l'espace et dans le temps.
- Mieux répondre aux besoins en déplacements des habitants des quartiers d'habitat social par le transport public.
  - Y affecter en priorité les moyens budgétaires disponibles.
  - Renforcer de manière permanente l'information et la concertation dans ces quartiers.

### **3. La sécurité routière dans le plan des déplacements urbains**

Déjà présente dans la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie de 1996, la thématique « sécurité routière » est renforcée par la loi « solidarité et renouvellement urbains » de décembre 2000. Son article 96 (alinéas 1 et 3) intitulé « *sécurité et partage modal* » stipule que chaque agglomération dotée d'un PDU doit tendre vers un partage modal équilibré de la voirie. De plus, afin de mesurer l'impact de ces mesures, la loi SRU préconise la mise en place d'un observatoire des accidents.

En cela, le plan des déplacements urbains de l'agglomération bordelaise avait largement anticipé en préconisant des mesures de différentes natures.

La **réduction de la vitesse** s'inscrit comme une priorité absolue. Il s'agit dans un premier temps d'identifier « les points noirs » afin de traiter de manière spécifique les voies considérées comme « nuisantes ». En effet, l'adaptation de la vitesse au contexte urbain semble un préalable à l'amélioration de la sécurité des déplacements. Des mesures de régulation de la vitesse sur la rocade selon le volume du trafic seront mises en place. De même, le boulevard Aliénor fera l'objet d'un programme spécifique de régulation du trafic.

La réduction de la vitesse passe par une **réaffectation** et une **requalification des voies principales de l'agglomération** (zone 30, installation de ralentisseurs, ...). La priorité doit être donnée aux équipements dits « sensibles » (écoles, équipements publics, ...) en instaurant une signalisation visuellement identifiable. Mais cette réaffectation de la voirie ne peut être optimale que si elle s'accompagne d'un renforcement des contrôles par les services de police.

La sécurité routière doit prendre en compte l'ensemble des modes de déplacements et surtout les modes « doux » à savoir les piétons et les deux roues. C'est pourquoi la loi « solidarité et renouvellement urbains » préconise le **partage modal équilibré de la voirie**. Sur cette thématique, le plan des déplacements urbains avait largement anticipé sur cette loi. En effet, les actions 4.8 et 4.9 consacrées au partage modal constituent une des clés de voûte du PDU.

Concernant **l'observatoire des accidents**, la communauté urbaine de Bordeaux réalise depuis le début des années 80 un bilan annuel des accidents corporels de la circulation prenant en compte les accidents faisant l'objet d'un procès verbal des services de police. Afin de rendre plus exhaustif ce travail, la communauté urbaine s'est rapprochée des assureurs dans le but de comptabiliser également les accidents matériels n'entraînant pas la rédaction d'un procès verbal. Une expérimentation est actuellement en cours avec un seul assureur.

Ces bilans permettent de mettre en évidence les enjeux de sécurité routière (axes accidentogènes, points noirs, surexposition de certaines classes d'âges ou

de certains types d'usagers etc...) afin d'orienter les actions en termes de communication ou d'aménagements d'infrastructures.

La thématique de la sécurité routière est omniprésente dans le plan des déplacements urbains, mais plus précisément dans les axes 1, 2, 4 et 5. Afin de renforcer la sécurité routière sur l'agglomération bordelaise, certaines mesures du PDU ont été renforcées. C'est le cas par exemple des actions concernant le partage modal de la voirie (actions 4.8 et 4.9) qui ont été précisées afin de les rendre plus opérationnelles.

**4. Le Plan des  
Déplacements Urbains : un  
programme d'actions en sept axes  
stratégiques**

## **4. Le Plan des Déplacements Urbains : un programme d'actions en sept axes stratégiques.**

### **4.1 Les exigences du plan des déplacements urbains : corriger les dérives fondamentales et s'appuyer sur les atouts de l'existant.**

Pour atteindre les objectifs fixés, le Plan des Déplacements Urbains propose un programme d'actions durables à engager dans les cinq ans, pour une portée fixée à l'horizon 2010. L'ensemble de ces actions, actualisé durant la procédure de mise en conformité, fera l'objet d'une révision au bout de cinq ans, après évaluation des résultats obtenus.

Ce programme d'actions a été bâti, conformément à la méthodologie du projet, dans le but de corriger les carences du système actuel, tout en s'appuyant sur les points forts mis en évidence.

Il est caractérisé par trois exigences essentielles :

⇒ Une première exigence : engager, dans le Plan des Déplacements Urbains, des actions tendant à corriger les dérives fondamentales du système actuel.

Ces actions peuvent être résumées en trois points :

- Le premier point repose sur la nécessité de modifier en profondeur la façon dont se développe l'agglomération, cause première de l'accroissement de l'usage de l'automobile : il faut engager un programme d'actions visant à modifier l'organisation du territoire.
- Le deuxième point est issu du constat « d'inégalité urbaine » engendrée par le développement de la ville basé principalement sur l'usage de l'automobile, tel qu'il s'est fait jusqu'à présent : il faut agir en priorité pour desservir les territoires qui ont été mis à l'écart du système urbain, et où l'isolement de certaines catégories sociales ne cesse de s'aggraver.
- Le troisième point est d'ordre plus culturel. Il est issu d'une certaine tolérance individuelle et collective vis à vis du règlement et du code de conduite en ville qui sont contournés, au cas par cas, en fonction des circonstances ou des comportements de chacun. Les actions du Plan des Déplacements Urbains devront tendre à faire évoluer les comportements individuels et collectifs vers des attitudes plus citoyennes des uns vis à vis



des autres, mais aussi plus civiques vis à vis de la règle. Elles devront se donner les moyens de faire appliquer les règlements quels qu'ils soient.

⇒ Une deuxième exigence : les mesures visant à corriger les dysfonctionnements actuels pour répondre aux objectifs énoncés s'appuieront en priorité sur les points forts du système de transport et de l'organisation communautaires.

Trois points forts sont mis en évidence :

- La construction de 44 kilomètres de tramway en dix ans, pour une agglomération de la taille de celle de Bordeaux, représente un effort très important, mais également une opportunité exceptionnelle de bouleverser la physionomie de la ville et la façon de s'y déplacer.

C'est l'occasion de renverser les tendances en matière de déplacements et de répondre aux objectifs de diminution du trafic automobile. La construction, autour du tramway, d'une offre de déplacements en transports collectifs confortable, rapide, accessible à tous (notamment aux personnes à mobilité réduite), constituera la ligne directrice prioritaire des actions et des investissements inscrits au Plan des Déplacements Urbains. L'intermodalité (tramway, bus, autocars interurbains, train) et la complémentarité avec les autres modes (piétons, vélos) seront favorisées pour un report modal de l'automobile vers les transports collectifs.

La construction de ce réseau est également l'occasion de réorganiser la structure de la ville en renforçant les pôles d'habitat, d'emplois et de commerces autour des corridors de transports collectifs, tout en assurant leur accessibilité. Elle permettra de vitaliser les centres villes, ainsi que de répondre aux besoins en mobilité des quartiers d'habitat social (les Hauts de Garonne et Saïge en première phase, Bacalan, Claveau, le Grand parc, les Aubiers et Yves Farges en deuxième phase).

- La présence de réseaux et d'équipements structurants et de qualité pour la Communauté Urbaine constitue une ossature remarquable pour l'organisation des déplacements.

Un certain nombre de maillages manquants sur le réseau de voirie, notamment principal, ainsi que des points noirs et des discontinuités d'itinéraires à traiter en priorité ont été mis en évidence. Néanmoins, un effort d'équipement en infrastructures a doté la Communauté Urbaine d'un réseau dense de voirie : le programme d'actions du Plan de Déplacements Urbains visera en priorité à tirer partie et valoriser le réseau de voirie

existant en l'utilisant autrement plutôt qu'en créant de nouvelles infrastructures. Un nouveau partage de l'espace devra donner la priorité aux piétons, aux cyclistes et aux transports en commun, plutôt qu'à l'automobile. Il permettra de plus, d'améliorer l'environnement du réseau existant, notamment le niveau de bruit en rive des voies.

- La conjonction d'avantages « naturels » et d'un patrimoine exceptionnel constitue un atout non exploité pour promouvoir les modes de déplacements de proximité, qui peuvent se substituer avantageusement aux déplacements courts en automobile, quels qu'en soient les motifs. Malgré un climat relativement pluvieux, la douceur de la température, la topographie relativement plate et le potentiel attractif du cadre urbain (notamment du couvert végétal) donnent les germes d'un retour aux modes de déplacements doux, qui peuvent constituer de véritables concurrents à l'automobile, tout en modifiant profondément l'image et l'ambiance de la ville. La mise en œuvre, dans le Plan des Déplacements Urbains, d'un programme d'actions visant à donner un véritable confort, une sécurité et une aisance aux déplacements à pied et à vélo doit constituer une composante essentielle du projet.

⇒ La troisième exigence tient à la gestion humaine et partenariale du projet, tant pour les élus et les responsables acteurs du projet que pour les citoyens et les usagers des transports, qui sont à la base de sa réussite.

Trois conditions guident les actions proposées :

- La pédagogie du projet : pour enclencher une réelle dynamique et un renversement des tendances, la concertation technique a mis en évidence l'opportunité de construire une véritable pédagogie des actions par la valeur d'exemple : exemple des administrations dans leur nouvel usage du système, et surtout, valorisation du principe de l'espace partagé, vecteur privilégié de l'affichage du Plan des Déplacements Urbains. A cet égard, l'application d'une politique de reconquête des espaces et des axes emblématiques de l'agglomération (les centres, mais aussi les pénétrantes), fera office de référence.
- La construction partenariale : la mise en œuvre, à l'instar de la construction du programme, devra être fondée sur une véritable dynamique partenariale entre les acteurs politiques, institutionnels et techniques, mais devra également constituer une plate-forme partenariale avec les citoyens et les associations. Les modalités d'application, en phase de mise en œuvre du projet, d'une dynamique de concertation faisant ressortir

l'adéquation des actions avec les attentes et les problématiques propres aux territoires concernés constituent l'un des fondements du Plan des Déplacements Urbains.

- La nécessité de communiquer, en permanence, pour convaincre : l'inscription dans le programme de Plan des Déplacements Urbains d'un volant spécifique d'actions visant à communiquer sur les objectifs, les moyens, les résultats attendus et l'avancement du Plan des Déplacements Urbains est fondamentale. Elle est indispensable pour infléchir les comportements individuels. Le renversement de l'image du système des déplacements lui-même entraînera la perception d'une nouvelle ville par ses habitants. A cet égard, l'embellissement du cadre de vie et l'apaisement de la ville, rendus possibles par une nouvelle organisation des déplacements, constituent un axe de communication majeur.

#### **4.2 Procédure de mise en conformité du PDU : présentation des modifications**

La procédure de mise en conformité a permis d'examiner un nombre important d'actions et pas uniquement sur les thématiques "stationnement" et "transport et livraison de marchandises". Plusieurs types de modifications ont été apportées :

- **La scission :**

Certaines actions sont apparues trop complexes. Le parti a été de les diviser afin de rendre leur application plus aisée. Il s'agit des actions : 1.1 (en 2), 1.3 (en 2), 7.8 (en 2) et 6.4 (en 5).

- **Création d'actions nouvelles ou reformulation d'actions :**

Certaines actions ont fait l'objet d'une reformulation quasi complète de leur titre et/ou de leur libellé. Il s'agit des actions : 2.2, 2.12, 3.4, 4.8, 5.10, 6.10, 7.10 et 7.12.

Afin de répondre aux nouvelles attentes de la loi Solidarité et Renouvellement Urbain, des actions ont été créées :

- dans l'axe 6 sur l'organisation du stationnement des taxis ;
- dans l'axe 6 sur le stationnement des personnes à mobilité réduite ;
- dans l'axe 6 sur le projet "Espaces de Livraison de Proximité" (ELP) ;
- dans l'axe 7 concernant l'information des différents acteurs des "TLM".

▪ **Affinement de l'intitulé des actions :**

- Axe 1 : actions 1.4, 1.7 et 1.12 ;
- Axe 2 : actions 2.1, 2.6, 2.8, 2.10, 2.11 et 2.13 ;
- Axe 3 : actions 3.5, 3.12 et 3.14 ;
- Axe 4 : actions 4.3 et 4.9 ;
- Axe 5 : actions 5.4, 5.5 et 5.9 ;
- Axe 6 : actions 6.1, 6.3, 6.7, 6.11, 6.16, 6.17 et 6.20 ;
- Axe 7 : actions 7.3, 7.4, 7.6, 7.7, 7.19 et 7.21.

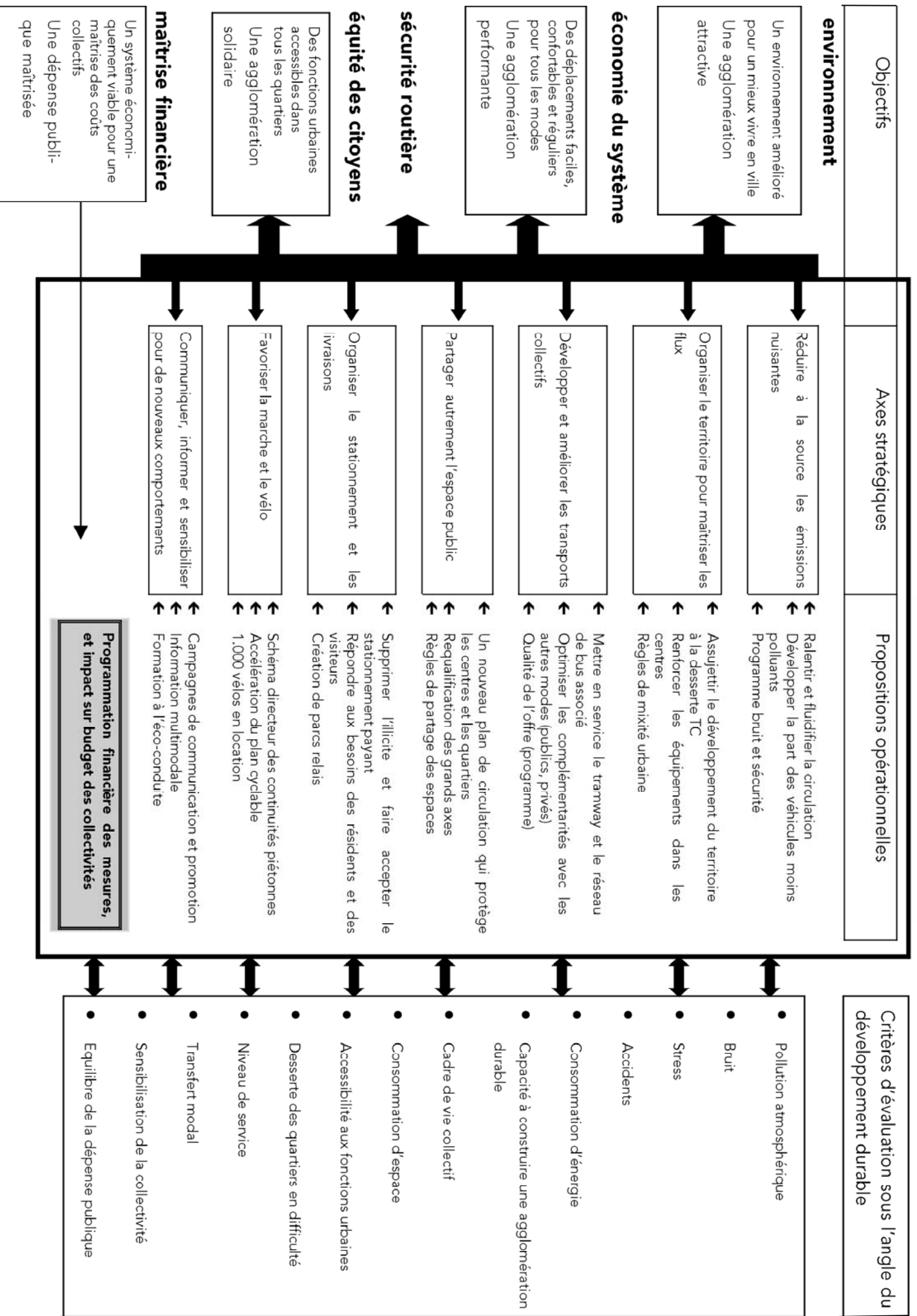
▪ **Changement d'affectation :**

Le niveau de programmation de certaines actions a été revu au regard de la loi Solidarité et Renouvellement Urbains. Néanmoins, aucune action n'a fait l'objet d'un "déclassement".

- Passage de "*démarche de progrès*" à "*action à initier*" : actions 2.12, 3.17 et 7.19 ;
- Passage de "*démarche de progrès*" à "*action à programmer*" : actions 2.10, 5.10 et 6.20 ;
- Passage "*d'action à initier*" à "*action à programmer*" : actions 3.14 et 6.17.

### **4.3 Sept axes stratégiques pour répondre aux objectifs**

A partir de l'ensemble de ces exigences, et en réponse aux objectifs fondamentaux exprimés dans le Plan des Déplacements, les actions proposées, issues pour leur ensemble de la concertation technique, sont rassemblées en sept axes stratégiques qui constituent le corps du projet, selon l'organigramme figuré en page suivante. Ils ont fait l'objet d'une mise en conformité avec la loi « solidarité et le renouvellement urbains ».





### **Axe 1 : Réduire les émissions nuisantes à la source**

L'objectif de ces actions est de réduire les nuisances générées par les déplacements en automobile non transférables sur d'autres modes.

Trois éléments ont été retenus comme particulièrement efficaces pour l'amélioration de la sécurité routière et dans la lutte contre la pollution de l'air, le bruit et le stress :

- ralentir la vitesse (ce qui permet également de réduire les accidents et d'améliorer la sécurité),
- réaliser un programme de protection contre le bruit,
- augmenter la part de véhicules moins polluants (afin de réduire l'émission de gaz polluants et de particules).

### **Axe 2 : Organiser le territoire métropolitain pour mieux maîtriser les déplacements**

L'usage de l'automobile est fortement lié à la forme et au type de développement urbain. Deux orientations apparaissent fondamentales pour maîtriser le trafic automobile et ses effets sur l'environnement :

- limiter l'étalement urbain et structurer l'agglomération autour des axes lourds de transports en commun,
- renforcer le niveau de service des centres villes pour augmenter leur attractivité, afin de créer une culture de la ville de proximité. Cela permettra, en réduisant les distances de déplacement, d'augmenter le potentiel de déplacements transférables de l'automobile vers les modes de proximité.

Lors de la procédure de mise en conformité avec la loi « solidarité et renouvellement urbains », l'objectif de mixité urbaine a été réaffirmé.

### **Axe 3 : Améliorer les transports collectifs**

Le but poursuivi est ici de mettre en place, autour du réseau de tramway, une offre de transports en commun compétitive (tramway+bus+autocars interurbains+train), véritable alternative à l'automobile, et qui améliore l'équité entre individus et entre territoires.

Un réseau de transports en commun attractif, accompagné de dispositifs assurant les conditions d'une intermodalité efficace sera mis en place :

- d'une part pour les déplacements intra communautaires, par la construction des trois lignes de tramway, la réorganisation du réseau de bus associé et l'implantation de parcs relais,

- d'autre part pour les déplacements en liaison avec le périurbain, en développant l'offre ferroviaire (aménagement de la ligne de ceinture, cadencement de l'offre TER), et en assurant une meilleure articulation entre réseau ferroviaire, réseau interurbain et réseau urbain (aménagement de pôles multimodaux).

A ce réseau de transports en commun, s'ajouteront des taxis collectifs et transports à la demande pour des besoins spécifiques, et éventuellement des navettes fluviales pour la traversée du fleuve (une navette fluviale reliant la commune de Lormont au pont de Pierre a été mise en service en 2000)

L'offre spécifique à destination des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite sera sensiblement améliorée afin de répondre à l'ensemble des besoins.

#### **Axe 4 : Partager autrement l'espace public**

Il s'agit d'une part de favoriser les modes de déplacements alternatifs en réduisant la place de l'automobile, et d'autre part d'engager une politique ambitieuse de reconquête des espaces publics. La préoccupation est ici de passer de « la rue à circuler » à « la rue à vivre », ce qui coïncide avec les objectifs d'amélioration du cadre de vie et des pratiques sociales.

Cela nécessite en premier lieu de hiérarchiser le réseau afin de canaliser les flux sur les itinéraires où ils nuisent le moins. Il est indispensable dans ce cadre d'améliorer le maillage de voirie.

Mais l'action majeure est la requalification des voiries de l'agglomération. L'objectif affiché est de partager différemment l'espace en faveur des piétons, des cyclistes et des bus, afin de redonner au réseau des caractéristiques propices à une meilleure sécurité pour tous les usagers et une meilleure fluidité de toutes les circulations, dans un contexte de moindre vitesse et de moindre bruit.

Lors de la procédure de mise en conformité avec la loi « solidarité et renouvellement urbains », le partage modal a été réaffirmé afin d'améliorer la sécurité routière, conformément aux orientations de la loi.

#### **Axe 5 : Favoriser les piétons et les cyclistes**

L'objectif de ces mesures est d'assurer le confort, la sécurité, la continuité et la convivialité des itinéraires piétons et cyclistes.

Le premier axe d'intervention consiste à assurer la sécurité des piétons en protégeant les trottoirs du stationnement sauvage dans les endroits les plus fréquentés.

Le deuxième axe d'intervention consistera en la formalisation d'itinéraires piétons et cyclistes :

- autour du réseau de transports en commun, dont ils sont le complément indispensable,
- aux abords des écoles et des équipements publics,
- autour des centres urbains, afin de générer un report des déplacements courts en automobile vers les modes doux et moins polluants (marche et vélo),
- reliant les équipements de loisirs et les parcs paysagers en constituant peu à peu un « réseau vert » d'itinéraires de promenades.

### **Axe 6 : Organiser le stationnement et les livraisons**

Inscrite explicitement dans les grandes orientations de la loi sur l'air renforcée par la loi « solidarité et renouvellement urbains », l'organisation du stationnement est une des clefs essentielles, sinon la principale, d'une maîtrise quantitative mais aussi d'un mieux vivre qualitatif de la voiture en ville.

Les mesures proposées visent cinq objectifs :

- permettre aux résidents de stationner facilement à proximité de leur domicile, notamment en développant l'offre là où elle est déficitaire.
- faciliter l'accessibilité pour les visiteurs dans les centres urbains.
- dissuader l'usage de l'automobile dans les déplacements domicile-travail ;
- rationaliser les conditions d'approvisionnement de l'agglomération ;
- renforcer l'accessibilité du centre-ville aux personnes à mobilité réduite.

Il est proposé également de réorganiser le système du transport et de la livraison des marchandises en ville en favorisant la concertation avec l'ensemble des acteurs concernés (organisations professionnelles de transport, CUB, communes, fédérations de commerçants, CCIB ...).

Lors de la procédure de mise en conformité, les thèmes « stationnement et transport et livraison de marchandises » ont fait l'objet d'une attention particulière conformément aux nouvelles attentes de la loi « solidarité et renouvellement urbains ». En ce sens, les actions concernant ces thématiques (essentiellement contenues dans cet axe 6) ont fait l'objet d'affinement.

## **Axe 7 : Communiquer, informer et sensibiliser pour de nouveaux comportements**

La mise en exergue, dans le diagnostic, du rôle des mauvaises habitudes dans les pratiques de déplacements actuelles, et notamment des automobilistes, conduit à retenir des actions visant à infléchir les comportements des usagers pour tous les modes de déplacements. Elles permettront d'accélérer la prise de conscience des citoyens par rapport aux enjeux relatifs au Plan des Déplacements.

A chacun de ces 7 axes stratégiques décrits précédemment correspond un programme d'actions à mettre en œuvre dans les cinq ans. Les actions y sont classées de la manière suivante :

- ◆ Les actions à programmer, il s'agit :
  - des actions dont la programmation est déjà engagée,
  - des actions complémentaires jugées prioritaires par rapport à des critères de réponse à la loi sur l'air, de rapidité et de faisabilité financière, de rentabilité vis à vis des résultats attendus.
- ◆ Les actions à initier, il s'agit d'actions dont l'intérêt n'est pas contestable mais dont les possibilités de mise en œuvre dans le cadre du PDU doivent être vérifiées soit parce qu'elles nécessitent un partenariat ou une maîtrise d'ouvrage extérieurs à la Communauté Urbaine, soit parce qu'elles nécessitent des études de faisabilité technique ou financière préalables.
- ◆ Les démarches de progrès, il s'agit d'actions qui n'engagent pas, en principe, des programmations financières spécifiques mais qui interviennent sur la structure du système des déplacements et sur son évolution (actions sur les réglementations, actions engageant des modifications de comportements liées à l'application de nouvelles règles d'aménagement et de gestion).

Au total, sont ainsi décrites une centaine d'actions, dont le contenu général est précisé en annexe du plan des déplacements urbains. Ces actions feront l'objet, une fois le plan des déplacements approuvé, d'une programmation adaptée en fonction des besoins des territoires.

# Actions inchangées

## AXE N°1 :

### REDUIRE LES EMISSIONS NUISANTES A LA SOURCE

#### LA STRATEGIE

- Réduire à la source toutes les émissions et les facteurs qui nuisent à la santé liés aux déplacements motorisés et ceci quelle que soit leur nature :
  - Pollution atmosphérique (globale agglomération)
  - Bruit (abords des grands axes)
  - Consommation d'espace (ville périphérique)
  - Facteur de stress
  - Insécurité routière

*Les orientations de la loi sur l'air concernées*

*Les orientations de la loi SRU*

- *Diminution du trafic automobile*
- *Développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants.*
- *Aménagement et exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération*
- *Le transport et la livraison de marchandises*
- *Sécurité routière*

#### **Les actions à programmer :**

- 1 2 Traiter les axes urbains très bruyants en agissant à la source, pour compléter le programme de requalification des voiries principales d'agglomération (action n°4.3)
- 1 5 Renouveler les automobiles et utilitaires de la CUB à 30% par l'achat de véhicules à énergies alternatives (gaz et électricité).
- 1 6 Privilégier l'accessibilité des véhicules les moins polluants dans les parkings souterrains et sur voirie dans les centres.

#### **Les actions à initier :**

- 1 8 Inciter les administrations à renouveler leurs automobiles et utilitaires à 30% par l'achat de véhicules à énergies alternatives (gaz et électricité).
- 1 9 Financer l'étude de faisabilité d'un centre de distribution urbaine des marchandises à gestion collective.

#### **La démarche de progrès :**

- 1 10 Favoriser dans les parkings des administrations les salariés utilisant des véhicules à énergies alternatives (places proches des accès, bornes électriques...) et des vélos.
- 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.

# Evolutions apportées par la mise en conformité

## AXE N°1 :

### REDUIRE LES EMISSIONS NUISANTES A LA SOURCE

#### LA STRATEGIE

- Réduire à la source toutes les émissions et les facteurs qui nuisent à la santé liés aux déplacements motorisés et ceci quelle que soit leur nature :

- Pollution atmosphérique (globale agglomération)
- Bruit (abords des grands axes)
- Consommation d'espace (ville périphérique)
- Facteur de stress
- Insécurité routière

*Les orientations de la loi sur l'air concernées*

*Les orientations de la loi SRU*

- *Diminution du trafic automobile*
- *Développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants.*
- *Aménagement et exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération*
- *Le transport et la livraison de marchandises*
- *Sécurité routière*

#### Les actions à programmer :

- 1 1 Adapter les limitations de vitesse selon le contexte urbain.
- 1 3 Mettre en place un schéma directeur des itinéraires poids lourds.
- 1 4 Renouveler les bus de la CUB à 50 % par l'achat de bus à énergies alternatives.

#### Les actions à initier :

- 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 (prévue par l'action 1.13).
- 1 12 Favoriser les véhicules à énergies alternatives dans toute la réglementation municipale (circulation, stationnement et livraison)
- 1 13 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 ...).
- 1 14 Aménager des aires de stationnement poids lourds en liaison avec les itinéraires définis dans le cadre du Schéma Directeur.



# Actions inchangées

## AXE N° 2

### ORGANISER LE TERRITOIRE POUR MAITRISER LES FLUX

#### LA STRATEGIE

- Rapprocher les émetteurs des récepteurs
- Conserver les fonctions vitales dans les quartiers centraux pour maintenir les familles et certaines activités
- Prendre en compte la variété des modes de vie en fonction des territoires pour organiser les transports

*Les orientations de la loi sur l'air concernées*  
*Les orientations de la loi SRU*

- *Diminution du trafic automobile*
- *Développement des transports collectifs*
- *Le transport et la livraison des marchandises*
- *La mixité urbaine*

#### **Les actions à programmer :**

- 2 3 Construire un franchissement de la Garonne au niveau de l'avenue Lucien Faure, notamment pour alléger le trafic du pont d'Aquitaine et le rendre plus sûr.

#### **Les actions à initier :**

- 2 4 Poursuivre la mise à 2X3 voies de la rocade, en réalisant les protections phoniques associées.
- 2 7 Faire intégrer dans la révision du schéma directeur la stratégie de maîtrise des développements périphériques.
- 2 9 Mettre à l'étude un nouveau franchissement de la Garonne en aval du Pont d'Aquitaine.

#### **La démarche de progrès :**

- 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.
- 2 15 Conditionner les extensions de grandes surfaces commerciales en périphérie à leur participation, sous forme d'aides, à l'implantation d'activités nouvelles et au renforcement du commerce dans les centres villes.

# Evolutions apportées par la mise en conformité

## AXE N°2 :

### ORGANISER LE TERRITOIRE POUR MAITRISER LES FLUX

#### LA STRATEGIE

- Rapprocher les émetteurs des récepteurs
- Conserver les fonctions vitales dans les quartiers centraux pour maintenir les familles et certaines activités
- Prendre en compte la variété des modes de vie en fonction des territoires pour organiser les transports

*Les orientations de la loi sur l'air concernées*

*Les orientations de la loi SRU*

- *Diminution du trafic automobile*
- *Développement des transports collectifs*
- *Le transport et la livraison des marchandises*
- *La mixité urbaine*

#### **Les actions à programmer :**

- 2 1 Poursuivre le maillage structurant des voies urbaines d'agglomération afin d'alléger les axes urbanisés.
- 2 2 Inscrire pour la 4<sup>ème</sup> révision du PLU, des principes conditionnant l'implantation des équipements de santé, culturels, d'enseignement et sportifs à une desserte suffisante par les transports en commun et présentant une accessibilité correcte à pied et à vélo
- 2 5 Mettre en œuvre un programme prioritaire de protections phoniques sur les secteurs les plus contraints (compléments de l'action 1.2).
- 2 6 Réaliser la déviation d'Eysines prévue au Contrat de Plan (2000-2006)
- 2 10 Organiser le développement urbain en fonction de la desserte par les transports en commun

#### **Les actions à initier :**

- 2 8 Réguler le trafic sur la rocade (programme Aliénor)
- 2 12 Réaliser un schéma directeur des plates formes de fret ferroviaire conventionnel pour l'agglomération bordelaise

#### **La démarche de progrès :**

- 2 11 Renforcer le niveau d'équipement et de services des centres-villes et des centralités secondaires.
- 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

# Actions inchangées

## AXE N°3

### AMELIORER LES TRANSPORTS COLLECTIFS

#### LA STRATEGIE

Construire une offre en transports collectifs

- véritablement compétitive de l'automobile pour favoriser le report modal notamment pour les déplacements domicile-travail :
  - le tramway et le réseau bus associé doivent devenir l'épine dorsale du futur système de déplacement
  - l'intégration des transports collectifs dans une chaîne de déplacements doit être bien organisée pour favoriser l'intermodalité
- et qui améliore l'équité entre individus et entre territoires

*Les orientations de la loi sur l'air concernées*

*Les orientations de la loi SRU*

- *La diminution du trafic automobile*
- *Le développement des transports collectifs*
- *L'aménagement du réseau principal de voirie d'agglomération*
- *L'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser l'utilisation des transports en commun et du covoiturage*
- *Le droit au transport*

#### Les actions à programmer :

- 3 1 Mettre en service, en 2003, 3 lignes de tramway sur 24,6 km.
- 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.
- 3 3 Optimiser, dès aujourd'hui, la structure du réseau existant ; restructurer le réseau en liaison avec la mise en service du tramway et organiser les complémentarités avec les autres modes (publics/privés)
- 3 6 Mettre en œuvre un plan de mobilité à la CUB (voir action 7.5).
- 3 7 Développer des services à la demande.
- 3 8 Aménager des sites propres bus en préfiguration de la desserte tramway.
- 3 9 Organiser et aménager le pôle multimodal de la gare Saint Jean.
- 3 10 Aménager des espaces publics du domaine universitaire pour favoriser l'accès au tramway.

#### Les actions à initier :

- 3 11 Étudier les extensions du réseau de tramway au delà de la deuxième phase et prendre des mesures conservatoires afin de protéger les emprises nécessaires.
- 3 13 Aménager la ligne SNCF de ceinture et renforcer l'offre TER.
- 3 15 Initier, en liaison avec les structures concernées, une réorganisation des taxis (et éventuellement de leurs tarifs) à l'échelle de la Communauté Urbaine.
- 3 16 Étudier la faisabilité d'une amélioration des fréquences en heures creuses sur les lignes de bus en vue de rentabiliser le tramway (fréquentation à la hausse).

#### La démarche de progrès :

- 3 18 Réserver la possibilité d'une liaison ferrée rapide entre la gare Saint Jean et l'aéroport de Bordeaux Mérignac.

# Evolutions apportées par la mise en conformité AXE N°3 AMELIORER LES TRANSPORTS COLLECTIFS

## LA STRATEGIE

Construire une offre en transports collectifs

- véritablement compétitive de l'automobile pour favoriser le report modal notamment pour les déplacements domicile-travail :
  - le tramway et le réseau bus associé doivent devenir l'épine dorsale du futur système de déplacement
  - l'intégration des transports collectifs dans une chaîne de déplacements doit être bien organisée pour favoriser l'intermodalité
- et qui améliore l'équité entre individus et entre territoires

*Les orientations de la loi sur l'air concernées*

*Les orientations de la loi SRU*

- *La diminution du trafic automobile*
- *Le développement des transports collectifs*
- *L'aménagement du réseau principal de voirie d'agglomération*
- *L'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser l'utilisation des transports en commun et du covoiturage*
- *Le droit au transport*

### Les actions à programmer :

- 3 4 Certifier selon la norme "AFNOR Services" les trois lignes de tramway et huit lignes de bus, et mettre en place un plan qualité sur l'ensemble du réseau
- 3 5 Améliorer la qualité de l'offre de bus et l'image du réseau
- 3 14 Assurer avec le département de la Gironde, 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 dans les bus comme dans le tramway

### Les actions à initier :

- 3 12 Initier des plans de mobilité chez les employeurs.
- 3 17 Tendre vers une billettique intégrée de tous les modes de transport y compris le stationnement et les transports interurbains

## Actions inchangées

### AXE N°4 :

# PARTAGER AUTREMENT L'ESPACE PUBLIC

### LA STRATEGIE

- Donner des règles du jeu sur l'organisation des espaces collectifs
- Faire de la place aux modes alternatifs à l'automobile
- Hiérarchiser le réseau
- Coexistence des usages sur un espace commun
- Qualité et sécurité des aménagements

*Les orientations de la loi sur l'air concernées*  
*Les orientations de la loi SRU*

- *La diminution du trafic automobile*
- *Le développement des transports collectifs et des modes de transport économes et les moins polluants*
- *L'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération*
- *Le partage modal de la voie*

### Les actions à programmer :

- 4 1 Mettre en œuvre un plan de circulation d'agglomération qui protège prioritairement les centres du transit, notamment ceux concernés par le projet de tramway.
- 4 2 Mettre en œuvre des plans de modération du trafic dans les quartiers où le besoin s'en fait sentir.
- 4 4 Réaliser un programme de réaménagement des espaces publics associé au projet de tramway
- 4 5 Établir 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 : inscription dans l'enveloppe communale.

### Les actions à initier :

- 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 urbain.
- 4 7 Prévoir des 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 ...

# Evolutions apportées par la mise en conformité

## AXE N°4 :

### PARTAGER AUTREMENT L'ESPACE PUBLIC

#### LA STRATEGIE

- Donner des règles du jeu sur l'organisation des espaces collectifs
- Faire de la place aux modes alternatifs à l'automobile
- Hiérarchiser le réseau
- Coexistence des usages sur un espace commun
- Qualité et sécurité des aménagements

*Les orientations de la loi sur l'air concernées*  
*Les orientations de la loi SRU*

- *La diminution du trafic automobile*
- *Le développement des transports collectifs et des modes de transport économes et les moins polluants*
- *L'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération*
- *Le partage modal de la voie*

#### **Les actions à programmer :**

- 4 3 Réaffecter et requalifier 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.

#### **La démarche de progrès :**

- 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.
- 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 (vélos, piétons, voitures) dans la limite de la règle précédente (50-50) si les contraintes le permettent et les conflits d'usage le nécessitent.



# Actions inchangées

## AXE N°5 :

### FAVORISER LES PIETONS ET LES CYCLISTES

#### LA STRATEGIE

- Le report modal des déplacements courts en automobile vers les modes les moins polluants
- Confort, sécurité, continuité, convivialité des itinéraires piétons et cyclistes
- Ne pas séparer systématiquement les différents usages de la voirie
- Tendre vers la « ville de proximité »

*Les orientations de la loi sur l'air concernées*  
*Les orientations de la loi SRU*

- *La diminution du trafic automobile*
- *Le développement des modes de transport économes et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et de la marche à pied*

#### **Les actions à programmer :**

- 5 1 Protéger physiquement les trottoirs des centres par des aménagements ne pénalisant pas le cheminement des piétons (programme d'urgence).
- 5 2 Accélérer la suppression du stationnement illicite par un programme plus important d'aménagements de protection.
- 5 3 Aménager et sécuriser les itinéraires piétons (création d'une enveloppe budgétaire spécifique)
- 5 6 Créer un service de location de vélos : « 1000 vélos Bordeaux Métropole ».

#### **Les actions à initier :**

- 5 7 Initier un schéma directeur des continuités piétonnes.
- 5 8 Améliorer le repérage sur les itinéraires des piétons.

# Evolutions apportées par la mise en conformité

## AXE N°5 :

### FAVORISER LES PIETONS ET LES CYCLISTES

#### LA STRATEGIE

- Le report modal des déplacements courts en automobile vers les modes les moins polluants
- Confort, sécurité, continuité, convivialité des itinéraires piétons et cyclistes
- Ne pas séparer systématiquement les différents usages de la voirie
- Tendre vers la « ville de proximité »

*Les orientations de la loi sur l'air concernées*

*Les orientations de la loi SRU*

- *La diminution du trafic automobile*
- *Le développement des modes de transport économes et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et de la marche à pied*

#### **Les actions à programmer :**

- 5 4 Développer et assurer la continuité du réseau d'itinéraires cyclables.
- 5 5 Améliorer le stationnement pour les cyclistes sur les espaces publics (notamment à proximité des équipements publics), sur la voirie et dans les parcs de stationnement.
- 5 10 Sur l'ensemble du territoire communautaire, imposer la création de places couvertes pour les vélos à l'occasion de la 4<sup>ème</sup> révision du PLU, lors de la réalisation, de l'extension, de la rénovation ou du changement de destination de bâtiments existants, afin de faire progresser la part modale des deux-roues non motorisés dans les déplacements.

#### **Les actions à initier :**

- 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.

# Actions inchangées AXE N°6 ORGANISER LE STATIONNEMENT ET LES LIVRAISONS

## LA STRATEGIE

- donner la priorité dans les centres au stationnement des résidents et des visiteurs.
- favoriser par la gestion du stationnement le report modal des employés en amont des centres vers le tramway et les bus.
- réduire l'offre voirie en supprimant progressivement tout stationnement illicite, considéré actuellement comme une offre de fait.
- fiabiliser le stationnement payant.
- Simplifier et améliorer la réglementation livraison

*Les orientations de la loi sur l'air concernées :*

*Les orientations de la loi SRU*

- *l'organisation du stationnement public et privé.*
- *le transport et la livraison des marchandises.*
- *la diminution du trafic automobile.*
- *encourager les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage.*

### **Les actions à programmer :**

- 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.
- 6 5 Réhabiliter les parcs publics communautaires et améliorer leurs équipements.
- 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 (place de la Bourse, cours du Chapeau Rouge, quai des salinières, place André Meunier).
- 6 8 Supprimer au 01/01/2004 (fin de concession), les 500 places du parc des allées de Chartres, afin de compléter l'aménagement de l'esplanade des Quinconces.
- 6 9 Mettre en place une signalétique homogène du stationnement sur voirie dans les parcs.

### **Les actions à initier :**

- 6 12 Améliorer l'efficacité des services de fourrière.
- 6 13 Proposer aux employeurs, en liaison avec la mise en œuvre de plan de mobilité auprès d'entreprises (axe 7), des mesures de réduction de l'offre de stationnement destinée aux employés.
- 6 14 Organiser le stationnement des cars de tourisme.
- 6 15 Réserver des emplacements de stationnement pour les camping-cars.
- 6 18 Développer des aides au stationnement résidentiel : information sur le marché, aides techniques à la construction, investissements volontaristes de la collectivité.

### **La démarche de progrès :**

- 6 19 Ne jamais compenser, sauf pour les résidents, les pratiques de stationnement illicites par du stationnement licite.

# Evolutions apportées par la mise en conformité

## AXE N°6

### ORGANISER LE STATIONNEMENT ET LES LIVRAISONS

#### LA STRATEGIE

- donner la priorité dans les centres au stationnement des résidents et des visiteurs.
- favoriser par la gestion du stationnement le report modal des employés en amont des centres vers le tramway et les bus.
- réduire l'offre voirie en supprimant progressivement tout stationnement illicite, considéré actuellement comme une offre de fait.
- fiabiliser le stationnement payant.
- Simplifier et améliorer la réglementation livraison

*Les orientations de la loi sur l'air concernées :*

*Les orientations de la loi SRU*

- *l'organisation du stationnement public et privé.*
- *le transport et la livraison des marchandises.*
- *la diminution du trafic automobile.*
- *encourager les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage..*

#### Les actions à programmer :

- |      |   |
|------|---|
| 6 1  | 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).     |
| 6 3  | Poursuivre et étendre la mise en œuvre du stationnement payant dans les centres des communes de la CUB et créer des zones de stationnement réglementées (payantes ou autres) sur certains pôles périphériques ou sur des axes commerciaux desservis par les transports collectifs réguliers (tramway ou autres).  |
| 6 4  | Harmoniser et modifier les tarifs en parcs de stationnement et sur voirie de façon à rendre l'offre en parcs systématiquement plus attractive que celle sur voirie, conformément à l'action 3 de la politique communautaire de stationnement du 28 juin 2002.   |
| 6 7  | 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 de bus.  |
| 6 10 | Etablir, lors de la 4 <sup>ème</sup> révision du PLU des normes minimales et maximales de réalisation de places de stationnement lors de la construction, de l'extension, de la rénovation ou de changement de destination de bâtiments à usage autre que d'habitation, dans les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers le permettent. |
| 6 11 | Adapter la réglementation concernant l'arrêt des véhicules de livraison sur voirie.   |
| 6 17 | Améliorer et faciliter les arrêts des véhicules de livraison sur voirie.  |

# Evolutions apportées par la mise en conformité

## AXE N°6

### ORGANISER LE STATIONNEMENT ET LES LIVRAISONS

#### LA STRATEGIE

- donner la priorité dans les centres au stationnement des résidents et des visiteurs.
- favoriser par la gestion du stationnement le report modal des employés en amont des centres vers le tramway et les bus.
- réduire l'offre voirie en supprimant progressivement tout stationnement illicite, considéré actuellement comme une offre de fait.
- fiabiliser le stationnement payant.
- Simplifier et améliorer la réglementation livraison

#### *Les orientations de la loi sur l'air concernées :*

#### *Les orientations de la loi SRU*

- *l'organisation du stationnement public et privé.*
- *le transport et la livraison des marchandises.*
- *la diminution du trafic automobile.*
- *encourager les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage.*

#### **Les actions à programmer :**

- 6 20 Prévoir dans les documents d'urbanisme la 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 bâtiments à usage d'activités ou de commerces ou lors de la mutation de bâtiments existants vers un usage d'activités ou de commerces.
- 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 personnes à mobilité réduite (P.M.R.) dans les zones payantes et durant les périodes réglementées.
- 6 22 Supprimer tous les abonnements à tarifs réduits, autres que ceux destinés aux résidents, dans les parcs publics de stationnements payant.
- 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.
- 6 24 Organiser le stationnement des personnes à mobilité réduite (P.M.R.) sur le domaine public.

#### **Les actions à initier :**

- 6 16 Participer au programme de recherche PREDIT pour une mise à l'étude de l'optimisation de la desserte marchandises dans les centres villes.
- 6 25 Organiser le stationnement des taxis.
- 6 26 Expérimenter l'aménagement et la gestion d'Espaces de Livraison de Proximité (E.L.P.) afin de faciliter les livraison de marchandises.

#### **La démarche de progrès :**

- 6 27 Expérimenter un site de stationnement payant géré par agent encaisseur.

# Actions inchangées

## AXE N°7 :

### COMMUNIQUER, INFORMER ET SENSIBILISER POUR DE NOUVEAUX COMPORTEMENTS

#### LA STRATEGIE

- Sensibiliser au bénéfice du report modal
- Modifier les comportements
- La ville apaisée

*Les orientations de la loi sur l'air concernées*

*Les orientations de la loi SRU*

- *Diminution du trafic automobile*
- *Développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants.*
- *Le transport et la livraison de marchandises*
- *Encourager les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel*

#### **Les actions à programmer :**

##### ***Agir par l'information***

- 7 1 Donner une nouvelle image pour le réseau de transport en commun.
- 7 2 Créer un observatoire du PDU et informer les usagers sur le suivi du système (environnement, stationnement, transport et déplacement, sécurité routière, tramway).

##### ***Agir par la sensibilisation***

- 7 5 Former et sensibiliser : stage de conduite apaisée, concours d'éco-conduite pour le personnel de la CUB qui utilise un véhicule professionnel.

#### **Les actions à initier :**

- 7 9 Sensibiliser les autres administrations et entreprises à la démarche de la CUB : style de conduite apaisée, concours d'éco-conduite.
- 7 11 Organiser l'information des transporteurs sur l'usages de véhicules moins polluants.
- 7 13 Inciter à la mise en place de plans de mobilité chez les employeurs.
- 7 14 Organiser des journées bus gratuit.
- 7 15 Organiser des journées sans voiture.

#### **La démarche de progrès :**

- 7 16 Inciter à communiquer globalement sur les déplacements (tramway, bus, parking,...).
- 7 17 Réaliser des campagnes d'information dans les écoles.
- 7 18 Faire diffuser par tous les acteurs du transport (CGFTE, CITRAM, SNCF,...) des renseignements sur les moyens de transferts entre les modes (horaires, abonnements, ...).
- 7 20 Favoriser les échanges d'information entre les acteurs des transports de marchandises (transporteurs et commerçants).

# Evolutions apportées par la mise en conformité

## AXE N°7 :

### COMMUNIQUER, INFORMER ET SENSIBILISER POUR DE NOUVEAUX COMPORTEMENTS

#### LA STRATEGIE

- Sensibiliser au bénéfice du report modal
- Modifier les comportements
- La ville apaisée

*Les orientations de la loi sur l'air concernées*

*Les orientations de la loi SRU*

- *Diminution du trafic automobile*
- *Développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants.*
- *Le transport et la livraison de marchandises*
- *Encourager les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel*

#### **Les actions à programmer :**

##### ***Agir par la communication***

- 7 3 Construire un plan de communication sur les thèmes associés au PDU
- 7 4 Informer sur les itinéraires deux-roues, aménagés ou à aménager, pour expliquer les choix qui ont conduit à privilégier telle rue ou telle autre rue pour constituer le réseau.

##### ***Agir par la sensibilisation***

- 7 6 Conduire un plan de mobilité à la CUB
- 7 22 Mettre en place un service de conseil en mobilité aux usagers et aux entreprises.
- 7 23 Assurer la diffusion de l'information à l'ensemble des acteurs du transport et de la livraison de marchandises (après réalisation des actions 6.11 ; 6.7 ; 6.17 et 1.3).

#### **Les actions à initier :**

- 7 7 Informer en permanence et régulièrement sur les déplacements en veillant à adapter cette information à chaque mode (automobiles, transports en commun et deux-roues)
- 7 8 Etude de faisabilité d'une centrale de mobilité
- 7 10 Créer un label qualitatif.
- 7 12 Créer une structure de concertation pérenne mettant en relation l'ensemble des acteurs concernés par le transport et la livraison de marchandises (organisations professionnelles de transport, CUB, communes, commerçants, CCIB ...).
- 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.

#### **La démarche de progrès :**

- 7 21 Favoriser les livraisons dans un point relais ou à domicile des achats de particuliers.

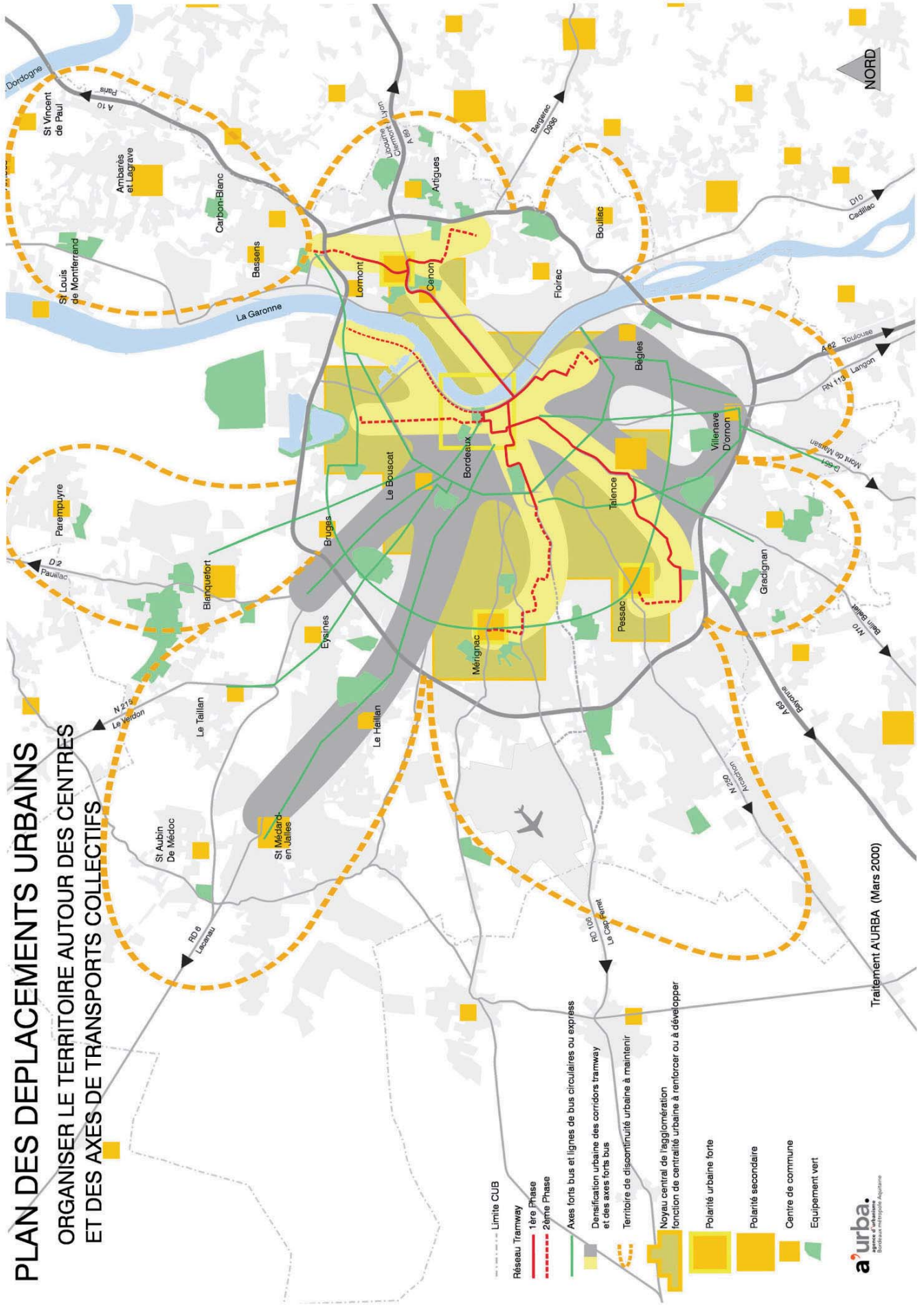




## **Cartes thématiques**

# PLAN DES DEPLACEMENTS URBAINS

ORGANISER LE TERRITOIRE AUTOUR DES CENTRES  
ET DES AXES DE TRANSPORTS COLLECTIFS

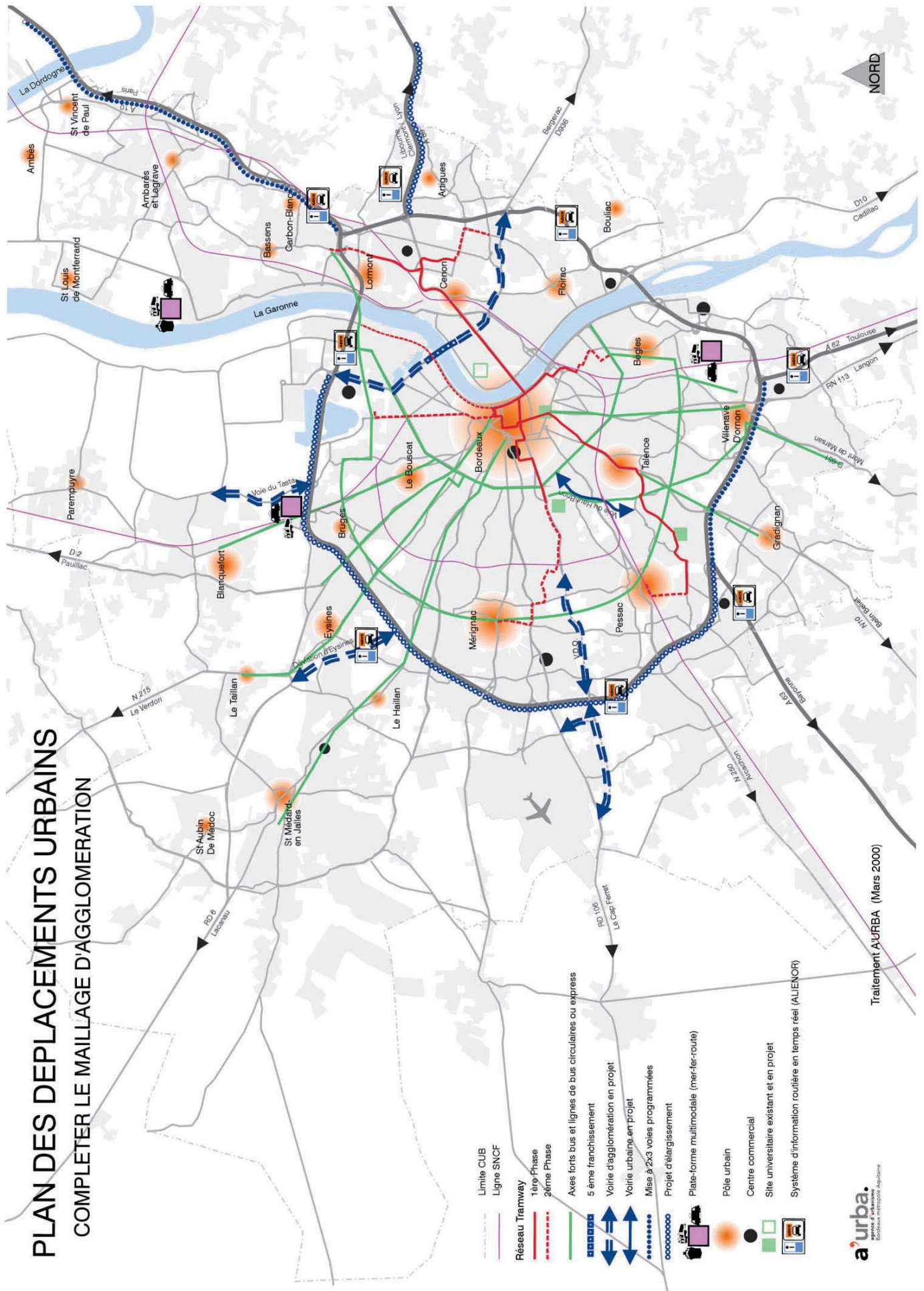


- Limite CUB
- Réseau Tramway
- 1ère Phase
- 2ème Phase
- Axes forts bus et lignes de bus circulaires ou express
- Densification urbaine des corridors tramway et des axes forts bus
- Territoire de discontinuité urbaine à maintenir
- Noyau central de l'agglomération fonction de centralité urbaine à renforcer ou à développer
- Polarité urbaine forte
- Polarité secondaire
- Centre de commune
- Equipement vert



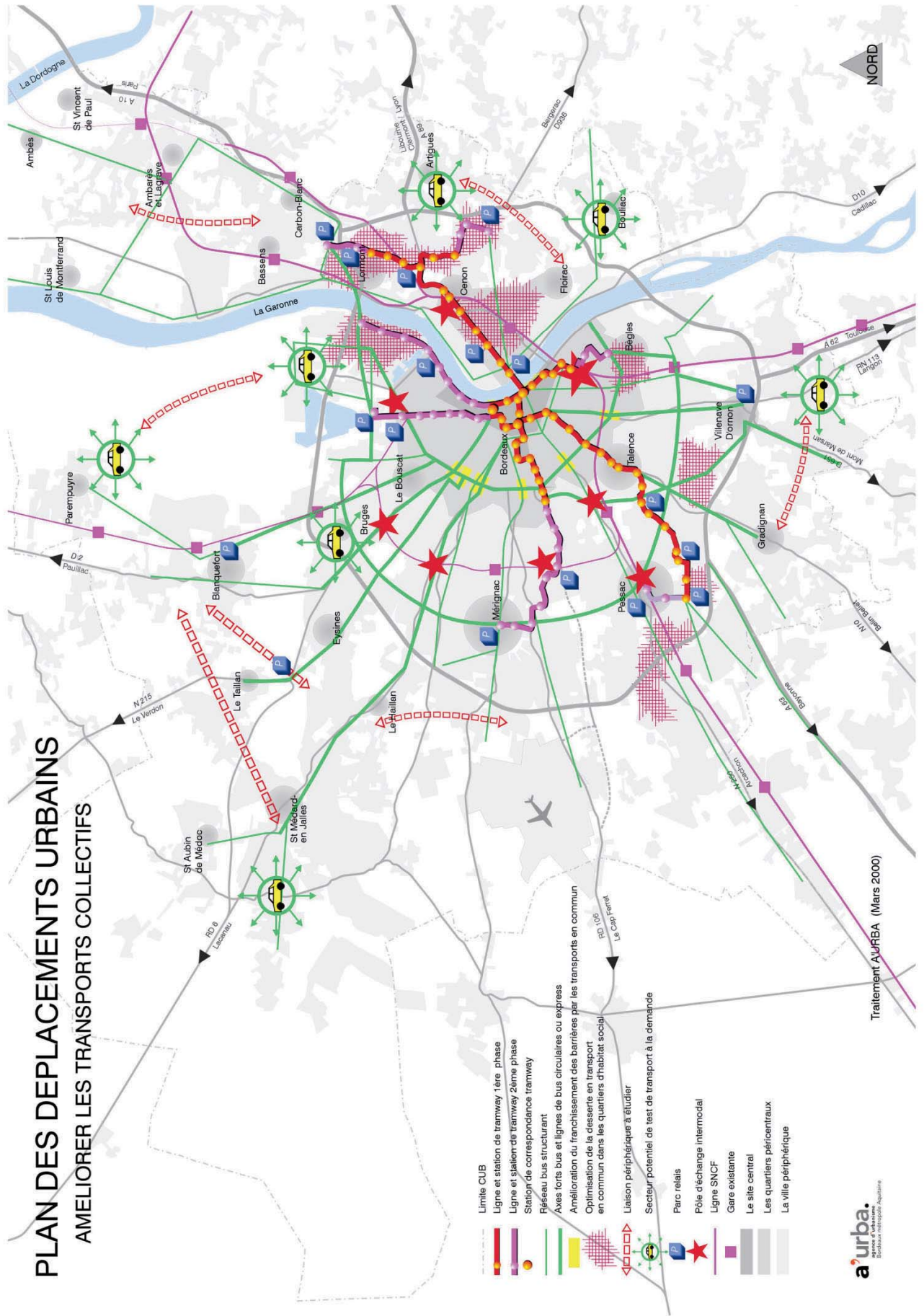
Traitement A'URBA (Mars 2000)

# PLAN DES DEPLACEMENTS URBAINS COMPLÉTER LE MAILLAGE D'AGGLOMÉRATION

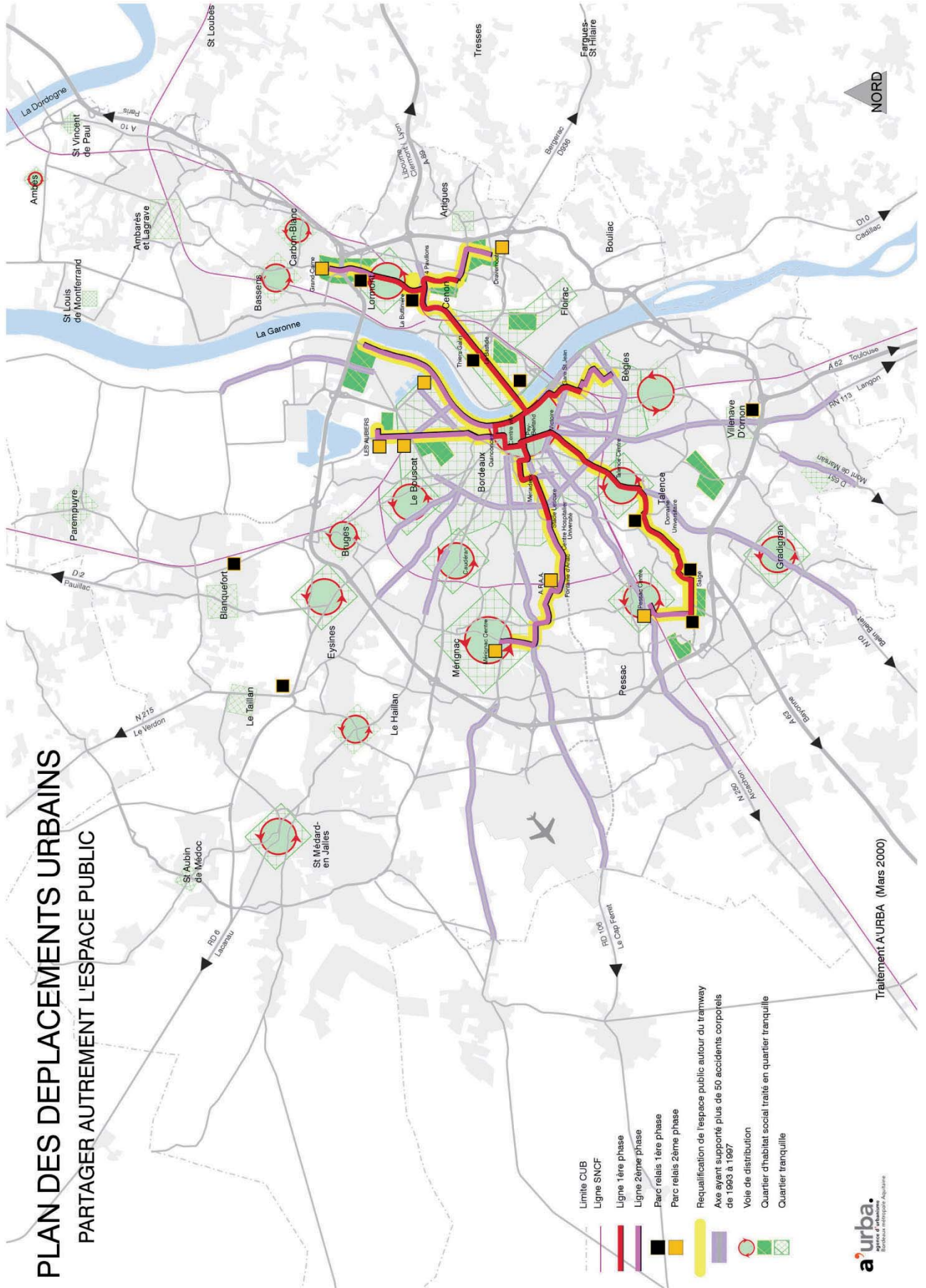




# PLAN DES DEPLACEMENTS URBAINS AMELIORER LES TRANSPORTS COLLECTIFS



# PLAN DES DEPLACEMENTS URBAINS PARTAGER AUTREMENT L'ESPACE PUBLIC



- Limite CUB
- Ligne SNCF
- Ligne 1ère phase
- Ligne 2ème phase
- Parc relais 1ère phase
- Parc relais 2ème phase
- Requalification de l'espace public autour du tramway
- Axe ayant supporté plus de 50 accidents corporels de 1993 à 1997
- Voie de distribution
- Quartier d'habitat social traité en quartier tranquille
- Quartier tranquille



# PLAN DES DEPLACEMENTS URBAINS

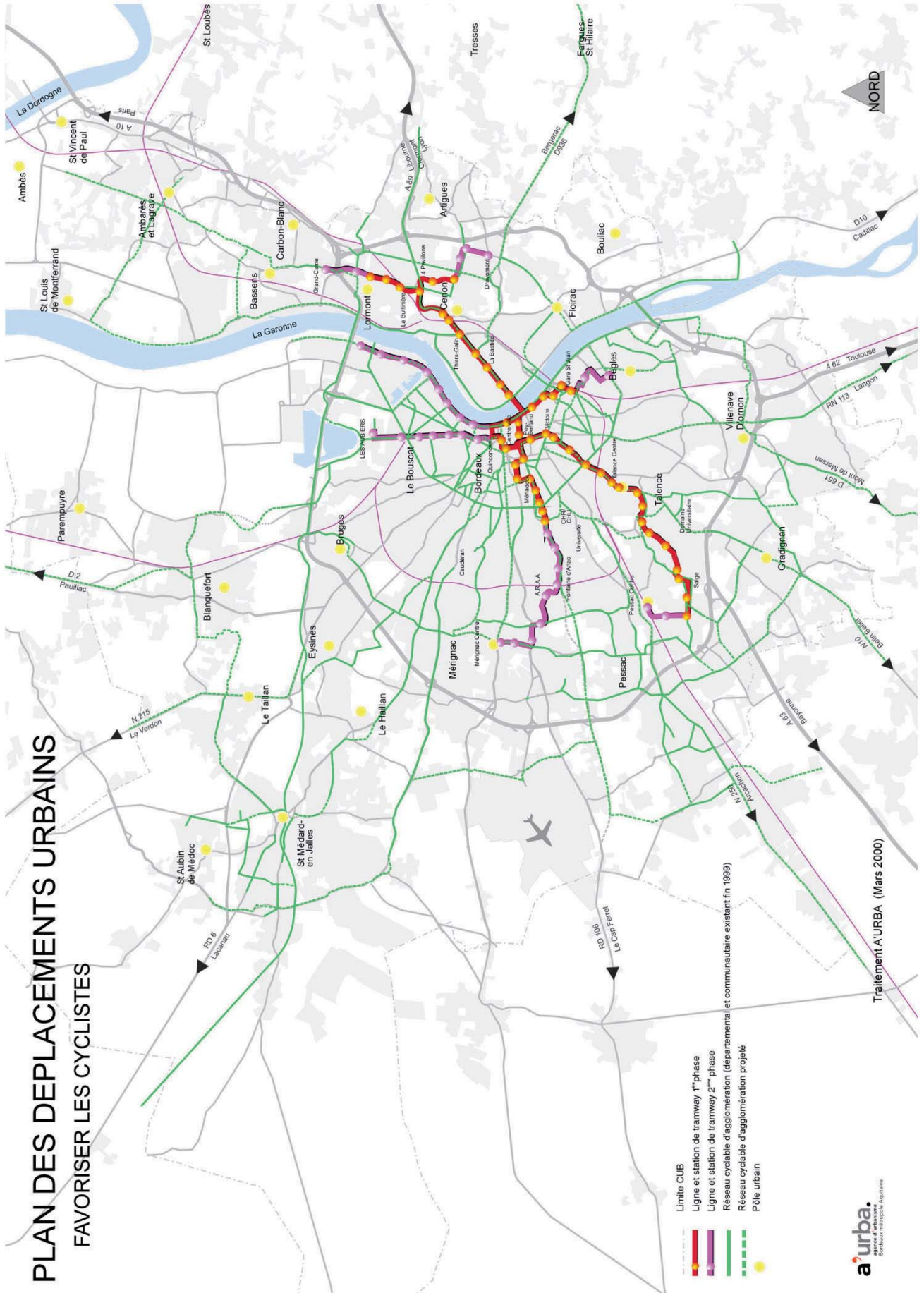
## PRINCIPE DE PLAN DE CIRCULATION

### CENTRE-VILLE ET BOULEVARDS



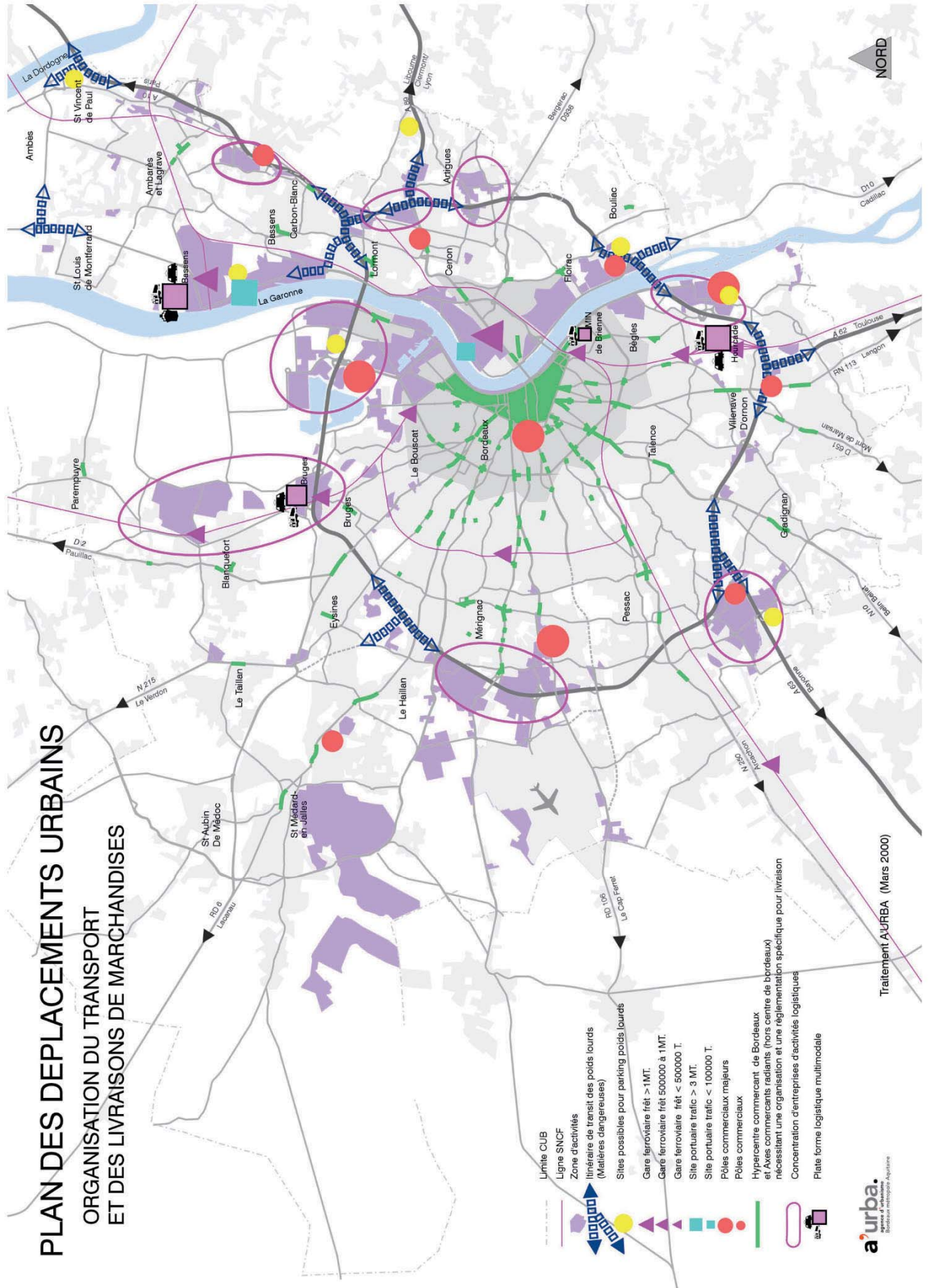
- Zone centrale à trafic modéré
- Tracé du tramway
- Boulevard d'agglomération
- Voie d'accès et de contournement du centre
- Voie de liaison inter quartier
- Voie structurante de quartier
- Voie à trafic réduit
- Voie piétonnière
- Zone 30

# PLAN DES DEPLACEMENTS URBAINS FAVORISER LES CYCLISTES





# PLAN DES DEPLACEMENTS URBAINS ORGANISATION DU TRANSPORT ET DES LIVRAISONS DE MARCHANDISES



## **5. Les résultats attendus**

## 5. Les résultats attendus

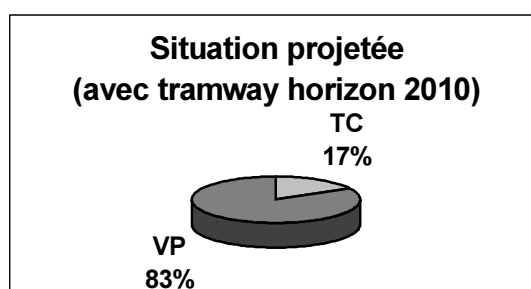
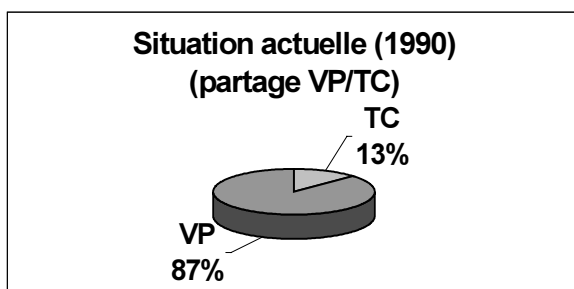
### 5.1 Premiers objectifs quantifiés :

Les résultats attendus pour chacune des actions font l'objet d'une évaluation multicritère dans les annexes du projet. Dans l'attente d'une quantification précise dépendante de la mise en œuvre détaillée et du suivi des effets du plan des déplacements urbains à venir, une première sélection des objectifs principaux du plan d'actions peut être énoncée.

- En terme de répartition des déplacements motorisés :

Le principal résultat attendu est de contribuer, en appui avec la réalisation du tramway, à un renversement des parts de marché des déplacements motorisés qui montrent depuis 30 ans une augmentation continue de la part de l'automobile.

L'ensemble des actions décrites dans l'axe 3 du projet (réalisation d'un réseau de tramway de 44 km, réorganisation du réseau de bus) associé à la construction d'un schéma intermodal contribuent à atteindre les objectifs globaux de report modal fixés énoncés dans l'enquête publique du tramway qui sont rappelés ci-dessous.



Les objectifs fixés globalement sont relayés, plus localement, en fonction des effets complémentaires des actions prévues au PDU et notamment la mise en œuvre d'une politique de reconquête des espaces publics, d'une politique de stationnement plus sélective et de l'attractivité de l'offre en transports en commun.

- En terme de fréquentation du réseau :

Les objectifs de clientèle s'établissent à 65 millions de déplacements en transports en commun en 2004 contre 52 millions aujourd'hui. Ces objectifs de fréquentation reposent entre autres :

- sur l'atteinte des objectifs de qualité de service (fréquence, régularité) fixés au délégataire des transports en commun,
- sur le respect d'une vitesse commerciale fixée à 21 km/h pour le tramway,
- sur une évolution de la politique d'intermodalité, l'objectif à l'horizon du Plan des déplacements urbains étant de faire en sorte que les parcs relais soient fréquentés à 95 % de leur capacité au moins.

- En terme d'environnement et de santé publique :

- Pour ce qui concerne le niveau de bruit des infrastructures routières, l'objectif est de répondre aux exigences de la loi du 31 décembre 1992, relative à la lutte contre le bruit, et ses textes d'application qui instituent, pour les infrastructures terrestres nouvelles, transformées ou modifiées, la notion de niveaux sonores admissibles : Pour les voies dont le trafic moyen journalier annuel (TMJA) est inférieur à 5.000 véhicules par jour, les niveaux sonores à respecter sont de 65 dB (A) en période diurne (6 h – 22 h) et 60 dB (A) en période nocturne (22 h – 6 h).
- Réduction du nombre global des accidents. Pour les deux roues et les piétons, l'objectif est de baisser de 30 % le nombre d'accidents corporels.
- Renouvellement des bus de la Communauté urbaine de Bordeaux à 50 % par l'achat de bus à énergies alternatives et renouvellement des automobiles et utilitaires de la Communauté urbaine de Bordeaux à 30 % par l'achat de véhicules à énergies alternatives.

- En terme de partage de la rue :

Il est prématuré de quantifier précisément les gains attendus pour les modes alternatifs à l'automobile en l'attente de la définition des mesures précises, mais l'objectif quantifié de rendre 50 km de linéaire de trottoirs aux piétons dans les cinq ans figure déjà dans les actions définies .

## **5.2. Réponses aux objectifs d'un développement durable :**

Une première évaluation des effets du projet de PDU a été établie en fonction des axes stratégiques proposés. Elle peut s'énoncer d'autre part en relation avec les objectifs poursuivis à long terme :

- Les effets sur l'amélioration de l'environnement :

Les effets attendus en matière d'amélioration de l'environnement sont multiples et concernent tant le cadre de vie quotidien que l'environnement global de l'agglomération.

Ceux-ci seront progressifs au fur et à mesure de la mise en œuvre des actions. On peut citer sur le court terme : la mise en service du programme de protections phoniques, la réduction du trafic de transit dans les centres et les zones denses, la réduction des vitesses qui auront des effets immédiats sur la sécurité, le niveau de bruit et la pollution de l'air.

A moyen terme, la reconquête progressive des espaces publics et des grands axes pour un meilleur partage de l'espace contribuera à améliorer le cadre de vie et également à renforcer les effets induits cités précédemment.

- Les effets sur l'amélioration de l'économie générale du système :

Les résultats sur l'économie générale du système en faveur de déplacements plus sûrs, plus faciles, mettent à jour deux horizons :

- l'horizon long terme, où les résultats attendus d'une politique visant à organiser le territoire métropolitain en faveur de la ville de proximité seront perceptibles,
- l'horizon court terme, où le partage de l'espace et la politique en faveur des modes de proximité pourront avoir des effets concrets.

S'y ajoutent en outre les résultats attendus dans la construction d'une offre alternative compétitive à l'automobile, en faveur des transports en commun et de l'intermodalité.

- Les effets sur la solidarité d'agglomération :

Les résultats sur l'objectif d'amélioration des solidarités entre les citoyens seront eux aussi perceptibles à des horizons différents :

- la réalisation d'actions rapides en faveur de la desserte TC des quartiers d'habitat social, en préfiguration ou en complément du tramway pourra contribuer à leur désenclavement prioritaire.
- La mise en œuvre du volant d'actions prévu dans l'axe N°7 « communiquer, informer et sensibiliser pour de nouveaux comportements » pourra, elle aussi, être porteuse de résultats en terme de comportements plus collectifs.

- Les effets sur la sécurité routière :

Les effets sur la sécurité routière sont mesurés par l'observatoire des accidents depuis 1982.

A court terme, les résultats attendus concernent la réduction du nombre d'accidents. A plus long terme, le développement du partage modal de la vie contribuera à aménager la ville de façon moins accidentogène.

### **5.3 Les résultats attendus par axes stratégiques :**

Chacune des actions fait l'objet d'une évaluation multicritère présentée en annexe. Les principales résultantes attendues du programme proposé sont présentées ci-après, en les regroupant en fonction des sept axes stratégiques.

Axe 1 : Réduire les émissions nuisantes à la source

- Les actions sur la limitation de vitesse sont essentielles pour obtenir des résultats significatifs en termes de réduction d'un certain nombre de nuisances (bruit, accidents, émissions de polluants atmosphériques), et participent indirectement à l'amélioration du cadre de vie collectif.  
La baisse de la vitesse de pointe sur les axes (et notamment la rocade) et la mise en place de système ou d'aménagement agissant sur la régularité des flux sont des leviers importants pour limiter les consommations d'énergie, et par voie de conséquence la pollution de fond sur l'agglomération, mais également pour diminuer les niveaux sonores.  
Afin de renforcer l'efficacité de cette action, le traitement des chaussées des axes urbains très bruyants doit permettre d'atténuer les émissions de bruit issues du roulement des pneus.  
Les premiers résultats doivent être observés à l'horizon de 5 ans.
- Les actions portant sur l'énergie des véhicules offrent des résultats très positifs en termes d'image et d'effet d'entraînement, même si l'impact sur la réduction des nuisances ne sera que marginal  
Le développement des véhicules à énergies alternatives, que ce soit pour le parc des bus ou pour les automobiles et utilitaires des services communautaires, doit permettre de réduire les émissions et notamment les particules (diesel) même si c'est dans une faible proportion à l'échelle de l'agglomération, mais il s'agit surtout d'une valeur d'exemple auprès du public.  
A l'horizon de 5 ans, mais plus certainement à 10 ans, l'augmentation du nombre de véhicules moins polluants en circulation doit améliorer la situation environnementale, d'autant que les véhicules à énergies alternatives sont également moins bruyants.

- Des résultats positifs sont à attendre d'une incitation à la réduction de l'usage par les salariés des véhicules polluants notamment en favorisant ceux qui utilisent des vélos ou des véhicules moins polluants, ou par une politique de stationnement préférentielle en terme de qualité de service. Le délai d'efficacité de cette mesure est difficile à cerner car il dépend pour beaucoup des comportements individuels.
- Enfin la gestion du risque lié au transit des poids lourds et plus particulièrement des matières dangereuses doit apporter des résultats rapides en fonction de l'application du schéma directeur des itinéraires poids lourds en cours d'élaboration par la communauté urbaine de Bordeaux (cohérence et continuité du réseau, harmonisation des réglementations entre communes, clarification du rôle des différentes voiries). D'ici 8 ans, ce problème doit se résoudre.

## Axe 2 : Organiser le territoire pour maîtriser les flux

Deux groupes d'actions ont été définis selon qu'elles portent sur la réalisation à court terme d'infrastructures et d'aménagements de voiries améliorant le réseau existant ou sur des orientations d'urbanisme à moyen et long terme.

- Les infrastructures projetées ont pour objet d'améliorer des situations non satisfaisantes en terme d'adaptation de certaines voiries aux trafics avec le surcroît de nuisances supportées par les riverains. Dans tous les cas, les études de projet de ces nouvelles voies devront prendre en compte les impacts sonores.  
Actuellement, certains aménagements de voiries (maillage des voiries d'agglomération) sont indispensables pour décharger une partie de la circulation existante sur des grands axes très urbanisés vers des zones moins denses. Ponctuellement, des améliorations rapides liées aux programmes prioritaires de protection contre le bruit ou à la réalisation de projets de voiries engagés (ex : Voie de Desserte Ouest à Mérignac pour dévier l'avenue A. Briand) vont apporter des résultats positifs avant 5 ans en termes de bruit, d'accidents et de qualité de vie des riverains des axes déchargés.  
A moyen terme, la réalisation de la déviation d'Eysines doit avoir le même effet sur la circulation dans la traversée du Vigean.  
La poursuite de la mise à 2 x 3 voies de la rocade vise à détourner le maximum de trafic de transit du centre-ville avec comme corollaire la réalisation d'un franchissement de la Garonne au niveau de l'avenue Lucien Faure pour rendre plus sûr le pont d'Aquitaine. Ceci participe à un équilibrage de l'usage du réseau en séparant les fonctions urbaines, des fonctions de transit.

- L'introduction de règles d'urbanisme visant à organiser le développement urbain, à densifier l'habitat et à implanter les équipements autour des transports en commun, est une action forte. Elle donne des résultats positifs sur tous les thèmes (environnement, économie, équité) en réduisant l'usage de la voiture à long terme et en favorisant les déplacements de proximité par des modes doux (piétons, deux roues).  
L'attractivité du réseau de transport collectif et une politique urbaine publique d'accompagnement doivent permettre d'attirer certaines demandes d'implantations de bureaux ou de logements qui ne nécessiteront plus un usage régulier de la voiture.  
Le renforcement des centres par le développement d'équipements ou de services de proximité en liaison avec la régulation des extensions de grandes surfaces en périphérie doit permettre de limiter les déplacements en automobile (courts et longs). Les premiers résultats en termes de réduction des nuisances, d'amélioration des niveaux de services et de restructuration urbaine, sont à attendre à l'horizon de 10 ans au moins en raison des délais d'aménagement et de la lenteur des mutations urbaines.

L'ensemble des actions proposées en matière d'urbanisme n'offrira pleinement ses effets qu'à moyen et long terme. Leurs objectifs seront repris et confirmés dans les documents de planification urbaine (Schéma Directeur et PLU).

### Axe 3 : Améliorer les transports collectifs

Les résultats attendus peuvent se regrouper en quatre grands thèmes principaux concernant : la qualité de service et la tarification, l'image et la lisibilité du réseau TC, l'intermodalité, et l'équité sociale et territoriale dans l'offre de service.

- Concernant la qualité de service et la tarification, la mise en place du tramway représente le catalyseur de la refonte globale du système de transport en commun.  
Les actions complémentaires prévues au PDU telles que l'aménagement de sites propres bus en préfiguration d'une desserte ultérieure par le tramway, l'amélioration de la qualité de l'offre bus, et la potentialité d'une amélioration des fréquences en heures creuses pour rabattre les usagers sur le tramway doivent augmenter la compétitivité du réseau de TC par rapport à la voiture et optimiser l'objectif de report modal.  
L'amélioration du niveau de service doit peser favorablement sur l'attractivité des transports en commun, et donc sur leur fréquentation.  
La mise en place d'une nouvelle billetterie va permettre de définir une nouvelle gamme de titres de transport répondant davantage aux attentes de la clientèle en facilitant la gestion du point de vue de l'exploitant.



La mise en service du tramway dès la première phase produira des résultats sensibles et perceptibles dans la pratique générale des déplacements.

- L'arrivée du tramway, mode de transport moderne et respectueux de l'environnement, sera aussi l'occasion de faire évoluer l'image des transports collectifs afin d'en accroître l'attractivité. Il s'agira, entre autres de doter le réseau d'un nom et d'une signalétique et de changer l'habillement du réseau de bus en liaison avec le tramway. De plus le tramway s'appuie sur un réseau intégralement en site propre ce qui offre une bonne lisibilité autour duquel les bus doivent s'organiser.  
La redéfinition du système d'information des voyageurs doit participer à cette amélioration de l'image du réseau.
- L'intermodalité est basée sur une complémentarité entre plusieurs modes de transports (individuels ou collectifs) dans le souci d'une meilleure compétitivité du réseau de transport collectif. Le report modal sera facilité.  
Les parcs relais associés au réseau de tramway doivent capter une partie des déplacements réalisés en automobile notamment dans leur partie terminale à destination du centre-ville. Ceux-ci atteindront leur efficacité maximale lors de la deuxième phase de réalisation du réseau à l'horizon 2007.  
Le renforcement des lignes régionales SNCF et une meilleure articulation entre le réseau ferroviaire, le réseau interurbain et le réseau urbain permettront une maîtrise du trafic automobile en provenance des communes périurbaines.
- Le développement du service spécifique à destination des personnes à mobilité réduite, en complément du tramway, est prévu pour répondre à une demande croissante d'accessibilité à la ville pour tous.  
La desserte des quartiers d'habitat social (Hauts-de-Garonne, Saïge, puis Bacalan-Claveau, les Aubiers, Le Grand-Parc, Belcier) sera renforcée par la mise en service du tramway mais également par une optimisation du réseau de bus. A moyen terme, les transports publics répondront mieux aux demandes des habitants de ces quartiers. De plus, une tarification prenant en compte les caractéristiques sociales des usagers sera proposée en liaison avec la nouvelle billetterie.  
Enfin, la mise en place de services à la demande pour des secteurs difficilement desservis par le réseau permettra une accessibilité à toutes les fonctions urbaines à un coût raisonnable.

Au niveau global, la réalisation du tramway et la réorganisation du réseau de bus permettront de réduire sensiblement la part relative de la voiture particulière dans les déplacements motorisés, en priorité pour les liaisons centre-centre et centre-périphérie. Le système global de transports collectifs

offrira un nouveau service, avec une image forte et positive, pouvant retrouver une compétitivité par rapport à la voiture particulière.

De plus, le tramway va réduire l'espace dévolu à l'automobile sur la voirie, donc diminuer les nuisances de proximité, les pollutions atmosphériques, le bruit et les risques d'accidents dans les rues concernées.

Le report modal entraînera une baisse de la congestion à l'heure de pointe et donc des gains de temps pour l'utilisateur. C'est un facteur favorable à la diminution des nuisances, notamment des surémissions de polluants dans les embouteillages.

#### Axe 4 : Partager autrement l'espace public

- La mise en place d'un nouveau plan de circulation d'agglomération pour protéger les centres-villes des trafics de transit et notamment ceux concernés par le tramway va entraîner une diminution des nuisances dans les centres-villes concernés dès la mise en place des actions.  
En effet, les réaménagements réduiront le trafic automobile et les nuisances qui y sont liées (pollution, bruit, accidents, dégradation du cadre de vie, stress). Les résultats seront en rapport avec l'état d'avancement des travaux du tramway mais seront visibles dès la première phase, à l'horizon de 5 ans.  
De plus, le programme de requalification de voiries principales doit offrir un meilleur cadre de vie aux riverains notamment en réduisant les nuisances et en améliorant la sécurité et ceci très rapidement dès que l'axe sera traité.
- En parallèle, la définition de plans de modération du trafic automobile dans les quartiers péri-centraux doit permettre de lutter contre les reports de trafic parasite.  
La mise en place de règles spécifiques d'aménagement, que ce soit par la végétalisation, le mobilier urbain, l'éclairage ou bien par le traitement des abords des équipements publics ou des écoles doit améliorer la protection des piétons et des cyclistes en modifiant l'ambiance de la rue.  
La protection des piétons et des deux-roues doit ressortir de ces actions en permettant des déplacements plus sûrs pour tous.  
La réservation temporaire de la voirie à d'autres usages (animation de rue, journées sans voiture, les courses du samedi,...) renversera les priorités d'occupation de l'espace par la voiture.
- Enfin, l'objectif d'affectation de 50% au plus de l'espace public à la voiture apportera progressivement de nombreux résultats positifs sur le plan de l'environnement, de l'économie et de l'équité. En améliorant le cadre de vie collectif et en réduisant la place de l'automobile, cela entraînera une baisse des niveaux de bruit, des risques d'accident, de la pollution et des nuisances de proximité et améliorera les conditions de déplacement des autres modes.

## Axe 5 : Favoriser les piétons et les cyclistes

- La sécurisation des déplacements piétons ne peut s'effectuer, compte tenu de la situation actuelle, que par des moyens coercitifs contre les voitures : programme de bornage des trottoirs, suppression des stationnements illicites. Les résultats sont immédiats sur l'axe traité. Il est à noter que le bornage des trottoirs suscite une opinion favorable de la part des usagers, mais qu'une campagne de communication devra être menée auprès de la population.

Afin d'obtenir des résultats appréciables qui se pérennisent sur 5 et 10 ans en terme de réduction des risques d'accidents mais également pour une meilleure accessibilité aux fonctions urbaines, un aménagement des itinéraires piétons, incluant un repérage spécifique, est nécessaire.

L'initialisation d'un schéma directeur des continuités piétonnes participera à cette démarche, notamment en facilitant son articulation avec les réseaux de transport en commun (bus et tramway). Ceci modifiera la perception du mode de déplacement pédestre en dissuadant l'usage de l'automobile par des aménagements attractifs pour les piétons.

- L'essor de l'usage du vélo passe par le développement d'un réseau d'itinéraires cyclables cohérent avec des possibilités de stationnement sans risque de vol. L'effort actuel de la Communauté Urbaine sur ce type de déplacement doit être poursuivi afin d'obtenir des résultats avant 5 ans sur une augmentation de la part modale des déplacements en vélo. La réalisation de ces aménagements participera à l'amélioration du cadre de vie notamment en réduisant l'espace dévolu à l'automobile. Cependant, il est nécessaire de communiquer autour de ces réalisations afin de faire connaître le réseau cyclable.

A moyen terme, (entre 5 et 10 ans), la montée en puissance du réseau de transport en commun doit favoriser l'intermodalité avec le vélo.

## Axe 6 : Organiser le stationnement et les livraisons

Les actions portant sur le stationnement peuvent avoir des résultats visibles et spectaculaires à l'horizon de 5 ans notamment par rapport à l'occupation de l'espace urbain par les voitures et aux nuisances qui y sont liées.

Les principaux résultats attendus sont les suivants :

- Le premier résultat concerne la réduction progressive des places illicites et la mise en place d'une politique globale de stationnement permettant de répondre aux besoins tout en dégagant l'espace public. Ce programme, accompagné d'actions concomitantes portant sur la suppression du stationnement illicite et le respect du stationnement payant par la verbalisation et la mise en fourrière, permet une redistribution des usages au détriment des migrants domicile-travail. L'extension du stationnement payant dans les centres urbains et sur certains pôles bien desservis par les transports collectifs peut offrir de bons résultats sur la limitation de l'usage de la voiture, tout en améliorant l'attractivité pour certains usagers de courte durée (visiteurs).
- Le deuxième porte sur une action de réduction du trafic automobile, du type domicile-travail, en agissant sur les stationnements longue durée. Des résultats significatifs seront obtenus par la réduction des places de parking au lieu de travail dans les centres-villes.  
La réalisation de parkings intermodaux et de parcs relais complémentaires doit diminuer le nombre de véhicules à destination du centre-ville au profit d'une correspondance avec le réseau Tram/bus. Cependant, l'accessibilité aux fonctions urbaines sera maintenue voire renforcée pour les autres usagers.  
La suppression des places de stationnement pour les déplacements domicile-travail doit être graduelle en fonction de l'avancement des travaux du tramway, sachant qu'en l'absence de moyens de déplacements alternatifs et d'une campagne de communication ciblée, cette action produira des résultats décevants, voire sera sujette à conflit au sein des entreprises. La mise en place de plans de mobilité dans les entreprises et les administrations ne répondant que partiellement aux besoins, une desserte TC est nécessaire.  
Les résultats seront progressifs et observables à court, moyen et long termes en fonction de l'aménagement du tramway mais également par la pérennisation d'actions sur les règlements d'urbanisme pour les stationnements au lieu de travail.
- Le troisième concerne l'intermodalité : la réalisation d'un programme important de parcs relais et de parkings aux abords des centres apportera une amélioration dans l'occupation de l'espace par l'automobile.

A moyen terme, les déplacements domicile – travail mais également d'autres motifs à destination du centre doivent être en partie captés. Une diminution du trafic automobile est à escompter avec, en corollaire, la baisse des nuisances liées à l'automobile.

A long terme (10 ans et plus), les actions sur le stationnement sont celles qui représentent la meilleure possibilité de jouer un effet régulateur et de réduire la part de l'automobile sur tout ou partie du déplacement.

- Le quatrième concerne le transport et la livraison de marchandises en ville : les effets attendus touchent l'harmonisation de la réglementation sur le stationnement et la circulation des poids lourds mais aussi l'intégration de la problématique des livraisons dans les documents d'urbanisme en prévoyant la création d'aires de livraisons ou d'enlèvement de marchandises sur le domaine privé.
- La cinquième concerne l'accessibilité du centre-ville et le stationnement des personnes à mobilité réduite. L'année 2003 leur était symboliquement consacrée.

Axe 7 : Communiquer, informer et sensibiliser pour de nouveaux comportements

L'information et la sensibilisation sont deux démarches nécessitant de la persévérance dans l'action car toute nouveauté doit faire l'objet d'explications. Ce sont des actions indispensables à la réussite de tout le programme proposé dans le projet de PDU. Les résultats à court terme seront variables du fait de la nécessité d'une modification importante des habitudes et des comportements de la part des individus, c'est pourquoi il est nécessaire de communiquer.

- Pour le public, des actions de communication ou d'information régulières et permanentes sont nécessaires.  
La réalisation d'un plan de communication sur les thèmes associés au PDU représente l'action la plus efficace sur de nombreux points (réduction des nuisances, usages de transports en commun, sécurité routière,...). Cependant, en fonction de certains thèmes, le délai d'efficacité peut être plus ou moins rapide. En effet, ce qui est lié à l'usage de la voiture peut rencontrer une attention particulière si cela ne modifie pas radicalement les habitudes mais pour ce qui est lié à des changements de comportement (à titre d'exemple : le report modal sur les TC), la visibilité du résultat sera plus progressive.

Les meilleurs résultats seront obtenus à partir de la mise en service du tramway (effet d'image) et se poursuivront avec des campagnes de sensibilisation régulière au cours de la deuxième phase.

A ce titre, la sensibilisation dans les écoles à l'usage des transports en commun peut avoir des résultats positifs auprès des enfants et des parents. De plus des campagnes ponctuelles comme les journées sans voiture ou les bus gratuits, si elles offrent un côté médiatique, peuvent également faire découvrir d'autres modes de déplacement, qui peuvent se pérenniser au détriment de l'automobile.

- Pour les entreprises ou les administrations, des démarches partenariales sont à initier et pourront avoir un effet très positif par l'effet d'exemplarité. L'information des entreprises et leur implication (mise en place d'une structure de concertation pérenne comprenant les organisations professionnelles de transport, les fédérations de commerçants ..., information sur les véhicules moins polluants, création d'un label qualitatif, charte de bonne conduite,...) doivent modifier certaines pratiques et apporter des résultats significatifs en matière de réduction des nuisances, accidents, bruit,....

La mise en place de plans de mobilité à la communauté urbaine et dans les entreprises ou les administrations peut déjà avoir des résultats significatifs dans les 5 ans mais c'est sur le long terme que l'efficacité de ces plans peut être jugée car il va falloir passer progressivement d'une politique favorisant l'automobile à une politique privilégiant d'autres modes. Ceci entraînera nécessairement une modification importante des comportements.

A l'horizon de 10 ans, en fonction du nombre de personnes concernées et de l'avancement des travaux du tramway, la sensibilisation sur ce thème doit rencontrer une attention plus soutenue de la part des employeurs.

#### **5.4 Un dispositif d'ensemble pour évaluer le résultat des actions**

L'outil essentiel dans l'information, le suivi et l'évaluation repose dans la création d'un observatoire du PDU (proposé dans l'axe 7) car l'appréciation de certains indicateurs doit se faire de manière continue. Il s'agit également d'un outil d'aide à la décision en fonction des résultats observés dans l'application des actions proposées. Un état de référence (année 2000) a été établi par l'a-urba.

Un observatoire des effets du tramway est déjà mis en place pour suivre les évolutions liées à sa réalisation.

Les autres effets du PDU seront également observés afin de tirer les enseignements des premières applications d'actions, d'en mesurer leur

efficacité, de proposer des ajustements ou de nouvelles mesures pour des actions au-delà de 5 ans.

Cet Observatoire a une compétence transversale lui permettant d'effectuer l'évaluation des résultats du point de vue des objectifs fixés par le suivi des types d'indicateurs présentés ci-dessous.

- Environnement

Les principaux critères d'analyse portent sur la qualité de l'air, la consommation d'énergie, le cadre de vie quotidien, la consommation d'espace, le bruit, les accidents.

Les indicateurs pouvant être retenus pour ces critères concernent à titre d'exemple, le nombre de véhicules moins polluants de la compétence communautaire, l'analyse des demandes de permis de construire, la détermination des surfaces d'espaces verts accessibles au public et le nombre d'arbres plantés sur les espaces publics, le nombre d'interventions des services de voirie pour l'entretien des linéaires, l'étude des niveaux de bruit sur les principaux axes et sur les axes requalifiés, le recensement des accidents graves (et nombre de morts), le taux de verbalisation par axes et mesures régulières des vitesses pratiquées,....

- Economie générale du système :

Les critères d'analyses portent sur les investissements et sur le fonctionnement tant en matière de voirie, que de transports en commun (urbains, interurbains, ferroviaires) ou encore sur les comportements modaux.

Les indicateurs peuvent aborder le kilométrage annuel de voirie requalifiée, la mesure de la productivité du réseau de TC (km ou PKO / effectif, voyages / PKO, voyages / km), les conditions financières d'exploitation (recettes / km, charges d'exploitation / km, recettes / voyages, recettes / dépenses), la politique d'investissement de l'autorité organisatrice (âge moyen du parc), les problèmes spécifiques à des situations locales (points durs de franchissement, ponctualité des passages, vitesse commerciale), le kilométrage de sites propres bus (potentiellement aménageables en tramway), le taux d'occupation des parcs relais, l'évolution des ventes de billets combinés ou d'abonnement multi-modes. Le suivi des abonnements pour le stationnement des résidents et pour l'offre stationnement visiteurs en centres-villes, l'évolution de la répartition de la population et des emplois (recensement à l'îlot, population - emplois), desserte des grands équipements.

- Solidarité d'agglomération :

Les indicateurs porteront sur le suivi de l'opinion et des demandes, la qualité de la desserte des quartiers prioritaires dépendant de la politique de la ville, l'évolution du taux de mobilité des habitants des quartiers sociaux desservis par le tramway, le renforcement du service spécialisé de transport à la demande des personnes à mobilité réduite, l'accessibilité au réseau (bus à plancher bas, Tramway) et le taux de fréquentation par la catégorie d'usagers à mobilité réduite (handicapés, personnes âgées, mères de famille...).



**6. Mettre en œuvre et faire vivre  
le premier Plan des  
Déplacements Urbains  
Communautaires**

## **6. Mettre en œuvre et faire vivre le premier Plan des Déplacements Urbains communautaires**

### **6.1 Organiser les structures de mise en œuvre et de suivi du plan des déplacements :**

Le plan des déplacements urbains porte sur les grands choix d'organisation, de gestion et d'aménagement de l'offre en déplacements pour cinq ans (2000 – 2005).

Les orientations retenues se concrétisent

- dans une programmation prévisionnelle des actions que la Communauté Urbaine décide de mener dans son domaine de compétences
- dans l'initiative d'actions conjointes – appelées actions à initier – proposées à l'Etat et aux autres collectivités territoriales.

Ces orientations conduisent également à prévoir des actions dont les conditions de faisabilité sont à réunir. La recherche de leur faisabilité sera engagée dès le 1<sup>er</sup> plan des déplacements – sous le label démarche de progrès – afin d'accroître les marges de manœuvre pour les décisions du deuxième plan qui sera mis en œuvre ultérieurement (2006 – 2010).

Les actions à programmer font appel aux différents leviers des politiques locales : aménagement et gestion du stationnement, de la voirie et des transports collectifs ; sensibilisation, information et concertation avec les citoyens ; adaptation de la planification urbaine.

La multiplicité des actions prévues impliquera un grand nombre d'acteurs qui devront se coordonner dans l'espace et dans le temps. La création d'une structure forte pour mettre en œuvre et suivre le plan des déplacements urbains de la communauté urbaine apparaît donc importante pour l'efficacité recherchée.

Il est par ailleurs important que les acteurs publics des déplacements locaux – communauté urbaine, Etat, Région et Département – soient régulièrement réunis pour associer leurs efforts. L'ambition commune de favoriser les alternatives à l'automobile et d'offrir de meilleurs échanges et correspondances aux usagers des réseaux SNCF, cars interurbains et bus urbains suppose une pratique de partenariat actif.

La structure de mise en œuvre proposée se décompose en quatre entités.

## Une organisation de mise en œuvre et de suivi du plan de déplacements urbains structurée

### Le comité de suivi

Présidence : M. le Président de la Communauté Urbaine de Bordeaux

Composition :

- ◆ M. le Préfet
- ◆ M. le Préfet délégué à la sécurité
- ◆ le directeur de l'Équipement
- ◆ les représentants des élus de la communauté urbaine de Bordeaux, de la Région, du Département, des maires de la communauté urbaine de Bordeaux

Rôles :

- Est informé des programmes annuels de l'Etat et des collectivités et formule des avis sur leurs cohérences avec le plan des déplacements urbains
- Oriente la mise en œuvre du plan des déplacements urbains et décide de ses ajustements
- Évalue la progression des résultats
- Définit le plan de communication et le fait appliquer

Périodicité des réunions : une à deux fois par an.

### Le comité technique de mise en œuvre

Présidence : M. l'élu délégué par le comité de suivi.

Composition :

- ◆ les fonctionnaires représentant l'Etat, la communauté urbaine de Bordeaux, la Région et le Département, l'a-urba, ainsi que les animateurs ou experts des groupes thématiques du plan des déplacements urbains.

Rôles :

- Prépare les décisions et les avis du comité de suivi.
- Suit les travaux de la mission PDU de la communauté urbaine.
- Valide la méthodologie et les travaux de l'observatoire.
- Recueille les avis des acteurs concernés par les déplacements.

Périodicité de réunions : quatre fois par an.

La mission de mise en œuvre du PDU :

- Est constituée au sein des services de la communauté urbaine.
- Coordonne les actions des services opérationnels.
- S'assure de l'étude des précisions d'actions demandées par les communes au moment de la formulation de leur avis.
- Précise les programmes détaillés, les modalités spécifiques aux territoires, les calendriers.

Rapporte au comité technique

L'observatoire du plan des déplacements :

- Recueille les données des observatoires spécifiques
- Construit l'Observatoire des indicateurs de suivi pluri-annuels.
- Informe et alerte le comité technique et la mission PDU de la Communauté Urbaine
- est assuré par la CUB pour le suivi de la mise en œuvre et l'a-urba pour le suivi des effets.

### **Le comité de suivi**

La communauté urbaine et l'Etat, associés dans l'élaboration du projet du premier plan des déplacements urbains, décident de pérenniser leur association durant les cinq années de sa mise en œuvre. Ils instituent pour cela le comité de suivi du plan. La région d'Aquitaine et le département de Gironde sont invités à participer au comité de suivi, ainsi que des Maires de la communauté urbaine. Le comité se réunira une ou deux fois par an.

Le comité de suivi sera un lieu d'informations réciproques pour la communauté urbaine, l'Etat, la région Aquitaine et le département de Gironde sur leurs actions ayant une incidence dans le domaine des déplacements, de la sécurité routière et de la qualité de l'air. Les partenaires présenteront annuellement le programme des opérations intéressant la communauté urbaine et l'aire environnante. Des avis seront formulés sur la prise en compte des orientations du plan des déplacements urbains de la communauté urbaine par ces programmes annuels.

La mise en place du plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération de Bordeaux et son application feront l'objet de communications régulières au comité de suivi du plan. Notons que le P.P.A. est en cours d'élaboration.

Le comité de suivi est l'organe d'orientation du plan des déplacements urbains et en garantit la mise en œuvre. Il assure l'application des choix politiques fixés par les élus à l'issue de la concertation avec les citoyens, notamment de l'enquête publique de 1999 sur le projet de plan. Le comité de suivi arbitre les conflits qui pourraient apparaître dans la mise en œuvre des actions du plan, en précisant et recadrant au besoin les choix politiques.

Au cours de sa première réunion, il mandatera le comité technique pour la mise en œuvre du plan. Il fixera également le rôle et les moyens de la mission PDU de la communauté urbaine et de l'observatoire du plan des déplacements urbains.

### **La mise en œuvre du plan : le comité technique**

Le comité technique constitué pour la mise en œuvre du plan des déplacements est présidé par un élu délégué par le comité de suivi. Il est composé de façon permanente des fonctionnaires de l'Etat, de la communauté urbaine, de la Région et du Département, de l'a-urba et des animateurs des groupes de travail du plan des déplacements urbains.

Le comité technique examinera les prescriptions du plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération (PPA) de Bordeaux lorsqu'il sera promulgué et vérifiera que le premier plan des déplacements urbains de la communauté

urbaine permet d'atteindre les objectifs de qualité dans les délais que le PPA aura prescrits.

Le comité technique prépare les travaux et décisions du comité de suivi. Il se réunit au moins quatre fois par an.

Il fixe les objectifs annuels de la mission PDU créée au sein de la communauté urbaine, statue sur ses propositions et se saisit de toute question de déplacements que ses membres jugent utile d'examiner. Il prend l'initiative de réunir les groupes de travail thématiques constitués dans la phase d'élaboration du projet de plan et recueille, dans ce cadre, les avis des personnes compétentes les plus représentatives des composantes sociales et professionnelles concernées.

### **La mise en œuvre du plan : une mission PDU au sein des services communautaires**

La communauté urbaine décide de créer, au sein des services communautaires, une mission PDU chargée de :

- coordonner les services et opérateurs agissant pour le compte de la communauté urbaine dans l'établissement des calendriers des tâches à réaliser pour démarrer et mener à bien les actions programmées,
- s'assurer de l'étude des précisions d'actions demandées par les communes au moment de la formulation de leur avis,
- établir et tenir à jour le tableau de bord général d'application du plan,
- proposer aux instances de décision de la communauté urbaine de Bordeaux les programmes d'aménagements et de requalification des espaces publics adaptés aux quatre territoires,
- piloter la participation de la communauté urbaine de Bordeaux aux actions qu'elle décide d'initier en partenariat avec les autres acteurs de l'agglomération,
- engager les démarches de progrès inscrites au plan,
- piloter les actions de sensibilisation et d'information sur les déplacements,
- établir et proposer le plan de communication et de concertation,
- assister les communes et la communauté urbaine dans l'organisation des concertations avec les citoyens,
- coordonner la programmation budgétaire annuelle découlant de la programmation sur cinq ans inscrite au plan,
- présenter à chaque réunion du comité technique l'état d'avancement des actions du plan et les propositions d'ajustements jugés nécessaires.

La première tâche de la mission PDU sera de préciser, territoire par territoire, les programmes de retraitement des voies, les délais de réalisation envisagés et les critères de priorité.

La mise en conformité du PDU avec la loi « solidarité et renouvellement urbain » a été l'une des tâches de la mission PDU.

### **La création d'un Observatoire du plan des déplacements :**

La communauté urbaine de Bordeaux fera évaluer le premier plan des déplacements urbains tout au long de son application. Les missions d'évaluation seront indépendantes de la mission opérationnelle plan des déplacements urbains. Elles pourront être conduites par l'a-urba.

Les évolutions à moyen et long terme feront l'objet d'une observation distincte. Il s'agit d'estimer les liens entre les évolutions des déplacements, d'une part, du marché de l'habitat, des activités et des règles d'urbanisation, d'autre part. On se gardera de chercher à établir des interprétations immédiates et univoques.

L'observatoire du plan des déplacements urbains exécutera les missions suivantes :

- définir les indicateurs des résultats attendus des actions à court et moyen termes.
- collecter auprès des services et des délégataires de la communauté urbaine les données de trafic, de stationnement et les statistiques du réseau de bus, complétées par les statistiques du tramway lors de sa mise en service,
- rechercher les données permettant de mesurer l'évolution des comportements dans le domaine des délits de vitesse et des infractions de stationnement,
- conduire des enquêtes qualitatives dans les quatre territoires sur les facilités de déplacements par modes,
- établir, en lien avec la sécurité routière, la direction de l'Équipement, la direction régionale de l'industrie et de la recherche, l'ADEME, AIRAQ, la Région et le Département, un rapport semestriel de suivi des données.

Les exploitations approfondies de l'enquête ménage de 1998 et du recensement général de la population de 1999 constitueront des matériaux essentiels tout comme les observatoires mis en place au sein de la communauté urbaine et l'observatoire des effets du tramway constitué à l'a-urba.

## **6.2 La programmation budgétaire des actions pour les cinq ans.**

Comme toutes les collectivités publiques, la communauté urbaine est soumise aux règles de l'annualité budgétaire. La programmation budgétaire du projet de plan est par conséquent une programmation indicative.

Cette programmation porte :

- d'une part sur les actions que la communauté urbaine décide de programmer ;
- d'autre part, sur les actions à initier par la communauté urbaine avec l'Etat, le Département ou la Région à chaque fois que le stade d'avancée des études a permis au maître d'ouvrage – au sens domanial du terme – de communiquer une estimation des coûts, même sommaire.

Les parts de financements qui ont été estimées devoir revenir à la communauté urbaine ont été rapportées aux prévisions d'évolution des budgets communautaires établies à l'occasion de l'étude de financement du tramway. De la sorte, ont été mis en évidence les engagements supplémentaires contenus dans le plan pour la communauté urbaine.

## Engagements budgétaires nouveaux du plan des déplacements urbains

Financements proposés	Par transferts internes aux budgets de déplacements	Par transferts à définir des autres crédits du budget général
	2000 – 2004	2000 - 2004
Totaux des actions à programmer et des actions à initier du tronç	3.35 M€	29.88 M€
Axe n° 1 : réduire les émissions nuisantes à la source	0.76 M€	0.91M€
Axe n° 2 : organiser le territoire pour maîtriser les déplacements		
Axe n° 3 : développer et améliorer les transports collectifs		
Axe n° 4 : partager autrement l'espace public		15.24 M€
Axe n° 5 : favoriser les piétons et les cyclistes	2.59 M€	7.62 M€
Axe n° 6 : organiser le stationnement et les livraisons		6.1 M€
Axe n° 7 : communiquer, informer et sensibiliser pour de nouveaux comportements		

Rappel : les actions à initier pour lesquelles le maître d'ouvrage au sens domanial a communiqué les estimations nécessaires sont également incluses dans ce chiffrage.

Les principaux engagements budgétaires nouveaux sont :

- le renforcement des crédits d'aménagement des itinéraires intercommunaux et des opérations d'intérêt général (+ 3.05 millions d'euros par an soit + 50 %) ;
- la création d'une enveloppe budgétaire pour les aménagements de voirie à réaliser en faveur des piétons (1.52 millions d'euros par an) ;
- le renforcement du programme de parcs relais à réaliser en accompagnement du tramway (+ 6.1 millions d'euros pour cinq ans).

La programmation prévisionnelle par actions est donnée en annexe technique.



### **6.3 Adapter le programme d'actions aux spécificités des territoires.**

L'ensemble des actions devront être adaptées aux besoins et à la problématique propre à chacun des territoires, mais les efforts financiers relatifs à chaque axe d'actions devront également être calibrés en fonction des problématiques mises en évidence. Le calage des actions se fera, par ailleurs, en étroite relation avec les acteurs locaux (élus et techniciens concernés).

Pour le site central de l'agglomération

Avec l'arrivée du tramway, les priorités seront le nouveau plan de circulation, l'organisation du stationnement et de la livraison de marchandises.

Les modalités de mise en œuvre sont à préciser dans le contexte spécifique du site central pour les actions suivantes :

- partage de l'espace en faveur des piétons : traversées des grandes voies, pôles d'échanges entre les lignes de bus et mesures physiques contre le stationnement sur les trottoirs,
- pôle intermodal de la gare Saint Jean,
- réalisation du programme de parcs de stationnement et du plan de stationnement.

Pour les quartiers péricentraux

Les attentes fortes portent sur les aménagements des pénétrantes et des barrières.

Les programmes à adapter aux configurations de quartiers sont :

- les aménagements des axes pour réduire la vitesse et mieux assurer la sécurité dans la rue
- la réalisation du tramway et des couloirs de bus
- l'organisation du stationnement dans l'environnement des barrières et des commerces de proximité
- la réalisation des parcs relais
- l'amélioration des cheminements piétons et des itinéraires cyclables, notamment pour la desserte des écoles.

Pour les quartiers d'habitat social

L'amélioration de la desserte des quartiers de la politique de la ville par les transports publics sera l'une des actions prioritaires (incluant l'expérimentation des transports à la demande).

Ces quartiers sont également concernés par les décisions en cours ou à venir dans les domaines de :

- la réalisation du tramway pour plusieurs d'entre eux
- la requalification des axes et des espaces publics
- les programmes conduits en faveur des piétons et des cyclistes
- les mesures protégeant les habitants du bruit dans l'environnement de la rocade.

Pour la ville périphérique

Les opérations importantes à engager en sont l'achèvement des voies structurantes (voie de desserte ouest, itinéraire Pessac-Talence-Bordeaux, desserte périphérique du domaine universitaire, voie du Tasta, déviation d'Eysines), les aménagements des centres-villes, des quartiers tranquilles et des grands axes de pénétration.

Seront en outre précisées les actions

- sur la mise en place des maillages complémentaires de réseau de bus et de transports à la demande,
- réduisant la vitesse sur les axes
- abaissant les niveaux de bruit dans l'environnement des axes les plus bruyants
- mettant en œuvre les aménagements favorisant le piéton et le cycliste, notamment pour contribuer aux déplacements de proximité et à la fréquentation des centres.

# **ANNEXES TECHNIQUES**

## Notice indicative



L'objet des annexes techniques est de décrire dans le détail l'ensemble des actions constituant les 7 axes stratégiques du PDU.

Ce document est composé de trois parties :

### I. La description détaillée des actions

Chaque axe stratégique est décrit par une fiche synthétique regroupant ses actions, suivie d'une note détaillée précisant leurs contenus.

Les actions de chaque fiche sont regroupées suivant trois catégories :

- les actions à programmer, il s'agit :
  - des actions dont la programmation est déjà engagée,
  - des actions complémentaires jugées prioritaires par rapport à des critères de réponse à la loi sur l'air, de rapidité et de faisabilité financière, de rentabilité vis à vis des résultats attendus.
- les actions à initier, il s'agit d'actions dont l'intérêt n'est pas contestable mais dont les possibilités de mise en œuvre dans le cadre du PDU doivent être vérifiées soit parce qu'elles nécessitent un partenariat ou une maîtrise d'ouvrage extérieurs à la Communauté Urbaine, soit parce qu'elles nécessitent des études de faisabilité techniques ou financières préalables.
- les démarches de progrès, il s'agit d'actions qui n'engagent pas, en principe, des programmations financières spécifiques mais qui interviennent sur la structure du système des déplacements et sur son évolution (actions sur les réglementations, actions engageant des modifications de comportements liées à l'application de nouvelles règles d'aménagement et de gestion).

Il est à noter que pour l'ensemble de cette description, la notion de maîtrise d'ouvrage désigne le ou les acteurs qui ont la charge, par leurs compétences techniques ou institutionnelles, de préciser le cahier des charges d'une action, d'établir la contractualisation avec la maîtrise d'œuvre, de contrôler et de financer, en totalité ou en partie, le travail exécuté.

### II. Les résultats attendus par action

Cette partie détaille par des tableaux récapitulatifs les résultats attendus de chacune des actions proposées, en réponse aux trois grands objectifs du PDU : l'environnement et la santé, l'économie et l'amélioration des performances de l'agglomération, l'équité et la réponse aux besoins des habitants.

### III. La programmation financière

Chaque action a fait l'objet d'une programmation financière qui est présentée en dernière partie du document.

**I. La description détaillée des actions\* :**

**AXE N° 1**

**« REDUIRE LES EMISSIONS  
NUISANTES A LA SOURCE »**

\* Nota : Le détail des actions ci-après correspond au tableau présenté pages 67-68

## **Axe n° 1 : Réduire les émissions nuisantes à la source**

Cette stratégie s'inscrit en complément de l'objectif de base du P.D.U. qui est de favoriser un report modal de l'automobile vers les autres modes de déplacements. Il apparaît nécessaire, en complément, de réduire à la source les nuisances des déplacements automobiles obligés.

La stratégie de réduction des nuisances à la source s'oriente vers :

- la réduction de la pollution émise par les déplacements motorisés, surtout dans son échelle globale au niveau de l'agglomération,
- la réduction du bruit en intervenant en priorité sur les points les plus pathogènes (abords de grands axes),
- la réduction de la consommation de l'espace (ville périphérique),
- la réduction du stress généré par la circulation, l'attente, la non lisibilité de la ville,...

Selon les territoires, les nuisances ne sont pas les mêmes, ou du moins ne sont pas perçues de la même manière.

Pour réduire les nuisances à la source, quatre éléments ont été retenus comme particulièrement efficaces : ralentir la vitesse, améliorer la sécurité des déplacements, réaliser un programme de lutte contre le bruit, et augmenter la part de véhicules moins polluants.

### **1.1 - Adapter les limitations de vitesse selon le contexte urbain**

Réaliser des diagnostics sectoriels de voirie sur toute le CUB afin d'avoir une application réaliste des limitations de vitesse notamment par un programme de signalisation verticale active ou d'aménagement physique sur les voies (30, 50, 70 km/h).

Le diagnostic se basera notamment sur le fichier accident de la Communauté Urbaine, sur les éléments concernant les accidents matériels recueillis auprès des assureurs ainsi que sur les éléments de la DDE portant sur les trois réseaux (national, départemental et communautaire).

Cette action s'inscrit dans un objectif d'amélioration de la sécurité des déplacements.

- ⇒ Maîtrise d'ouvrage : CUB + Etat.
- ⇒ Coûts : 0.15 M€ (soit 1MF) d'investissements (CUB)
- ⇒ **Action à programmer**

### **1.2 - Traiter les axes urbains très bruyants en agissant en premier lieu à la source, pour compléter le programme de requalification des voiries principales d'agglomération (action n° 4.3).**

Cette action essentielle n'atteint une efficacité maximale qu'en relation avec un programme de réaffectation et de requalification des voiries, son financement est déjà intégré dans ce programme.

Il s'agit en premier lieu de diminuer les facteurs causant les émissions de bruit :

- diminuer le nombre de véhicules / jour sur l'axe en agissant sur les largeurs de voirie,
- diminuer la vitesse des véhicules,
- affecter des moyens de police pour la surveillance et l'application de la réglementation, notamment pour les deux roues motorisés, particulièrement nuisants en terme de bruit,
- enfin agir sur la nature du revêtement s'il n'est pas possible d'engager les deux points précédents.

- ⇒ Maîtrise d'ouvrage et coûts : cf. axe N°4 « partager autrement l'espace public – réaffectation et requalification de voiries principales »
- ⇒ **Action à programmer**

### **1.3 – Mettre en place un schéma directeur des itinéraires poids lourds**

Les objectifs de ce schéma directeur sont les suivants :

- Proposer des itinéraires permettant la gestion du trafic poids lourds afin de réduire les nuisances tout en assurant l'accès de ces véhicules aux principales zones économiques. Ces itinéraires de transit poids lourds seront conçus de manière à éviter la traversée de l'hypercentre bordelais et notamment des quais, des centres des communes périphériques, des quartiers péricentraux et des secteurs très urbanisés ; ils devront être les moins nuisants possible pour les populations riveraines. Il traitera non seulement des itinéraires poids lourds mais également des itinéraires pour les convois exceptionnels et du transport des matières dangereuses. Ces deux derniers volets seront à étudier en collaboration avec les services de l'Etat ainsi que les organisations professionnelles de transport.

Les moyens à mettre en place sont les suivants :

- Assurer la cohérence du réseau et la continuité des itinéraires entre toutes les communes de la CUB ;
- Assurer l'harmonisation des réglementations entre communes (poids, gabarits,...) ;
- Clarifier le rôle des différentes voiries (emprises et aménagements). Le schéma directeur sera élaboré en liaison avec une mise à jour du réseau hiérarchisé de voirie communautaire.

Ce schéma directeur des itinéraires poids lourds devra être débattu au sein de la structure de concertation pérenne (créée dans le cadre de l'action 7.12) ; plus précisément il devra être établi :

- En concertation avec les communes dans la mesure où la loi SRU indique dans son article 98 l'insertion d'un nouvel article à la LOTI qui prévoit que les actes pris au titre du pouvoir de police du stationnement ainsi que les actes relatifs à la gestion du domaine public routier doivent être rendus compatibles avec les dispositions prévues par le Plan des Déplacements Urbains dans les délais fixés par ce dernier ;
- Et en concertation avec les organisations professionnelles de transport afin qu'ils adhèrent aux mesures réglementaires prises et qu'elles soient donc davantage respectées.

Une large communication devra être assurée une fois le schéma directeur établi car la méconnaissance de la réglementation est également source d'un non respect. Cette mesure devra être rapprochée de l'action 7.23 "Assurer la diffusion de l'information à l'ensemble des acteurs du transport et de la livraison de marchandises".



Afin que les communes puissent faire évoluer leur réglementation en matière de circulation des poids lourds mais pour que la cohérence d'ensemble soit respectée, le schéma directeur sera mis à jour selon une périodicité à définir afin d'examiner et éventuellement d'intégrer les demandes des communes.

- ⇒ Maîtrise d'ouvrage : Etat (matières dangereuses + convois exceptionnels) + CUB
- ⇒ **Action à programmer**

#### **1.4 - Renouveler les bus de la CUB à 50% par l'achat de bus à énergies alternatives.**

La CONNEX a expérimenté 3 bus au GNV sur la CUB. La poursuite de l'expérience avec des bus au gaz implique de maîtriser les conditions économiques en fonctionnement et en amortissements d'investissements de cette technologie. L'objectif retenu est d'assurer 50% des achats de renouvellement en technologies propres. En 2003, 143 bus GNV sont en service dont 25 à palettes rétractables.

- ⇒ Maîtrise d'ouvrage : CUB
- ⇒ Coût : environ 3.35 M€ (22 MF) de surcoûts d'investissements pour 5 ans
- ⇒ **Action à programmer**

#### **1.5 - Renouveler les automobiles et utilitaires de la CUB à 30% par l'achat de véhicules à énergies alternatives.**

Le parc automobile (deux roues légers motorisés, camions, utilitaires légers) devant faire l'objet d'un renouvellement doit prioritairement se tourner vers des véhicules « propres » surtout si la majorité ou la totalité de leurs déplacements s'effectue en ville. Ceci développe un fort effet d'image auprès du public mais également auprès des autres administrations.

Rappelons que la loi sur l'air impose aux collectivités, pour tout renouvellement de parc de véhicules, d'acquiescer 20% de ce renouvellement en véhicules « propres ». La CUB se propose d'avoir une action plus volontariste que la loi qui ne concerne pas les Poids-Lourds. Il s'agit d'effectuer chaque année 30% des acquisitions automobiles et Poids-Lourds en véhicules « propres ».

L'action de renouvellement en cours, du parc de véhicules (auto et camion) mais également des deux roues motorisés de la CUB, doit se fixer cet objectif sachant que depuis quelques années, une telle démarche est engagée. Fin 1999, 20 % de la totalité du parc sera composé de véhicules à énergies alternatives.

- ⇒ Maîtrise d'ouvrage : CUB
- ⇒ Coût : 0.46 M€ (3 MF)
- ⇒ **Action à programmer**

### **1.6 - Privilégier l'accessibilité des véhicules les moins polluants dans les parkings souterrains et sur voirie dans les centres.**

Ceci consiste principalement en :

- la mise en place de bornes de recharges pour les véhicules électriques
- l'élaboration de tarifs préférentiels

- ⇒ Maîtrise d'ouvrage : CUB
- ⇒ Coûts d'investissements : 0.12 M€ (0,8 MF)
- ⇒ Coûts de fonctionnement : 0.03 M€/an (0,2 MF / an)
- ⇒ **Action à programmer**

### **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 leur charte.**

La diminution de la vitesse maximale sur la rocade associée à un système de régulation des vitesses en fonction des conditions de circulation ou de pollution doit permettre de réduire les bouchons, les risques d'accident, les émissions de bruit et de pollution sur l'agglomération. Le système, déjà expérimenté à Strasbourg, complète le projet Aliénor (information en temps réel des conditions de circulation) en cours d'approbation. Un surcoût d'investissement est nécessaire par rapport aux 12.19 M€ (soit 80 MF) de la première phase (prévus en partenariat Etat, Région, Département, CUB).

- ⇒ Maîtrise d'ouvrage : Etat
- ⇒ Coût : 3.81 M€ (25 MF) à adapter en plus des financements croisés existants pour le projet Aliénor. (25% pour la CUB soit 0.91 M€ ou 6 MF)
- ⇒ **Action à initier**

### **1.8 - Inciter les administrations à renouveler leurs automobiles et utilitaires à 30% par l'achat de véhicules à énergies alternatives.**

Une action de sensibilisation est à mener afin d'engager un processus d'investissement de ces administrations vers une démarche similaire à celle de la CUB.

- ⇒ **Action à initier**

### **1.9 – Financer l'étude de faisabilité d'un centre de distribution des marchandises à gestion collective**

L'objectif est de centraliser les flux à destination des commerces, services, individus avant distribution ou après enlèvement. Cette mesure pourrait concerner environ 2000 livraisons par jour. Un centre de groupage serait créé à proximité du centre d'agglomération et permettrait de regrouper les envois de colis et marchandises à destination du centre-ville, en utilisant des véhicules peu polluants, et en optimisant les trajets. Il serait géré en commun par les différents intervenants (commerçants, transporteurs).

- ⇒ coût à définir
- ⇒ **Action à initier**

### **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.**

En effet, si des facilités sont accordées pour l'acquisition de véhicules électriques mais pas dans leur usage, il n'y aura aucun effet de levier vers un report de certains déplacements indispensables en automobile au profit des véhicules moins polluants.

- ⇒ Maîtrise d'ouvrage : CUB
- ⇒ Coût : 0.01 M€ soit 0,1 MF (2 parcs / 10 places)
- ⇒ **Démarche de progrès**

### **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.**

Il s'agit d'inciter :

- à développer les réglages et l'entretien des véhicules diesel et essence,
- au changement de carburant sans changement de véhicule (aquazole, diester),
- au changement de véhicule sans changement de carburant (moins polluant),
- au changement de véhicule avec changement de carburant (électrique, GPL).

Cette action doit s'appuyer sur une équipe d'animation pour l'information et la communication.

Cette action s'adressera aux entreprises de transport de personnes et de marchandises et aux taxis.

Une des conditions de réussite consiste notamment à ce que les services publics montrent l'exemple, notamment les collectivités et leurs prestataires de service (bus urbains,...)

- ⇒ Maîtrise d'ouvrage : ADEME, CUB

- ⇒ Coût : 0.15 M€ (1 MF)
- ⇒ **Démarche de progrès**

### **1.12 - Favoriser les véhicules à énergies alternatives dans toute la réglementation municipale (circulation, stationnement, livraison).**

Dans le cadre de l'application du PDU, une réflexion doit être menée par chaque commune sur le fait de privilégier les véhicules fonctionnant aux énergies alternatives. Ceci pouvant concerner les horaires de livraisons, les zones à circulation restreinte, le stationnement...

- ⇒ Maîtrise d'ouvrage : Communes.
- ⇒ **Action à initier**

### **1.13 – 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 ...)**

Cette action s'inscrit dans un objectif d'amélioration de la sécurité des déplacements.

- ⇒ Maîtrise d'ouvrage : CUB + Etat
- ⇒ **Action à initier**

### **1.14 – Aménager les aires de stationnement poids lourds en liaison avec les itinéraires définis dans le cadre du Schéma Directeur**

Afin d'améliorer l'organisation de la circulation des marchandises, il est nécessaire de créer des parcs de stationnement adaptés et gardiennés à l'attention des poids lourds et notamment des transports de matières dangereuses. Lors de l'aménagement d'aires de stationnement pour les poids lourds, l'opportunité d'y installer quelques services associés sera étudiée.

Une consultation en amont des communes qui pourraient accueillir de telles aires de stationnement est à prévoir. De la même manière, une consultation des organisations professionnelles de transport sera à engager pour juger de l'opportunité de la création d'un site (localisation, type de services associés, ...) et pour mesurer leur possibilité d'implication dans la gestion du site.

Ces consultations seront réalisées dans le cadre de la structure de concertation pérenne créée par l'action 7.12.

- ⇒ Maîtrise d'ouvrage : CUB , Etat (pour les matières dangereuses) + organisations professionnelles de transport (pour le fonctionnement et la gestion).
- ⇒ **Coût : 0.45 M€(2.8 MF)**
- ⇒ **action à initier**

**La description détaillée des actions\* :**

**AXE N° 2**

**« ORGANISER LE TERRITOIRE  
POUR MAITRISER LES FLUX »**

\* Nota : Le détail des actions ci-après correspond au tableau présenté pages 69-70

## **Axe n° 2 : Organiser le territoire pour maîtriser les flux**

Les actions proposées s'inspirent des quatre orientations principales émises par la concertation technique sur le thème « dynamiques d'agglomération » et s'inscrivant dans une stratégie globale de rapprochement des origines et des destinations des déplacements :

- Recentrer l'agglomération et limiter l'étalement urbain pour maîtriser les flux périphériques.
- Structurer l'agglomération autour des axes lourds de transport collectif et des centres-villes.
- Promouvoir la mixité urbaine.
- Valoriser et rendre plus attractif le site central de l'agglomération, générateur d'économie de déplacements.

## **2.1 - Poursuivre le maillage structurant des voies urbaines d'agglomération afin d'alléger les axes urbanisés**

Cette action propose une liste d'opérations nouvelles de voies urbaines qui visent à mieux répartir le trafic et améliorer les conditions de vie aux abords des axes les plus contraints. Afin de ne pas augmenter le trafic et de le reporter sur les nouvelles voies, il apparaît nécessaire de mettre en place des interventions d'accompagnement (signalisation, plan de circulation, aménagements de modération de la vitesse) sur les axes urbains préexistants.

Cette action ne vise pas à augmenter la capacité générale du réseau de voirie d'agglomération, mais permettra en revanche d'offrir des liaisons nouvelles entre certains pôles structurants. Il s'agit donc de :

- rendre plus accessibles certains secteurs de l'agglomération desservant des équipements moyens (VDO, voie du Tasta)
- désengorger certains axes du réseau existant dont les fonctions riveraines sont contraintes par l'importance du transit (déviation du Taillan)

⇒ Maîtrise d'Ouvrage : CUB

⇒ Coût : 67.84 M€ (445 MF) pour la CUB

⇒ **Action à programmer**

## **2.2 - Inscrire, pour la 3<sup>e</sup> 4<sup>e</sup> révision du POS, des principes conditionnant l'implantation des équipements de santé, culturels, d'enseignement et sportifs à une desserte suffisante par les transports en commun et à présentant une accessibilité correcte à pied ou en vélo**

Des adaptations en matière d'implantation pourront être étudiées, notamment en tissus urbains denses pour des extensions de locaux existants ou des équipements de proximité de type équipement d'enseignement maternelle et élémentaire.

⇒ **Action à programmer**

### **2.3 - Construire le franchissement de la Garonne au niveau de l'avenue Lucien Faure, notamment pour alléger le trafic du pont d'Aquitaine et le rendre plus sûr.**

Cet aménagement permettra, d'améliorer les relations rive droite rive gauche autour d'un itinéraire « échangeur de Labarde / échangeur de Floirac », qui constituera une maille complémentaire du réseau d'agglomération, allégeant ainsi le trafic sur le Pont d'Aquitaine et la rocade nord, et permettant de rendre le pont d'Aquitaine moins dangereux.

- ⇒ Maîtrise d'Ouvrage : CUB
- ⇒ Participation : Etat, Région, Département
- ⇒ Coût : A chiffrer en rapport avec le type d'ouvrage retenu
- ⇒ **Action à programmer**

### **2.4 - Poursuivre la mise à 2x3 voies de la rocade (section A 62-échangeur de Labarde) en réalisant les protections phoniques associées.**

- ⇒ Maîtrise d'Ouvrage : Etat.
- ⇒ Participation : Région, Département, CUB
- ⇒ Coût : 26.68 M€ (175 MF) entre A 62 et A 63 (tronçon réalisé) , à chiffrer au-delà (entre la section réalisée et l'échangeur de Labarde)
- ⇒ **Action à initier**

### **2.5 - Mettre en œuvre un programme prioritaire de protections phoniques sur les secteurs les plus contraints (en accompagnement des mesures 1.2).**

Le programme de protection des habitations riveraines de la rocade et du Pont d'Aquitaine doit être poursuivi, et ceci avant la mise à 2 x 3 voies de la partie ouest. Les axes importants en milieu urbanisé (ex : N10, N250,...) ou à proximité d'hôpitaux (ex : pelouse de Douet) doivent faire l'objet d'études afin de définir les mesures les plus pertinentes pour réduire les nuisances acoustiques.

- ⇒ Maîtrise d'Ouvrage : les gestionnaires des voies concernées.
- ⇒ Participation : Etat, Région, Département, CUB.
- ⇒ Coût : 27.44 M€ inscrit au contrat de plan
- ⇒ **Action à programmer**



## **2.6 - Réaliser la déviation d'Eysines prévue au Contrat de Plan (2000-2006).**

- ⇒ Maîtrise d'Ouvrage : Etat
- ⇒ Participation : Région, Département, CUB
- ⇒ Coût : 22.87 M€ (150 MF)
- ⇒ **Action à programmer**

## **2.7 - Faire intégrer dans la révision du schéma directeur la stratégie de maîtrise des développements périphériques.**

Il est proposé que le maître d'ouvrage du PDU en liaison avec ses partenaires institutionnels (Etat, Région, Département, Sysdau) s'assure de la compatibilité entre les orientations du PDU et le futur schéma directeur (porter à connaissance auprès du Sysdau).

- ⇒ **Action à initier**

## **2.8 - Réguler le trafic sur la rocade (programme Aliénor).**

Grâce, d'une part, à un système de mesure et de capteur et, d'autre part, à une information dynamique, les objectifs d'Aliénor sont : l'amélioration du trafic par un information en temps réel, l'optimisation de la capacité du réseau existant et la coordination en temps réel des différents exploitants (phase 1 : 12.19 M€, soit 80 MF).

Cette action s'inscrit dans un objectif d'amélioration de la sécurité.

- ⇒ **Action à initier**

## **2.9 - Mettre à l'étude un nouveau franchissement de la Garonne en aval du Pont d'Aquitaine.**

Conformément au protocole d'accord établi entre la Communauté urbaine de Bordeaux et le Conseil Général, il est proposé de lancer, sous la maîtrise d'ouvrage du Conseil Général, les études de tracé et de faisabilité d'un franchissement en aval du Pont d'Aquitaine.

- ⇒ Maîtrise d'Ouvrage de l'étude : Département
- ⇒ Participation : Etat, Région, CUB
- ⇒ **Action à initier**

## **2.10 - Organiser le développement urbain en fonction de la desserte par les transports en commun :**

- Favoriser la densification autour des pôles d'échange et dans les corridors de transports en commun (tramway, bus et trains), (aspect réglementaire lors de la révision du PLU et opérations publiques suite à une politique foncière).
- Introduire des règles de niveau de desserte TC conditionnant l'urbanisation future de certains quartiers pour certaines fonctions :
  - limitation des développements résidentiels dans les zones mal desservies ou difficiles à desservir (discontinuité urbaine, longueur des trajets, etc...)
  - limitation du développement des zones d'activités dans les mêmes conditions (extension de la partie de l'action 2.2).

⇒ **action à programmer**

## **2.11 - Renforcer le niveau d'équipement et de services des centres villes et des centralités secondaires**

Afin d'optimiser et d'augmenter la part des déplacements courts multimotifs. Cette action trouve sa justification dans l'objectif de mixité urbaine. L'action des collectivités vis à vis des équipements publics doit être à l'origine de ce renforcement pour produire un effet d'entraînement.

⇒ **démarche de progrès**

## **2.12 - Réaliser un schéma directeur des plates-formes de fret ferroviaire conventionnel pour l'agglomération bordelaise**

Ce schéma directeur permettra d'orienter la programmation et la réservation des équipements futurs pour les 10 à 20 prochaines années afin d'optimiser la part du ferroviaire dans les flux logistiques de la métropole et répondre aux objectifs généraux de renforcement de la part du trafic de fret ferroviaire.

Ce schéma directeur, au regard des besoins et projets de la SNCF pour répondre à l'objectif de croissance du trafic, réalisera un inventaire des sites disponibles ou susceptibles de l'être, une analyse de leurs contraintes et de leurs potentiels de développement. Il conviendra notamment d'évaluer la capacité de chacun des sites à répondre aux exigences logistiques en terme de liaisons des futures plates-formes à savoir, non seulement leur accessibilité ferroviaire, mais également leur accessibilité routière ou fluviale.

Ces étapes permettront une pré-sélection des sites pour lesquelles une étude de faisabilité technique et financière sera engagée.

⇒ Maîtrise d'ouvrage : RFF et SNCF ;

⇒ Partenariat avec la CUB, l'Etat, le Conseil Régional d'Aquitaine, le Conseil Général de la Gironde et le Port Autonome de Bordeaux.

⇒ **action à initier**

**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,** (notamment à la 4<sup>e</sup> révision du PLU), lorsque les contraintes de nuisances et de salubrité (zones d'activités spécifiques) ne le justifient pas afin de favoriser la mixité urbaine, facteur de développement des déplacements courts.

⇒ démarche de progrès

**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**

(établissement de seuil pour conditionner l'obligation de desserte par les TC).

⇒ démarche de progrès

**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.**

Implantation par la même enseigne d'une petite surface commerciale, participation par des actions de promotion ou de restructuration des équipements commerciaux existants par l'intermédiaire des chambres de commerce et des métiers.

⇒ démarche de progrès

**La description détaillée des actions\* :**

**AXE N° 3**

**« AMELIORER LES**

**TRANSPORTS COLLECTIFS »**

\* Nota : Le détail des actions ci-après correspond au tableau présenté pages 71-72

### **Axe n° 3 : Améliorer les transports collectifs**

La stratégie consiste à mettre en place autour du réseau de tramway une offre de transports collectifs :

- qui propose, afin de favoriser le report modal, une véritable alternative à l'usage de l'automobile,
- et qui améliore l'équité entre individus et entre territoires, et en hiérarchisant les niveaux de desserte selon les secteurs en fonction des modes de vie et des contraintes économiques.

La mise en œuvre du tramway maintenant engagée représente l'élément majeur qui fondera le futur système de transports collectifs ainsi que l'épine dorsale d'une nouvelle politique de déplacements. Dans ce contexte il convient d'organiser les complémentarités et les interconnexions avec, à la fois, les modes de transports collectifs et les modes de transports individuels.

Cette stratégie trouvera bien évidemment des applications différentes selon les territoires :

- Le site central et la ville des quartiers qui peuvent échapper au « tout automobile » si une offre alternative de qualité est mise en place et si des possibilités de stationnement sont proposées aux résidents. En complément du tramway, des réponses à des demandes spécifiques liées à la pratique du centre ville pourraient être mises en place après étude,
- La ville périphérique, largement dominée par l'usage de la voiture particulière où l'offre en transports en commun devra être repensée. Il conviendra dans les secteurs desservis par le tramway d'organiser les complémentarités et les interconnexions et dans les secteurs non desservis de mettre en place une offre bus de qualité. De plus la mise en place de dessertes alternatives à l'autobus, souples, telles que le transport à la demande pourra faire l'objet d'une expérimentation avant un programme éventuel d'extension,
- Les cités d'habitat social où les transports en commun prennent une autre dimension puisqu'ils peuvent y être à la fois, un facteur d'intégration physique et fonctionnelle de ces quartiers à la ville et un facteur d'intégration économique et sociale des populations qui y résident. Dans ce cas là les attentes de la population pourront faire l'objet d'un examen plus approfondi.

### **3.1 - Mettre en service, en 2003, 3 lignes de tramway sur 24,6 km :**

- une ligne est-ouest (ligne A) qui du CHR rejoindra les Hauts de Garonne avec une fourche permettant de relier d'une part Lormont et d'autre part Cenon,
- une ligne centre/sud-ouest (ligne B) entre les Quinconces et le quartier de Saige à Pessac qui desservira notamment le domaine universitaire,
- une ligne nord-sud (ligne C) allant des Quinconces à la gare Saint Jean.

- ⇒ Maîtrise d'ouvrage : CUB
- ⇒ Coûts d'investissement : 550.34 M€ (3 610 MF)
- ⇒ Participation Etat : 88.884 M€, Région et Département à préciser .
- ⇒ Coûts d'exploitation annuels du réseau de tramway 1<sup>ère</sup> phase : 10.98 M€ (72 MF)
- ⇒ Réduction annuelle des coûts d'exploitation du réseau bus par la mise en place de l'offre tramway 1<sup>ère</sup> phase : 5.33 M€ (35 MF)
- ⇒ **action à programmer**

### **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 :**

- la ligne A sera prolongée à l'ouest vers le centre-ville de Mérignac et à l'est vers Bassens, d'une part, et Floirac, de l'autre,
- la ligne B ira au sud-ouest desservir la gare de Pessac et sera prolongée vers le nord jusqu'à Bacalan-Claveau,
- enfin, la ligne C desservira, à terme, le quartier des Aubiers au nord et ira jusqu'au boulevard JJ Bosc au sud.

- ⇒ Maîtrise d'ouvrage : CUB
- ⇒ Coûts d'investissement : 387.22 M€ (2 540 MF).
- ⇒ Participation Etat, Région et Département à préciser .
- ⇒ Réalisation à 50% de la phase dans la durée du premier PDU
- ⇒ **action à programmer**

### **3.3 - Optimiser, dès aujourd'hui, la structure du réseau existant ; restructurer le réseau en liaison avec la mise en service du tramway et organiser les complémentarités avec les autres modes (publics / privés)**

- Restructuration du réseau de bus associé au tramway :
  - Dans les zones desservies par le tramway, les lignes de bus seront rabattues sur des stations de correspondance organisées,
  - Pour les autres secteurs non desservis il est proposé de créer des lignes express (notamment dans le quadrant Nord-Ouest et le quadrant Sud) afin de diminuer les temps de parcours vers le centre-ville.

- De même, les relations circulaires entre les communes périphériques rive gauche et le Domaine Universitaire bénéficient de liaisons express.
  - De plus, en complément du projet de tramway une amélioration de la desserte bus du quadrant Nord-Ouest sera proposée.
  - La desserte des centres par des navettes non gazole.
- Mise en place de services spécifiques :
    - Mettre en place un réseau spécifique le dimanche et en soirée : actuellement, pour ces périodes, certaines demandes ne sont pas satisfaites (retour des spectacles par exemple) bien que globalement l'offre soit alors supérieure à la demande. Le principe est donc de concentrer les moyens en structurant l'offre autour d'axes générateurs.
    - Expérimenter des modes alternatifs (minibus, taxis collectifs) en remplacement de dessertes bus faiblement fréquentées (secteurs peu denses, périodes creuses)
  - Optimisation de la desserte en transports en commun des quartiers prioritaires relevant de la politique de la ville :  
 Poursuite des études engagées notamment dans le cadre de l'appel à projets « Transports publics et intégration urbaine » lancé par la DIV pour adapter l'offre actuelle dans des quartiers inscrits au contrat de ville : l'Etat établit des contrats incluant des financements pour cette politique :
    - Pessac – Quartiers Saige, Châtaigneraie, Monbadon / Macédo / Madran : Amélioration des dessertes interquartiers,
    - Bordeaux, Bègles : Evaluation des améliorations de l'offre,
    - Bordeaux, Cenon, Floirac – Quartiers Benauges, Bas Floirac, Bas Cenon : Echanges interquartiers et pôle intermodal,
    - Haut Floirac, Haut Cenon, Haut Lormont – Quartiers Carriet, Génicart, Palmer, Sarraillère, la Marègue, Dravemont : Restructuration de la desserte en transports en commun des Hauts de Garonne,
    - Villenave d'Ornon – Quartier Sarcignan : Offre de proximité, desserte de périphérie,
    - Talence Thouars.
 Desserte par le tramway des quartiers des Hauts de Garonne et de Saige en 1<sup>ère</sup> phase et des quartiers de Bacalan-Claveau, des Aubiers et de Belcier en 2<sup>ème</sup> phase.
    - ⇒ Maîtrise d'ouvrage : CUB
    - ⇒ Participation : Etat.
    - ⇒ Réduction annuelle du déficit d'exploitation du réseau bus de 4.27 M€ (28 MF) par la mise en œuvre du plan d'amélioration (1998-2002)
    - ⇒ Réduction annuelle supplémentaire du déficit d'exploitation de 5.33 M€ (35 MF) par le remplacement d'une partie de l'offre bus par de l'offre tramway en 1<sup>ère</sup> phase

- Organisation des complémentarités et des interconnexions avec les autres modes de transport :
  - Réorganisation des transports en commun interurbains et aménagement des pôles d'échanges afin de favoriser l'existence d'une chaîne de déplacements au delà du territoire communautaire,
  - Aménagement de points d'échanges avec le réseau ferroviaire : Gare Saint-Jean, Ravesies, Cenon Thiers, Pessac gare et Mérignac Arlac sont déjà programmés, Avenue d'Eysines sera étudié
  - Création de parcs relais,
  - Mise en place d'une tarification multimodale.
    - ⇒ Maîtrises d'ouvrages : SNCF, CUB, Conseil Général, Conseil Régional, SNCF
    - ⇒ Coût : A établir par chaque maître d'ouvrage
    - ⇒ Participation financière de l'Etat.
    - ⇒ Parcs relais pris en charge par le projet de tramway
    - ⇒ Cf. Proposition Axe n°6 – 6.6
    - ⇒ **action à programmer**

### **3.4 - Certifier selon la norme "AFNOR Services" les trois lignes de tramway et huit lignes de bus, et mettre en place un plan qualité sur l'ensemble du réseau**

- La certification "AFNOR Services" dans le domaine du transport public de voyageurs a pour objectif la mise en œuvre d'une approche qualité qui met l'accent sur les besoins et attentes du client. Il s'agit d'une certification de résultat, obtenue à partir de trois types de critères : obligatoires, spécifiques et complémentaires (information, régularité / ponctualité, disponibilité des équipements, confort, propreté ...). La certification doit être conforme à un référentiel préalablement établi et validé par un comité tripartite local composé de la collectivité de l'exploitant et de représentants des clients. Ce référentiel précise pour chaque critère un service de référence, un niveau d'exigence et une situation inacceptable.
- Afin d'étendre l'approche qualité à l'ensemble du réseau de transport en commun, un plan qualité sera mis en œuvre. Il portera sur des critères et un référentiel similaires à ceux des lignes certifiées et un système de primes et de pénalités sera mis en place afin d'inciter l'exploitant à améliorer la qualité perçue par les voyageurs.

La qualité concerne les prestations suivantes :

- l'utilisation systématique des véhicules surbaissés ;
- le pose de bandeaux intérieurs annonçant le nom du prochain arrêt ;
- l'existence d'un schéma de ligne retravaillé indiquant par exemple les principaux points de correspondance ;
- l'affichage des horaires de passage à l'arrêt ;
- l'existence de plans de quartiers aux différents arrêts ;



afin de fidéliser la clientèle et de renforcer l'attractivité du réseau par une amélioration du confort des déplacements.

- ⇒ Maîtrise d'ouvrage : CUB
- ⇒ Coût : compris dans la délégation de service public
- ⇒ **action à programmer**

### **3.5 - Améliorer la qualité de l'offre bus et l'image du réseau.**

- Amélioration de la vitesse commerciale et de la régularité des bus, notamment par la création de couloirs :
  - Extension du Système d'Aide à l'Exploitation sur 9 lignes (au total 20 lignes seront ainsi équipées)
  - Priorité des bus aux feux
  - 12 km de couloirs bus :
    - amélioration du franchissement des barrières d'Arès, du Médoc, de Pessac, de Saint Médard et de Toulouse,
    - aménagement de couloirs bus entre la Place Gambetta à Bordeaux et l'avenue Schweitzer à Talence,
    - aménagement de couloirs bus sur les quais rive gauche (en attente du tramway).
    - aménagement d'un site propre bus desservant Bègles à partir du boulevard J.J. Bosc jusqu'à la rue Alexis Labro en préfiguration de l'extension de la ligne C du tramway vers Villenave d'Ornon (Pont de la Maye).
  - Aménagement des arrêts : création d'arrêts sur chaussée en voirie courante hors cas particulier pour tout nouvel aménagement ou réaménagement et définition d'un calendrier de traitement des lignes qui souffrent d'irrégularité, d'une faible vitesse commerciale et qui bénéficient d'une fréquentation importante.
  - Surveillance du respect par les automobilistes des aménagements en faveur des bus.
- ⇒ Maîtrise d'ouvrage : CUB
- ⇒ Coût : 9.6 M€ (63 MF) hors SAE déjà engagé
- Poursuite de l'équipement des arrêts en abri-voyageurs (500 abri-voyageurs restent à installer) car le confort des arrêts apparaît aujourd'hui comme un des points faibles du réseau
  - ⇒ Maîtrise d'ouvrage : CUB
  - ⇒ Coût : Investissement 2.29 M€ (15 MF)

- Amélioration des quatre pôles de correspondance urbaine : Victoire, Gambetta, Saint Genès, Bourse du travail car les conditions de correspondance sont aujourd'hui mal perçues par l'utilisateur. Il s'agit donc de minimiser et de sécuriser les parcours à pied ainsi que de faciliter le repérage.
  - ⇒ Maîtrise d'ouvrage : CUB
  - ⇒ Coût : Investissement 0.91 M€ (6 MF)
  
- Le renouvellement des bus à 50% par des bus à énergie alternative
  - ⇒ Maîtrise d'ouvrage : CUB.
  - ⇒ Coût : environ 3.35 M€ (22 MF) de surcoût d'investissement pour 5 ans
  
- Mise en place d'une nouvelle billettique en lien avec les parcs relais  
Celle-ci a en particulier pour avantage de :
  - Permettre la compatibilité entre le bus et le futur TCSP et plus globalement entre tous les transports collectifs et donc favoriser la multimodalité,
  - Connaître les flux (montées, descentes, correspondances,...) et adapter l'offre en conséquence,
  - Moderniser la tarification (diversité et souplesse) et réduire la fraude,
  - Faciliter la gestion.
  - ⇒ Maîtrise d'ouvrage : CUB
  - ⇒ Coût : Investissement 10.67 M€ (70 MF)
  
- Refonte de la grille tarifaire des transports en commun :  
Il convient d'utiliser au mieux les possibilités offertes par la billettique pour définir une nouvelle gamme de titres correspondant aux attentes de la clientèle et dont les principes directeurs pourraient être de :
  - favoriser l'usage des transports en commun notamment en heures creuses,
  - proposer des tarifs prenant en compte les caractéristiques sociales des usagers,
  - harmoniser les tarifs scolaires.
  - ⇒ Maîtrise d'ouvrage : CUB
  
- 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.
  - ⇒ Maîtrise d'ouvrage : CUB
  - ⇒ Coût : 1.37 M€ (9 MF)
  
- Mettre progressivement en œuvre un Système d'Aide à l'Information des Voyageurs permettant leur information en temps réel.

- ⇒ Maîtrise d'ouvrage : CUB
- ⇒ Coût : 1.83 M€ (12 MF)

- Redéfinir l'ensemble du système d'information des voyageurs :

Cette action s'intègre dans les propositions d'ensemble référencées dans l'axe n°7 en vue de construire une nouvelle image pour le réseau des transports en commun. Le système d'information sera revu dans son ensemble en mettant notamment en service des produits d'information personnalisée de type « Infobus ».

- ⇒ Maîtrise d'ouvrage : CUB + CONNEX Bordeaux
- ⇒ **action à programmer**

### **3.6 - Mettre en œuvre un plan de mobilité à la CUB**

Il s'agit, dans une optique de réduction des déplacements automobiles, d'organiser les déplacements du personnel de la CUB en favorisant le covoiturage et l'utilisation des transports en commun et des « modes doux ». Pour cela il conviendra notamment de créer des groupes de travail destinés à sensibiliser les salariés à la démarche et de mettre en place et gérer des fichiers de personnes volontaires pour le covoiturage...

De plus, la démarche étant basée sur le volontariat des salariés, des mesures incitatives sont souhaitables.

- ⇒ Maîtrise d'ouvrage : CUB
- ⇒ Voir axe n°7 – 7-5
- ⇒ **action à programmer**

### **3.7 - Développer des services à la demande**

Il s'agit de remplacer des dessertes bus à faible fréquentation (secteurs peu denses ou périodes creuses) par des moyens plus réduits en terme de capacité et par une organisation capable de créer en temps réel une offre adaptée à la demande effective. Il peut s'agir également de créer de nouveaux services pour répondre à des demandes ne justifiant pas la mise en place d'une desserte classique.

Les secteurs tests : Saint Médard, Saint Aubin, Bruges, Bordeaux nord, rive droite, secteur sud

- ⇒ Maîtrise d'ouvrage : CUB
- ⇒ Coût : Investissement 91.47 M€ (600 MF)
- ⇒ Exploitation selon l'activité : par exemple pour 10 lignes 45.73 M€ par an (300 MF par an)
- ⇒ **Action à programmer**

### **3.8 - Aménager des sites propres en préfiguration de la desserte tramway :**

- Création d'un site propre bus pour la ligne 34 sur Bègles (préfiguration extension du tramway)
- Création d'un site propre bus sur les quais rive gauche nord (en préfiguration du tramway 2<sup>ème</sup> phase)

- ⇒ Maîtrise d'ouvrage : CUB
- ⇒ Coût : 6.71 M€ (44 MF)
- ⇒ **Action à programmer**

### **3.9 – Organiser et aménager le pôle multimodal de la gare Saint Jean par :**

- des travaux complémentaires liés à l'accessibilité de la gare,
- une modification des parkings et des arrêts minute,
- un aménagement des terminus bus et cars interurbains,
- des aménagements cours de la Marne et rue Saint-Vincent de Paul, entre Peyronnet et Gare Saint-Jean et rue Charles Domercq.

- ⇒ Maîtrise d'ouvrage : CUB
- ⇒ Coût : 7.47 M€ (49 MF)
- ⇒ **Action à programmer**

### **3.10 - Aménager les espaces publics du domaine universitaire pour favoriser l'accès au tramway :**

Amélioration des cheminements d'accès au tramway depuis les pôles universitaires

- ⇒ Maîtrise d'ouvrage : Etat - Région
- ⇒ Coût : 3.04 M€ (20 MF)
- ⇒ **Action à programmer**

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

Il s'agit d'engager des études préliminaires pour une 3<sup>ème</sup> tranche de TCSP en envisageant notamment la mise en service de trams-trains et de faire figurer, dès que possible, les nouveaux tracés dans les documents de planification.

- ⇒ Maîtrise d'ouvrage : CUB
- ⇒ **Action à initier**

### **3.12 - Initier des plans de mobilité chez les employeurs**

De la même façon qu'il sera mis en place un plan de mobilité à la CUB ainsi qu'à la ville de Bordeaux (cf proposition 3.6), il convient d'initier ce type d'action dans d'autres grandes entreprises et les administrations.

Une charte expliquant le contenu possible des plans de mobilité ainsi que le niveau possible d'implication de la communauté dans ces actions pourra être élaborée et servir de « boîte à outils » aux employeurs.

Cf. Proposition Axe n°7 – 7.13

- ⇒ Maîtrise d'ouvrage : Administrations
- ⇒ **Action à initier**

### **3.13 - Aménager la ligne SNCF de ceinture et renforcer l'offre TER**

- Renforcement de l'offre TER pour les liaisons périurbaines de la CUB : plage horaire de service plus importante et meilleure fréquence aux heures de pointe
- Aménagements des gares sur le réseau ferré pour l'organisation des échanges trains-tramway-bus

- ⇒ Maîtrise d'ouvrage : RFF, SNCF, Région
- ⇒ Coût total à préciser, investissements : 12.35 M€ (81 MF)
- ⇒ **Action à initier**

### **3.14 - Assurer, avec le département de Gironde, 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 dans les bus comme dans le tramway.**

- ⇒ **Action à programmer**

### **3.15 - Initier, en liaison avec les structures concernées, une réorganisation des taxis (et éventuellement de leurs tarifs) à l'échelle de la Communauté Urbaine.**

Les autorisations d'activité de taxis sont actuellement délivrées par les maires selon les besoins des communes. Il en résulte un cloisonnement de l'activité des taxis, des retours à vide, des surcoûts pour la clientèle.

Au-delà des arrangements concernant l'aéroport de Mérignac et la gare Saint Jean, l'action consiste à susciter, en associant les structures publiques (Préfecture, mairies) et privées (artisans) compétentes, une réorganisation structurelle et tarifaire en adoptant le territoire de la CUB comme seul périmètre de compétence.

- ⇒ Maîtrise d'ouvrage : CUB + Communes +Préfecture
- ⇒ Coût : 1.37 M€ (9 MF)
- ⇒ **Action à initier**

### **3.16 - Etudier la faisabilité d'une amélioration des fréquences en heures creuses sur le réseau bus en vue de rentabiliser le tramway (fréquentation à la hausse).**

Il existe aujourd'hui une demande en heures creuses sur le réseau bus qui n'est pas pleinement satisfaite. L'idée est donc d'augmenter les fréquences en heures creuses afin de les rendre compatibles avec celles du réseau de tramway pour renforcer l'attractivité globale du réseau et augmenter sa fréquentation en heures creuses.

Pour cela le principe à étudier peut être de :

ramener en heures creuses l'intervalle des principales lignes rabattues sur le tramway à la fréquence du tramway,

pour les lignes circulaires, en contact avec le tramway, ramener l'intervalle en heures creuses à la moitié de l'intervalle actuel.

⇒ Maîtrise d'ouvrage : CUB

⇒ **Action à initier**

### **3.17 - Tendre vers une billettique intégrée de tous les modes de transport y compris le stationnement et les transports interurbains**

La mise en œuvre d'une nouvelle billettique doit proposer à terme :

- une tarification multimodale qui permette d'emprunter avec le même titre de transport tous les modes de transports publics desservant la communauté urbaine,
- un tarif préférentiel combinant l'accès au parc relais et au transport en commun.

⇒ Coût : étude tarification multimodale : 150 M€ (CUB, Région, Département)

⇒ **Action à initier**

### **3.18 - Réserver la possibilité d'une liaison ferrée rapide entre la gare Saint Jean et l'aéroport de Bordeaux Mérignac.**

Cette liaison ferrée, dont le principe est proposé dans le projet de révision du schéma directeur, sera mise à l'étude en perspective de l'arrivée du TGV Aquitaine et du nouveau rôle que pourraient jouer les aéroports de province dans une réorganisation générale du transport aérien.

⇒ Maîtrise d'ouvrage : à définir

⇒ **Action à initier**

**La description détaillée des actions\* :**

**AXE N° 4  
« PARTAGER AUTREMENT  
L'ESPACE PUBLIC »**

\* Nota : Le détail des actions ci-après correspond au tableau présenté pages 73-74

## **Axe n° 4 : Partager autrement l'espace public**

L'objectif est d'équilibrer l'usage des espaces publics.

La stratégie s'appuie sur une hiérarchisation du réseau, afin d'adapter les aménagements en fonction de l'usage auquel on destine une voirie. Le principe sera de faire de la place aux modes alternatifs à l'automobile et de favoriser la mixité d'usage, en assurant la qualité et la sécurité des aménagements.

La stratégie des actions proposées est différenciée selon les territoires :

- dans les centres villes, l'objectif est clairement de redonner des conditions d'usage et de paysage urbain favorisant la vie riveraine et restaurant une image attractive.
- dans les quartiers péricentraux, le contexte est celui d'un espace traversé par du trafic de transit, où il faut hiérarchiser le réseau, afin de préserver des espaces de mixité et de convivialité pour l'ensemble des modes.
- dans la ville périphérique et les quartiers d'habitat social, l'objectif est de participer à la structuration de l'espace urbain, et de favoriser la polyvalence des usages.

La principale résultante commune à toutes ces actions, outre d'augmenter l'attractivité des espaces publics, est de réduire la place accordée à l'automobile, participant ainsi à la maîtrise des flux de véhicules, et donc de fait à la lutte contre la pollution de l'air et le bruit, tout en améliorant les conditions de sécurité routière.



#### **4.1 - Mettre en œuvre un plan de circulation d'agglomération qui protège prioritairement les centres villes du transit, notamment ceux concernés par le projet de tramway :**

- en proposant des itinéraires alternatifs autour des centres, ou à défaut, en traitant la traversée des centres.
- en détournant le trafic en amont de l'agglomération.
- en évitant les accès directs des boulevards aux quais au travers du centre ville d'agglomération.

⇒ Maîtrise d'ouvrage : CUB

⇒ Coût : 16.77 M€ (110 MF) pris en charge sur enveloppe tramway et travaux concomitants, le reste à prendre en charge sur enveloppe voirie

⇒ **Action à programmer**

#### **4.2 - Mettre en œuvre des plans de modération du trafic dans les quartiers où le besoin s'en fait sentir : affectation de 50% de l'enveloppe communale sur ces opérations :**

- en aménageant des zones 30 et des dispositifs visant à modérer la vitesse des véhicules,
- en favorisant la mixité des usages,
- en mettant en œuvre des plans de circulation dans les quartiers visant à réduire autant que faire se peut le trafic de transit,
- en étudiant systématiquement les avantages et inconvénients des rues à sens unique au profit des rues à double sens,
- en améliorant les conditions de déplacements des piétons et des cyclistes.

⇒ Maîtrise d'ouvrage : CUB

⇒ Affectation : 6.1 M€ HT/ an (40 MF HT /an)

⇒ **Action à programmer**

#### **4.3 - Réaffecter et requalifier 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 :**

- en adaptant si nécessaire la hiérarchisation actuelle du réseau de voiries (types de voies, types de nœuds, ...).
- en établissant des stratégies d'ensemble pour le retraitement progressif des axes de ce réseau :
- analyse du fonctionnement existant.

- séquençement permettant d'obtenir des points de ralentissement à intervalles réguliers.
- équipements cyclables, traversées piétonnes, arrêts de bus, ronds-points, éclairage, embellissement ...
- soit porter les investissements de voirie classés en opérations d'itinéraires intercommunaux ou opérations d'intérêt général de 6.1 à 9.15 M€ HT /an (40 MF HT /an à 60 MF).

Il faudra de plus, systématiquement, réfléchir à la possibilité de reporter les itinéraires cyclables sur les itinéraires secondaires parallèles aux axes principaux.

- ⇒ Maîtrise d'ouvrage : CUB
- ⇒ Coût : +9.15 M€/an soit +60 MF/an (+50 %)
- ⇒ **Action à programmer**

#### **4.4 - Réaliser un programme de réaménagement des espaces publics associé au projet de tramway.**

Les tracés retenus pour le projet de tramway s'appuient sur un principe de redistribution de l'espace qui impose une redéfinition complète des espaces publics.

Par ailleurs, conformément au cahier des charges du projet de tramway, la requalification des espaces publics traversés ou attenants constitue une composante importante du projet, en raison de l'effet de centralité et d'attractivité qu'ils induisent. Le programme d'aménagement qui sera mis en œuvre de manière concomitante au projet s'intègre évidemment dans les objectifs de partage de l'espace public du PDU.

- ⇒ Maîtrise d'ouvrage : CUB
- ⇒ Coût : 27.44 M€ (180 MF)
- ⇒ **Action à programmer**

#### **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 : inscription dans l'enveloppe communale.**

- ⇒ **Action à programmer**

**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, (élaboration par la CUB d'un plan des voiries susceptibles d'accueillir des arbres de haute tige), d'implantation d'éclairage et de mobilier urbain.**

Chaque projet (voirie nouvelle ou réhabilitation) prendra en compte l'opportunité de plantations d'arbres d'alignement afin de transformer la perception visuelle de la ville et des espaces routiers.

- ⇒ Maîtrise d'ouvrage : Communes
- ⇒ Coût : 0.76 M€/an (5 MF/an) pendant 10 ans au minimum
- ⇒ **Action à initier**

**4.7 - Prévoir des 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...**

- ⇒ **Action à initier**

**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:**

- Tendre vers cette règle dans le cas d'un aménagement de voirie urbaine existante avec un minimum d'affectation de 30 % du domaine public ou privé routier pour les modes doux (marche et / ou bicyclette) hors voies contraintes.
- Pour certains types de voiries contrainte et / ou présentant des conflits d'usage, les aménagements devront chercher à respecter au moins l'un des principes suivants :
  - la largeur minimale d'un cheminement piéton (continuité d'un cheminement, praticable par les piétons, libre de tout mobilier urbain) ne doit pas être inférieure à 1,50 mètres ;
  - un minimum déjà mentionné de 30 % pour les modes doux ;
  - aménagement de type plate-forme partagée assurant la sécurité des modes doux sans interdire les modes motorisés circulant à une vitesse lente.
- Lorsqu'un transport en commun est en site propre, son emprise ne rentre pas dans le calcul du 50-50.
- Un guide d'aménagement du domaine public ou privé sera établi par la Communauté Urbaine (intégrant entre autres les éléments de la charte CUB de

mai 1996 des aménagements, lotissements, groupe d'habitations ...) afin d'aboutir à un meilleur partage de l'espace public et de proposer de manière pédagogique des partages de l'espace adaptés aux typologies de territoire (secteurs urbains, secteurs périurbains). Le but est de tendre vers une affectation minimum de 50 % du domaine routier public ou privé aux modes doux (marche et / ou bicyclette).

- ⇒ Maîtrise d'ouvrage : CUB, Conseil Général et Etat.
- ⇒ Coût : 0 MF/an
- ⇒ **Démarche de progrès**

**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 (vélos, piétons, bus, voitures et transports en commun) dans la limite des règles définies par l'action 4.8 si les contraintes le permettent et les conflits d'usage le nécessitent.**

- ⇒ Maîtrise d'ouvrage : CUB
- ⇒ **Démarche de progrès**

**La description détaillée des actions\* :**

**AXE N° 5**  
**« FAVORISER LES PIETONS**  
**ET LES CYCLISTES »**

\* Nota : Le détail des actions ci-après correspond au tableau présenté pages 75-76

## **Axe n° 5 : Favoriser les piétons et les cyclistes**

La stratégie consiste à générer un report des déplacements courts en automobile vers les modes les moins polluants, à savoir la marche à pied et le vélo. Ces deux modes constituent également un maillon essentiel dans l'accessibilité du tramway.

Les principes auxquels répondent les actions proposées sont les suivants :

- assurer le confort, la sécurité, la continuité, la convivialité des itinéraires piétons et cyclistes.
- ne pas séparer systématiquement les différents usages de la voirie.

Ces actions se greffent sur les notions de parcours et d'itinéraires, et relèvent de démarches urgentes pour améliorer les conditions de déplacements des modes doux. Il est nécessaire en parallèle d'effectuer des transformations plus fondamentales pour un meilleur partage de l'espace public en faveur des modes doux (quartiers tranquilles, partage de la rue).

### **5.1 - Protéger physiquement les trottoirs des centres par des aménagements ne pénalisant pas le cheminement des piétons (programme d'urgence).**

L'ambition est de protéger 50 km de linéaire de trottoirs dans les 5 ans, suivant un programme basé sur l'intervention dans le centre de Bordeaux et dans les autres centres.

Les aménagements physiques de protection mis en œuvre privilégieront les systèmes évitant le bornage et le mobilier de défense. On recherchera donc des solutions plus intégrées (double bordure de trottoirs, mobilier classique, plantation,...). Tous les aménagements nouveaux dans les centres villes prendront en compte la protection physique des trottoirs.

- ⇒ Maîtrise d'ouvrage : CUB et Communes
- ⇒ Coût : 0.36 M€ / an (2,4 MF/an) financés à 50% par la CUB et 50% par les communes
- ⇒ **Actions à programmer**

### **5.2 - Accélérer la suppression du stationnement illicite par un programme plus important d'aménagements de protection.**

Développer le programme prioritaire dans les centres villes de protection par bornage contre le stationnement illicite (action 6.2).

- ⇒ Maîtrise d'Ouvrage : CUB
- ⇒ Coût : investissement : 0.46 M€ / an (3 MF/an)
- ⇒ **Actions à programmer**

### **5.3 - Aménager et sécuriser les itinéraires piétons (création d'une enveloppe budgétaire spécifique) comprenant :**

- l'élargissement des trottoirs étroits et sollicités
- la résorption des points noirs d'accidents piétons
  - en traitant tous les axes ayant supporté plus de 10 accidents corporels impliquant des piétons au cours des 5 dernières années hors tracé du tramway.
  - l'amélioration des traversées et des accès au réseau de transport en commun (bus et tramway) :
  - en créant de nouvelles bornes d'appels piétons aux feux.
  - en adaptant le système de gestion et de régulation du trafic de façon à diminuer le temps d'attente aux feux pour les piétons, et en augmentant le temps de traversée si nécessaire.
  - en créant des îlots centraux si nécessaire.

- ⇒ Maîtrise d'ouvrage : CUB
- ⇒ Coût : 1.52 M€ / an (10 MF/an)
- ⇒ **Actions à programmer**

#### **5.4 - Développer et assurer la continuité du réseau d'itinéraires cyclables par :**

- la mise en œuvre du Schéma Directeur des itinéraires cyclables communautaires.
- en assurant la cohérence et recherchant la continuité entre les réseaux communaux, communautaires et départementaux.
- en améliorant le repérage sur les itinéraires et en recherchant la meilleure connexion avec les autres modes ;
- en garantissant l'entretien régulier des pistes cyclables ,
- par l'amorce d'un réseau vert reliant les espaces verts et de loisirs sur le territoire de la Communauté Urbaine (vélos, piétons, rollers...)

- ⇒ Maîtrise d'ouvrage : CUB
- ⇒ Coût : 1.83 M€ ht / an (12 MF ht /an)
- ⇒ **Actions à programmer**

#### **5.5 - Améliorer le stationnement pour les cyclistes sur les espaces publics (notamment à proximité des équipements publics), sur la voirie et dans les parcs de stationnement :**

- en accueillant les vélos dans les parcs gardés.
- en aménageant des points de stationnement pour vélos sur voirie, en remplacement de places de stationnement voitures situées à proximité de certains carrefours ;
- en créant, au droit des équipements publics nouveaux et existants, des espaces de stationnement pour vélos.

- ⇒ Maîtrise d'ouvrage : CUB
- ⇒ Coût : 0.3 M€ / an (2 MF/an)
- ⇒ **Actions à programmer**

#### **5.6 - Créer un service de location de vélos : « 1000 vélos à Bordeaux Métropole ».**

Cette démarche constitue une action importante de sensibilisation des usagers sur le thème de la complémentarité entre les modes.

Ce service devra être implanté en relation avec le réseau de transports en commun afin, notamment, de permettre à l'utilisateur qui a déjà laissé son propre vélo dans un parc relais pour emprunter le tramway ou le bus, de pouvoir louer un vélo pour poursuivre son déplacement jusqu'à sa destination finale.

Le gestionnaire pourrait être un organisme tel que Connex-Bordeaux ou les gestionnaires de parcs de stationnement.

Une première estimation des coûts a été effectuée, celle-ci demande à être affinée lors d'une étude de faisabilité.



- ⇒ Maîtrise d'ouvrage : Connex-Bordeaux ou les gestionnaires de parcs de stationnement.
- ⇒ Coût : investissement 0.23 M€ / an (1,5 MF/an)
- ⇒ fonctionnement 0.23 M€ / an (1,5 MF/an)
- ⇒ **actions à programmer**

### **5.7 - Initier un Schéma Directeur des continuités piétonnes**

formalisant un réseau structurant d'itinéraires continus, lisibles, confortables, équipés (bancs, fontaines, ...), nettoyés, qui permettent :

- de rayonner autour des pôles, notamment transports en commun (bus et tramway)
- de relier les pôles entre eux,
- de traverser le réseau artériel,
- de mettre en valeur le patrimoine.

Ces itinéraires seront établis en cohérence avec les actions de modération du trafic menées au cœur des quartiers.

On veillera dans l'aménagement de ces itinéraires à ce qu'aucun obstacle ne pénalise la sécurité et la continuité des cheminements.

- ⇒ Maîtrise d'ouvrage : CUB et communes
- ⇒ Coût : 0.15 M€ (1 MF) d'étude
- ⇒ **actions à initier**

### **5.8 - Améliorer le repérage sur les itinéraires des piétons.**

- ⇒ Maîtrise d'ouvrage : CUB
- ⇒ Coût : 0.15 M€ / an (1 MF/an)
- ⇒ **actions à initier**

### **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.**

- ⇒ **actions à initier**

**5.10 - Sur l'ensemble du territoire communautaire, imposer la création de places couvertes pour les vélos à l'occasion de la 4<sup>ème</sup> révision du PLU, lors de la réalisation, de l'extension, de la rénovation ou du changement de destination de bâtiments existants, afin de faire progresser la part modale des deux-roues non motorisés dans les déplacements.**

Le PLU fixera à minima :

- pour l'habitat collectif : une place par logement ;
- pour les commerces :
  - de 0 à 100 m<sup>2</sup> de surface de vente : aucune places ;
  - de 100 à 200 m<sup>2</sup> de surface de vente : 4 places ;
  - au delà, 4 places par tranche de 100 m<sup>2</sup> de surface de vente ;
- pour les bureaux :
  - de 0 à 100 m<sup>2</sup> de SHON : aucune place ;
  - de 100 à 200 m<sup>2</sup> de SHON : 4 places ;
  - au delà, 4 places par tranche de 100 m<sup>2</sup> de SHON ;
- pour les établissements d'enseignement (hors maternelle et élémentaire) : 1 place pour trois élèves ;
- une place pour deux classes dans les établissements d'enseignement maternel et élémentaire (intégrant ainsi les déplacements à vélos du personnel de l'école.

Le PLU veillera par ailleurs à fixer les normes de stationnement pour les deux roues, visant à développer l'usage des modes doux dans les déplacements, notamment domicile / travail et de loisirs, en fonction de la destination des constructions et des activités.

- ⇒ Maîtrise d'ouvrage : CUB
- ⇒ Coût : études intégrées dans la mission générale de révision
- ⇒ **Action à programmer**

**La description détaillée des actions\* :**

**AXE N° 6**

**« ORGANISER LE STATIONNEMENT  
ET LES LIVRAISONS »**

\* Nota : Le détail des actions ci-après correspondant au tableau présenté pages 77 à 79

## **Axe n° 6 : Organiser le stationnement et les livraisons**

Le stationnement est tout d'abord une fonction urbaine majeure qu'il s'agit de gérer localement de manière satisfaisante, notamment à l'attention des visiteurs et des résidents des centres et ce en réponse à trois objectifs :

- garantir les dynamismes économiques et commerciaux des centres-villes et permettre le stationnement des visiteurs,
- permettre à tous les habitants possédant une voiture de stationner à proximité de leur domicile, notamment en développant l'offre là où elle est déficitaire.
- mais aussi, améliorer les cadres de vie et faire que la rue soit agréable et accessible à tous.

Pour ce faire, la fiabilité et la crédibilité du stationnement payant constituent deux points incontournables.

Par ailleurs, dans le cadre de la recherche d'un nouvel équilibre entre les différents modes de transport, le stationnement constitue un des principaux leviers de la politique globale des déplacements à mettre en œuvre.

En effet, le stationnement constitue un facteur déterminant du choix modal. Ceci est particulièrement vrai pour les déplacements domicile-travail où l'interrelation est forte entre l'offre de stationnement sur le lieu de travail et l'usage de la voiture pour aller travailler. L'autre axe stratégique du stationnement est donc celui de l'intermodalité.

**6.1 - 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).**

Conformément à l'action 4 de la politique communautaire de stationnement du 28 juin 2002, ce "Comité du stationnement" sera composé à la fois d'élus et de techniciens issus des structures énoncées ci-dessus, ainsi que de représentants de l'a-urba, pour l'observatoire du stationnement, et des services de police nationale et municipale et de la gendarmerie.

Il aura pour compétence de donner avis et autorisations sur toute opération en matière de réglementation, de gestion et de création de stationnement sur voirie et hors voirie et d'assurer une cohérence d'ensemble à la politique de stationnement appliquée au territoire communautaire.

- ⇒ Maîtrise d'Ouvrage : CUB et Communes
- ⇒ Coût : intégré dans le fonctionnement des différents acteurs
- ⇒ **Action à programmer**

**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.**

Renforcer la surveillance sur le centre-ville et sur les secteurs présentant du stationnement payant sur voirie, notamment la nuit dans les quartiers d'animation. Le but est de rendre crédible le respect de la réglementation et de supprimer les pratiques de stationnement illicite. Cette mesure se traduit par une augmentation de la logique de surveillance (évolution des critères de répression et du comportement des agents sur le terrain) et par une intensification de la surveillance (nombre de surveillants et nombre de PV).

Mettre en œuvre, dans les centres villes, un programme prioritaire de protection par bornage contre le stationnement illicite, subventionné à 50% par la CUB (cf. mesure 5.1)

- ⇒ Maîtrise d'Ouvrage : Communes
- ⇒ Coût : 1.83 M€ (12 MF) pour 50 km de protection
- ⇒ surveillance à couvrir par les recettes (voir fiche 5.1)
- ⇒ **Action à programmer**

### **6.3 - Poursuivre et étendre la mise en œuvre du stationnement payant dans les centres des communes de la CUB et créer des zones de stationnement réglementées (payantes ou autres) sur certains pôles périphériques ou sur les axes commerciaux desservis par des transports collectifs réguliers (tramway ou autres)**

Créer de nouvelles zones de stationnement payant contrôlées par horodateurs (dont le tarif sera en cohérence avec ce qui s'applique par ailleurs sur le territoire de la CUB) dans les centres présentant les plus hauts niveaux de congestion de la voirie.

L'objectif est d'atténuer la congestion du stationnement sur voirie en créant des zones à fortes rotations, ce qui pourrait avoir pour conséquence de favoriser le report modal vers les transports en commun.

- ⇒ Maîtrise d'Ouvrage : Communes
- ⇒ Coût : investissements compensés par les recettes
- ⇒ **Action à programmer**

### **6.4 - Harmoniser et modifier les tarifs en parcs de stationnement et sur voirie de façon à rendre l'offre en parcs systématiquement plus attractive que celle sur voirie, conformément à l'action 3 de la politique communautaire de stationnement du 28 juin 2002 :**

Rendre le stationnement payant sur voirie systématiquement plus cher que celui en parcs de stationnement (que ce soit pour les usagers horaires ou dans le cadre de tarifs réduits ou d'abonnements spécifiques).

Rendre homogènes les tarifs des différents parcs d'un même secteur pour plus de lisibilité pour les usagers.

- ⇒ Maîtrise d'Ouvrage : CUB et Communes
- ⇒ Coût : investissements compensés par les recettes
- ⇒ **Action à programmer**

### **6.5 - Réhabiliter les parcs publics communautaires et améliorer leurs équipements.**

Améliorer l'aménagement intérieur des parcs : ambiance sonore, accueil et services.

Développer un système billettique pour une plus grande souplesse dans les modes de paiement.

- ⇒ Maîtrise d'Ouvrage : CUB
- ⇒ Coût : 2.59 M€ (17MF) d'investissement par an
- ⇒ **Action à programmer**

### **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.**

Par décision du Conseil de communauté, la mise en délégation d'un programme de quatre nouveaux parcs de stationnement aux portes du centre ville a été retenu. Ceux-ci concernent les sites de : place de la Bourse, cours du Chapeau rouge, quai des Salinières, place André Meunier, soit environ 2000 places.

- ⇒ Maîtrise d'Ouvrage : CUB, délégataire
- ⇒ Coût : CUB Tramway : 22.87 M€ (150 MF)  
Délégataire : 23.78 M€ (156 MF) } à modifier en fonction du choix du délégataire
- ⇒ **Action à programmer**

### **6.7 – 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 de bus.**

Le schéma intermodal associé au tramway prévoit déjà 2000 places en parcs relais, cette action sera renforcée par la création de 1000 places supplémentaires et elle pourra évoluer en fonction de la demande et de l'utilisation des parcs.

A noter qu'il conviendra de garder un maximum de parcs relais, de réserver strictement les parcs relais gardiennés aux utilisateurs des transports en commun, d'y prévoir des places de stationnement pour les usagers des deux-roues non motorisés et d'y proposer des services annexes (commerces, entretien voitures, ...)

- ⇒ Maîtrise d'Ouvrage : CUB
- ⇒ Coût : 12.19 M€ (80 MF) + coût des parcs relais déjà pris en charge par le projet de tramway
- ⇒ **Action à programmer**

### **6.8 - Supprimer au 01/01/2004 (fin de la concession), les 500 places du parc des allées de Chartres.**

Dégager l'esplanade des Quinconces de la fonction stationnement afin d'être en mesure de lui restituer complètement, dans le cadre d'un aménagement global, sa fonction d'espace public majeur du centre-ville.

Cette suppression de places de stationnement de surface doit être faite en cohérence avec la politique générale de gestion de l'offre en stationnement du centre-ville.

- ⇒ **Action à programmer**

### **6.9 - Mettre en place une signalétique homogène du stationnement sur voirie et dans les parcs.**

Développer une signalétique sur voirie offrant une hiérarchisation des itinéraires d'accès et un jalonnement dynamique des parcs urbains et relais (places disponibles en temps réel).

Définir une charte graphique pour les parcs et la voirie.

- ⇒ Maîtrise d'Ouvrage : CUB et communes
- ⇒ Coût : 2,29 M€ d'investissement total 2000-2004
- ⇒ **Action à programmer**

### **6.10 – Etablir, lors de la quatrième révision du PLU, des normes minimales et maximales de réalisation de places de stationnement lors de la constructions, de l'extension, de la rénovation ou de changement de destination de bâtiment à usage autre que d'habitation dans les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers le permettent.**

Les périmètres sont définis par l'union des périmètres suivants :

- corridors de renouvellement urbain inscrits à l'actuel schéma directeur et desservis exclusivement par un TCSP réalisé ou en projet à l'horizon 2007 dont la fréquence aux heures de pointe est inférieure à 10 minutes. Les corridors représentent une largeur de 300 mètres de part et d'autre de la voirie empruntée ou à défaut, de l'axe de la voie tramway ;
- principaux territoires d'activités situés à moins de 300 mètres d'une ligne de transport public régulier (tramway, train, bus ou cars interurbains) qui offrent une accessibilité identifiée comme performante par les transports publics réguliers. L'accessibilité est considérée comme performante si trois critères sont réunis :





- la fréquence offerte par les transports publics réguliers est inférieure ou égale à 10 minutes ;
- le temps d'accès aux territoires d'activités est inférieur à 30 minutes ;
- plus d'un habitant sur trois bénéficie de cette performance.
- Principaux secteurs d'activités situés à moins de 300 mètres d'un boulevard et d'une ligne de transport public régulier considérée comme performante.

Les minima et les maxima seront établis de la manière suivante dans ces périmètres :

A territoires et types de construction équivalents :

1. la norme maximale à l'intérieur des périmètres sera inférieure à la valeur de la norme minimale imposée en dehors des périmètres ;
2. la norme minimale à l'intérieur des périmètres sera égale à la norme minimale imposée en dehors des périmètres, pondérée par un coefficient modérateur de 0,5.

- ⇒ Maîtrise d'Ouvrage : CUB
- ⇒ Coût : études intégrées dans la mission générale de révision
- ⇒ **Action à programmer**

### **6.11 - Adapter la réglementation concernant l'arrêt des véhicules de livraison sur voirie.**

Il s'agit de mettre en place une réglementation la plus homogène possible sur le territoire communautaire afin d'en favoriser son respect et de faciliter le contrôle et, si nécessaire, la verbalisation.

La mise en place de cette nouvelle réglementation qui vise à réguler les arrêts des véhicules de livraison sur voirie et à déterminer des accès spécifiques aux zones protégées devra porter sur les points suivants :

- La définition des plages horaires au sein desquelles les livraisons sont autorisées. Celles-ci sont à définir en tenant compte des heures de pointe du trafic sur l'agglomération (pour limiter l'apparition de conflits d'usage aux heures de pointe).
- La définition du type de véhicule autorisé à accéder aux zones urbaines (sachant que celui-ci a des incidences sur le nombre de véhicules en circulation, leur taux de chargement, la possibilité d'équiper le véhicule en moyens de manutention, autant de points qui influent sur l'organisation des livraisons). Il s'agit de définir si l'on privilégie plutôt une réglementation basée sur le tonnage ou sur le gabarit des véhicules.

Ces réflexions devront s'effectuer en étroite concertation avec les communes puisque les actes qu'elles prennent au titre du pouvoir de police du stationnement ainsi que les actes relatifs à la gestion du domaine public routier doivent être rendus compatibles avec les dispositions prévues par le Plan des Déplacements Urbains dans les délais fixés par ce dernier.

Elles devront aussi être menées en concertation avec les organisations professionnelles de transport pour que les mesures réglementaires adoptées soient mieux adaptées.

Ces réflexions devront éventuellement s'accompagner d'une définition des axes concernés par la réglementation.

Une structure de coopération pérenne associant la CUB, les communes, les organisations professionnelles des transporteurs, la CCIB .... sera mise en place (action 7.12) pour aboutir à ces objectifs.

- ⇒ Maîtrise d'Ouvrage : CUB-Police
- ⇒ Coût :
- ⇒ **Action à programmer**

#### **6.12 - Améliorer l'efficacité des services de fourrière.**

Il s'agit de rendre plus efficace l'action de surveillance et de répression du stationnement illicite par un service de mise en fourrière efficace des véhicules en infraction : grande capacité et rapidité d'intervention, liaison directe avec les services de surveillance, qualité d'intervention et de stockage des véhicules. Les territoires d'action prioritaires sont les centres-villes, mais tout le territoire CUB est concerné.

- ⇒ Maîtrise d'Ouvrage : CUB-Communes
- ⇒ Coût : à couvrir par les recettes
- ⇒ **Action à initier**

#### **6.13 - Proposer aux employeurs en liaison avec la mise en œuvre de plan de mobilité auprès d'entreprises (axe 7), des mesures de réduction de l'offre de stationnement destinée aux employés.**

Modification de la gestion des parcs de stationnement privé des collectivités publiques du centre ville pour une baisse de l'offre globale destinée à leurs employés.

Expérimenter dans un quartier (exemple Mériadeck) une coordination des employeurs pour des mesures de limitation de l'usage de la voiture pour aller travailler.

- ⇒ Maîtrise d'Ouvrage : CUB
- ⇒ Coût : pas d'investissement
- ⇒ **Action à initier**

#### **6.14 - Organiser le stationnement des cars de tourisme**

Afin de limiter l'encombrement de l'espace public par le stationnement anarchique des cars et de proposer un meilleur accueil aux touristes pour une image valorisée de la ville, il s'agit de mettre en place des structures d'accueil pour les cars de tourisme (circuits préférentiels, parkings d'attente hors centre-ville après dépose de la clientèle sur site, services pour les chauffeurs).

- ⇒ Maîtrise d'Ouvrage : CUB
- ⇒ Coût : 0.15 M€ (1 MF) d'investissement et d'études
- ⇒ **Action à initier**

#### **6.15 - Réserver des emplacements de stationnement pour les camping-cars**

Il s'agit d'aménager en périphérie du centre-ville des aires spécifiques payantes pour les campings cars (services : eau, électricité, sanitaires, desserte par une ligne de transport urbain).

- ⇒ Maîtrise d'Ouvrage : CUB
- ⇒ Coût : à définir
- ⇒ **Action à initier**

#### **6.16 - Participer au programme de recherche PREDIT pour une mise à l'étude de l'optimisation de la desserte marchandises dans les centres villes.**

L'objet de cette proposition d'étude est d'examiner et de comparer de nouvelles solutions pour la livraison des marchandises dans les centres villes, solutions alternatives aux pratiques actuelles de dessertes individuelles et en liaison avec le nouveau régime d'accessibilité à l'hypercentre qui sera mis en place avec le projet de tramway.

L'ensemble des pistes possibles sera exploré. Il pourra s'agir :

- de modifier la chaîne des déplacements (taille des véhicules, micro centre de dégroupage, distribution fine),
- de proposer à l'intérieur des parcs publics (notamment pour ceux en projet), des espaces de livraison des achats,
- de tester des solutions utilisant tout ou partie du système de transport collectif, avec ou en dehors du système d'exploitation,
- d'optimiser les dispositifs existants en liaison avec les professionnels et la Communauté Urbaine.

- ⇒ Maîtrise d'Ouvrage : CUB
- ⇒ Coût : 0.15 M€ soit 1MF (50% CUB, 50% PREDIT)
- ⇒ **Action à initier**

### **6.17 - Aménager et faciliter les arrêts des véhicules de livraison sur voirie**

Il s'agit de définir, à l'échelle communautaire, une nouvelle conception de l'espace public dans les zones fortement génératrices d'activités de livraisons ou d'enlèvements de marchandises (centres-villes, zones commerciales, ...) qui rende possible et aisée la livraison en limitant les gênes (congestion de la circulation, difficultés de cheminements sur les trottoirs pour les piétons, problèmes de visibilité aux carrefours ...). Il s'agit pour cela, de mener différentes réflexions :

- sur la taille des aires de manutention en cohérence avec la définition du type de véhicule autorisé dans la réglementation des arrêts (action 6.11).
- sur l'intégration des activités de livraison à l'occasion de réaménagements de voirie. Des usages mixtes de la voirie pourraient, dans ce cadre, être préconisés.
- Etudier des systèmes de protection des aires de manutention pour limiter leur occupation par les véhicules particuliers.
- Améliorer la signalisation et la matérialisation des aires de livraison.
- Etudier des dispositifs pour faciliter les livraisons et les déchargements.

A noter que l'ensemble de ces réflexions devront prendre en compte les livraisons spécifiques telles que les livraisons de fonds ou de matières dangereuses.

- ⇒ Maîtrise d'Ouvrage : CUB-Police
- ⇒ Coût : principes à mettre en œuvre à l'occasion de réaménagements de voirie (notamment concomitants au tramway)
- ⇒ **Action à programmer**

### **6.18 - Développer des aides au stationnement résidentiel.**

Informers les résidents par la création d'une structure renseignant sur la demande et l'offre en stationnement. Les territoires concernés sont : les centres-villes et plus particulièrement Bordeaux centre.

Créer une structure d'aide à la construction de parkings réservés exclusivement aux résidents, sans spécificité territoriale. Cependant, celle-ci aura un rôle plus efficace dans les quartiers déficitaires en places de stationnement.

Initier de la part de la collectivité la réalisation et la promotion volontariste de parcs résidentiels sur des zones et des quartiers où un réel déficit en stationnement résidentiel est constaté et où la demande s'avère solvable pour une partie des investissements.

- ⇒ Maîtrise d'Ouvrage : CUB

- ⇒ Coût : investissement parc : 1.52 M€ (10 MF) pour 100 places recouvrables de 20 à 50% suivant les tarifs (recettes attendues : 76.22 K€ /an soit 500 KF/an).
- ⇒ fonctionnement aide et information : 27.44 K€ (180 KF)
- ⇒ **Action à initier**

### **6.19 - Ne jamais compenser, sauf pour les résidents, les pratiques de stationnement illicites par du stationnement licite.**

Les pratiques de stationnement illicite sur voirie rendues physiquement impossibles lors de réaménagements, ne doivent pas être considérées comme un droit acquis par les usagers et faire l'objet de la part de la collectivité d'une compensation par l'aménagement de places publiques licites sur ou hors voirie. Cette proposition est à moduler pour les cas où un déficit de places de stationnement résidentiel est constaté aux abords du site.

L'objectif de cette mesure est :

- de préserver la cohérence du développement de l'offre en stationnement,
- de préserver l'espace public dans les secteurs très contraints.

Elle implique, au cas par cas, la réalisation d'études fines sur les équilibres offre/demande en stationnement résidentiel des secteurs concernés.

- ⇒ Maîtrise d'Ouvrage : CUB
- ⇒ **Démarche de progrès**

### **6.20 - Prévoir dans les documents d'urbanisme la 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 bâtiments à usage d'activités ou de commerces ou lors de la mutation de bâtiments existants vers un usage d'activités ou de commerces.**

Ces documents pourront, en particulier, indiquer à partir de quelle surface d'activités ou de commerces, la création d'aires de livraisons est imposée et le nombre de places à créer en conséquence.

Les autorisations d'occupation du sol pourront vérifier la taille adaptée des aires à créer (taille standard ou modulation en fonction du secteur géographique ou du type d'activités).

Les documents d'urbanisme pourront veiller à ce que ces aires de livraisons soient utilisables en indiquant les conditions à respecter afin de permettre un accès réel à ces places (par exemple hauteur minimale des accès, espace nécessaire pour les manœuvres, ...).

Les documents d'urbanisme pourront tenir compte de la nature des marchandises. Ces orientations pourront être modulées en fonction du secteur géographique (centre ville, ville des quartiers, périphérie), du type d'activité (volume de fret, fréquence des livraisons).

- ⇒ Maîtrise d’Ouvrage : CUB
- ⇒ **action à programmer**

**6.21 - Supprimer toutes mesures de gratuité en début de période de stationnement sur voirie et tous types de tarifs réduits sur voirie hormis les résidents et les personnes à mobilité réduite dans les zones payantes et pendant les périodes réglementées.**

- ⇒ Maîtrise d’Ouvrage : CUB - communes
- ⇒ **action à programmer**

**6.22 - Supprimer tous les abonnements à tarifs réduits, autres que ceux destinés aux résidents, dans les parcs publics de stationnement payant.**

- ⇒ Maîtrise d’Ouvrage : CUB
- ⇒ **action à programmer**

**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.**

Généraliser les tarifs résidents dans les parcs publics et sur les zones de stationnement payant sur voirie, les tarifs en parcs devant être plus bas que ceux sur voirie ou que le niveau du marché de la location privée.

- ⇒ Maîtrise d’Ouvrage : CUB - communes
- ⇒ Coût : compenser par le gain de recettes issu de la suppression de la gratuité.
- ⇒ **action à programmer**

**6.24 - Organiser le stationnement des personnes à mobilité réduite (PMR) sur le domaine public, conformément au décret n° 99-756 du 31 août 1999 relatif à l'accessibilité de la voirie publique ou privée à ces personnes.**

Cette action vise à inscrire des règles de mise en œuvre d'une offre homogène et suffisante de stationnement sur voirie pour les PMR mais aussi à rappeler, en complément du décret de loi n° 99-756, que l'usager de l'automobile se doit d'avoir un comportement exemplaire quant au respect des emplacements de stationnement réservés à cet effet et que le contrôle de celui-ci sera d'autant plus strict.

- ⇒ Maîtrise d’Ouvrage : CUB + communes
- ⇒ **action à programmer**

### **6.25 - Organiser le stationnement des taxis**

Cette action a pour vocation de proposer un schéma global d'implantation des aires de stationnement des taxis sur le territoire de la CUB, essentiellement dans les centres villes des principales communes de la CUB, à proximité des gares SNCF, des pôles multimodaux et des lieux emblématiques (tourisme, affaires, ...).

- ⇒ Maîtrise d’Ouvrage : CUB + communes
- ⇒ Coût : à définir.
- ⇒ **action à initier**

### **6.26 - Expérimenter l'aménagement et la gestion d'Espaces de Livraison de Proximité (E.L.P) afin de faciliter les livraisons de marchandises.**

Les espaces de livraison de proximité sont des aires d'arrêt et de manutention, en centre ville, sur la voie publique, exclusivement destinées à la livraison de marchandises aux établissements voisins.

Ces espaces de livraison de proximité devront être réservés, protégés et contrôlés par les voltigeurs, personnel indépendant du transport. Les voltigeurs pourront participer à la manutention et à la livraison terminale à la demande des livreurs. Les voltigeurs seront au nombre de deux par E.L.P.

L'objectif est :

- de permettre au plus grand nombre de camions une possibilité d'arrêt en dehors des voies de circulation ;
- de réduire les temps d'immobilisation des véhicules en livraison par une aide à la manutention.

Chaque espace devra être configuré de façon à pouvoir accueillir 3 à 6 véhicules (soit un minimum de 30 mètres linéaires).

Les espaces de livraison de proximité seront expérimentés sur des sites ciblés, par exemple en lien avec des chantiers d'aménagements urbains.

- ⇒ Maîtrise d’Ouvrage : CCIB
- ⇒ Coût : 90 000 € / emplacement / an.
- ⇒ **action à initier**



## **6.27 - Expérimenter un site de stationnement payant géré par agent encaisseur**

- ⇒ Maîtrise d'Ouvrage : CUB - communes
- ⇒ Coût : investissements compensés par les recettes.
- ⇒ **Démarche de progrès**

**La description détaillée des actions\* :**

**AXE N° 7**

**« COMMUNIQUER, INFORMER  
ET SENSIBILISER POUR  
DE NOUVEAUX COMPORTEMENTS »**

\* Nota : Le détail des actions ci-après correspond au tableau présenté pages 80-81

## **Axe n° 7 : Communiquer, informer et sensibiliser pour de nouveaux comportements**

La stratégie porte sur des actions multicritères pour modifier les comportements et la culture des déplacements « polluée » par les mauvaises habitudes.

Un infléchissement des comportements individuels et collectifs est à rechercher par l'intermédiaire de campagnes de communication, dans un objectif de « ville apaisée ».

Les aspects traitant de la communication, de l'information et de la sensibilisation se doivent d'aborder le report modal dans sa totalité mais également l'évolution vers un nouveau type de ville.

### **7.1 – Donner une nouvelle image pour le réseau de transport en commun**

Rendre attractif et plus lisible le réseau de transport en commun

Doter le réseau de transports collectifs urbains d'un nom et d'une signalétique

Changer l'habillage du réseau (bus) en liaison avec le tramway

Faire évoluer le matériel vers des bus « verts » pour donner l'exemple (*pour mémoire*)

Redéfinir l'ensemble du système d'information sur les réseaux

- ⇒ Maîtrise d'ouvrage : CUB
- ⇒ Coût : 1.37 M€ (9 MF) Pris en compte dans l'axe 3 action 4
- ⇒ **action à programmer**

### **7.2 - Créer un observatoire du P.D.U. et informer les usagers sur le suivi du système**

L'observatoire doit reposer sur la mise en place de compétences nouvelles (environnement et santé, stationnement, déplacements dont transports en commun) et exploiter / fusionner celles déjà existantes (ex : observatoire du tramway, observatoire sécurité routière CUB). La participation de services extérieurs est souhaitée : AIRAQ (surveillance de la qualité de l'air) , Direction Régionale à l'Action Sanitaire et Sociale, ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie), DIREN (Direction Régionale de l'Environnement), DRIRE (Direction Régionale de l'Industrie de la Recherche et de l'Environnement), ....afin d'éviter des doublons.

Une des premières réflexions à mener dans le cadre de la constitution de cet observatoire sera de définir et de préciser les modes d'évaluation et de suivi des objectifs et de compléter les indicateurs de mesure pertinents. L'observatoire s'appuiera également sur la réalisation d'un état zéro afin de mesurer les effets des actions engagées.

- ⇒ Maîtrise d'ouvrage : CUB,DDE
- ⇒ Coût : 0.3 M€/an (2 MF/an) (dont 0.15 M€/an soit 1MF/an CUB)
- ⇒ plus des financements croisés, Région, Département, Communes, Etat.
- ⇒ **action à programmer**

### **7.3 – Conduire un plan de communication sur les thèmes associés au PDU**

Le bénéfice du report modal (thèmes à traiter : l'environnement, la santé, le bruit, la sécurité routière)

La sensibilisation des usagers au respect des règles de stationnement, notamment pour les places des personnes à mobilité réduite.

Les comportements citoyens et civiques (la ville partagée)

La sécurité

L'entretien des véhicules et la conduite apaisée

- ⇒ Maîtrise d'ouvrage : CUB
- ⇒ Coût : 0.15 M€/an (1 MF /an)
- ⇒ **action à programmer**

### **7.4 – Informer sur les itinéraires deux roues, aménagés ou à aménager, pour expliquer les choix qui ont conduit à privilégier telle rue ou telle autre rue pour constituer le réseau.**

Initier des campagnes d'information sur les critères de choix de localisation des itinéraires cyclables.

Cette information sera destinée, notamment aux riverains, usagers et associations. Elle justifiera la pertinence des projets d'itinéraires, notamment par les critères :

- de sécurité
- de desserte d'équipements scolaires, sportifs, culturels, hospitaliers, espaces verts....
- d'agrément de l'itinéraire

Veiller à la bonne signalisation des chantiers : indication de déviation, rupture de la piste cyclable, signalisation des modifications d'itinéraires, panneaux d'entrée-sortie de secteur de chantier.

- ⇒ **action à programmer**

## **7.5 - Formation et sensibilisation du personnel de la CUB**

Inscription du personnel de la CUB à des stages de conduite apaisée et urbaine  
Concours annuel d'éco-conduite.

Attribution d'une prime aux conducteurs économes sur les gains en énergie réalisés.

- ⇒ Maîtrise d'ouvrage : CUB
- ⇒ Coût : intégré dans les frais d'administration générale
- ⇒ **action à programmer**

## **7.6 – Conduire un plan de mobilité à la CUB**

L'organisation des déplacements pour le personnel et les élus de la CUB ainsi que pour l'accueil des visiteurs doit avoir pour objectif la réduction des déplacements en automobile. Ceci peut s'effectuer grâce au co-voiturage, à l'utilisation des transports en commun, du vélo,....

- ⇒ Maîtrise d'ouvrage : CUB
- ⇒ Coût : 0.08 M€/an (0,5 MF)
- ⇒ **action à programmer**

## **7.7 – Informer en permanence et régulièrement sur les déplacements en veillant à adapter cette information à chaque mode (automobiles, transports en commun et deux roues)**

Réalisation de dispositifs d'informations multimodaux, périodiques ou permanents  
Information sur les conditions de circulation

Information sur les bus

- ⇒ Maîtrise d'ouvrage : CUB
- ⇒ Coût : réorganisation des budgets – transfert à budgets constants
- ⇒ **action à initier**

## **7.8 - Etude de faisabilité d'une centrale de mobilité**

Etude d'une centrale de mobilité délivrant une information personnalisée sur les modes de déplacements (Tramway, bus, co-voiturage, ....)

Plusieurs mesures sont à mettre en place :

- centraliser l'information sur tous les modes de transport (itinéraires, temps de déplacement prévisibles, ...) et sur les possibilités de co-voiturage,
- créer une centrale d'information téléphonique destinée à aider l'utilisateur dans la planification de ses déplacements. L'information doit être de préférence personnalisée, relative au trajet porte à porte.

Cette structure pourrait également proposer ses services aux entreprises, afin de les aider dans l'organisation des déplacements domicile-travail de leur personnel.

- ⇒ Maîtrise d'ouvrage : CUB
- ⇒ Coût : 0.08 M€ (0,5 MF)
- ⇒ **action à initier**

### **7.9 - Sensibiliser les autres administrations et entreprises à la démarche de la CUB concernant la formation et la sensibilisation**

Les autres administrations (Etat, Région, Département) seront incitées à suivre l'exemple de la CUB en ce qui concerne la mise en place de stages de conduite urbaine et apaisée, les concours d'éco-conduite. Chaque administration ou entreprise prenant en charge son financement.

Il convient d'insister sur le rôle de l'Etat dans la formation et la sensibilisation des conducteurs à baisser leur consommation d'énergie.

Formation des moniteurs d'auto-école

Aide à l'équipement des véhicules auto-école avec des ordinateurs de consommation d'essence

- ⇒ Maîtrise d'ouvrage : ETAT – ADEME
- ⇒ Coût : pas de financement CUB
- ⇒ **action à initier**

### **7.10 – Créer un label qualitatif**

Il s'agit de créer un label qualitatif environnement pour les entreprises et les collectivités en fonction d'un contrat d'objectif. Ce label concerne :

- les plans de mobilité ;
- les véhicules propres ;
- l'utilisation des modes doux et la formation aux modes doux.

La remise d'un trophée pourra être envisagée dans le but de souligner l'effort de la "meilleure entreprise ou administration" en matière de mobilité.

- ⇒ Maîtrise d'ouvrage : CUB
- ⇒ Partenariat : ADEME
- ⇒ Coût : 0
- ⇒ **action à initier**

### **7.11 - Organiser l'information des transporteurs de marchandises sur l'usage de véhicules moins polluants**

Ceci est réalisé grâce à un plan de communication construit et cohérent faisant ressortir les avantages des véhicules « propres » tant d'un point de vue économique qu'environnemental.

- ⇒ Maîtrise d'ouvrage : ADEME
- ⇒ Coût : pas de financement CUB
- ⇒ **action à initier**

### **7.12 - Créer une structure de concertation pérenne mettant en relation l'ensemble des acteurs concernés par le transport et la livraison de marchandises (organisations professionnelles de transport, CUB, communes, commerçants, CCIB ...)**

Le principe fondateur repose sur une coopération volontaire de l'ensemble des acteurs concernés par le transport et la livraison de marchandises. Cette démarche nécessite la formation d'un groupe de travail. Ce dernier a pour vocation de favoriser une organisation performante des livraisons au niveau économique et environnemental en mettant en débat des thèmes variés (horaires de livraison, aires de manutention, processus de livraison ...).

Les partenaires, selon les engagements pris sur les processus de livraisons pourraient bénéficier de facilités particulières (réglementation).

- ⇒ Maîtrise d'ouvrage : CUB + CCI + professionnels + communes
- ⇒ **action à initier**

### **7.13 – Inciter à la mise en place de plans de mobilité chez les employeurs**

L'établissement des plans de mobilité favorisant le co-voiturage et les modes alternatifs doit être initié notamment à la CUB, dans les communes, à la CCI (Chambre de commerce), au CHU (hôpitaux), ...

Chaque employeur se doit de créer et d'animer des groupes de travail destinés à sensibiliser les salariés à la démarche. Dans le même temps, la création et la gestion d'un fichier de personnes volontaires pour le co-voiturage doivent s'effectuer. De même, le remboursement de l'abonnement de transport en commun doit être systématique pour les employés et principalement ceux qui renoncent à leur véhicule pour aller travailler. Le financement d'une partie de ces mesures incitatives peut être pris sur le budget stationnement des salariés.

La CUB se doit de montrer l'exemple vis-à-vis des autres employeurs (action 7.5)

- ⇒ Maîtrise d'ouvrage : Entreprises - CUB
- ⇒ Coût : pas de financement Administrations
- ⇒ **action à initier**

#### **7.14 - Organiser des journées bus gratuit**

A l'occasion de certaines dates ou évènements particuliers (fêtes de Noël, rentrée des classes, journée sans voiture,...), une promotion des transports en commun peut être faite par la gratuité des bus pour tous. Cette action doit se répéter régulièrement dans l'année, soit 6 jours par an environ.

- ⇒ Maîtrise d'ouvrage : CUB
- ⇒ Coût : 0.3 M€ /an (2 MF /an)
- ⇒ **action à initier**

#### **7.15 - Organiser des journées sans voiture**

La mise en place de journées sans voiture est d'initiative communale. Ceci permet un changement dans les modes de déplacements, et notamment la découverte des transports en commun, du vélo, ou de la marche à pied en laissant sa voiture au garage.

La CUB peut participer à cette action sous la forme d'une journée bus gratuit.

- ⇒ Maîtrise d'ouvrage : Commune
- ⇒ Coût : pas de financement CUB
- ⇒ **action à initier**

#### **7.16 - Inciter à communiquer globalement sur les déplacements**

Dans le cadre des campagnes de communication menées par le département (cars interurbains) ou la région (Trains Express Régionaux), il est nécessaire qu'ils insistent également sur les autres modes complémentaires : tramway, bus, parcs relais. Il doit être possible de retrouver une cohérence d'objectifs entre ces campagnes et la campagne de la CUB sur le report modal.

- ⇒ Maîtrise d'ouvrage : Département - CUB
- ⇒ Coût : pas de financement Région
- ⇒ **démarche de progrès**

#### **7.17 - Réaliser des campagnes d'information dans les écoles**

A l'instar de ce que la Connex-Bordeaux effectue déjà pour les bus, des campagnes d'informations doivent être réalisées sur l'aspect multimodal (correspondances entre modes), notamment dans la perspective de l'arrivée du tramway et de la desserte d'écoles, collèges et lycées. De plus, une sensibilisation à la sécurité des déplacements (vélo, marche à pied, bus, tramway) doit être réalisée pour réduire les risques d'accidents des jeunes.

- ⇒ Maîtrise d'ouvrage : CUB
- ⇒ Coût : 0



⇒ **démarche de progrès**

### **7.18 - Faire diffuser par tous les acteurs du transport des renseignements sur les moyens de transferts entre les modes**

Chaque compagnie (Connex-Bordeaux, CITRAM, SNCF,...) doit être en mesure de fournir des éléments d'intermodalité pour la connexion avec les autres réseaux (horaires, abonnements, tickets, plan de réseau,...). L'utilisateur doit pouvoir effectuer un déplacement de la manière la plus simple et la plus rapide possible. Les premiers points à traiter seraient les nœuds de correspondances mais également les gares SNCF et les gares routières interurbaines situées en périphérie de la CUB.

⇒ Maîtrise d'ouvrage : conjointe entre les partenaires

⇒ Coût : 0

⇒ **démarche de progrès**

### **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**

Cette charte doit rassembler les principaux acteurs du système « transport de marchandises » dans les zones urbaines (organisations professionnelles de transport, fédérations de commerçants, collectivités publiques) qui s'engagent à respecter un certain nombre de règles du jeu de base et notamment :

- Le respect des règles du jeu pour l'accueil des livraisons : ne pas exiger pour les livraisons effectuées avec le véhicule sur la voirie de manutentions supplémentaires, garantir dans l'enceinte de l'établissement la disponibilité des aires de livraisons, limiter les temps d'attente des véhicules de livraisons... par exemple ;
- Le respect des règles du jeu de l'usage de l'espace public : effectuer les activités de livraisons ou de déchargement sur les espaces réservés à cet effet, utiliser des véhicules adaptés au milieu urbain, respecter les horaires de livraisons, les couloirs de bus...

⇒ Maîtrise d'Ouvrage : CUB

⇒ Coût : 0.08 M€ /an (0,5 MF / an).

⇒ **démarche de progrès**

### **7.20 - Favoriser les échanges d'information entre les acteurs des transports de marchandises.**

Une meilleure qualité des échanges d'information entre les différents acteurs du transport de marchandises doit conduire à un gain de productivité et à la réalisation d'économie. En effet, on peut limiter ainsi les retours à vide, les parcours improductifs. Le destinataire est averti des envois qu'il doit réceptionner et de l'heure précise des livraisons, en retour il peut afficher des exigences particulières sur le lieu, les conditions de présentation.

Il s'agit pour ce faire d'obtenir le suivi complet des envois jusqu'au destinataire final et ce en s'appuyant sur des outils télématiques. Le système repose sur une gestion informatique interactive des envois par la structure coopérative présentée précédemment.

- ⇒ Maîtrise d'ouvrage : CUB
- ⇒ Coût : 0.01 M€ (0,3 MF) pour 5 ans
- ⇒ + La charte du transport de marchandises pour la formation et d'éventuels investissements
- ⇒ **démarche de progrès**

### **7.21 - Favoriser les livraisons, dans un point relais ou à domicile, des achats de particuliers**

Cette action vise à inciter au regroupement des commerçants afin qu'ils organisent les livraisons dans un point relais (parc relais par exemple) ou à domicile les livraisons des achats effectués à distance ou par des usagers qui n'ont pas utilisé leur voiture (usagers du réseau de transports collectifs en particulier).

Cette mesure doit permettre de limiter le nombre de véhicules particuliers à destination des centres villes tout en y offrant un service attractif capable de participer à leur redynamisation.

Une campagne de sensibilisation doit être menée auprès des associations de commerçants et de la CCIB pour développer ce type de démarche.

- ⇒ Maîtrise d'Ouvrage : CUB + associations des grandes enseignes du centre ville + fédération des commerçants + CONNEX + CCIB pour les études
- ⇒ Coûts : 0.01 M€ (0,3 MF).
- ⇒ **démarche de progrès**

### **7.22 - Mettre en place un service de conseil en mobilité aux usagers et aux entreprises**

Répond à une exigence de la loi SRU.

- ⇒ **action à programmer**

### **7.23 - Assurer la diffusion de l'information à l'ensemble des acteurs du transport et de la livraison de marchandises**

La connaissance de l'ensemble des règles s'appliquant aux TLM telle que la réglementation concernant les horaires de livraisons, les véhicules autorisés, les itinéraires de transit existants, la localisation des aires de manutention,... doit être effective pour assurer un plus grand respect.

Cette diffusion de l'information pourrait s'organiser notamment par la réalisation de dépliants ou la mise en service de sites Internet synthétisant de manière simple l'ensemble de la réglementation s'appliquant au transport et à la livraison de marchandises au sein de l'agglomération. Les organisations professionnelles de transport et les fédérations de commerçants notamment assureront la diffusion de ces dépliants.

Action à programmer après réalisation des actions 6.11, 6.17 et 1.3.

- ⇒ Maîtrise d'ouvrage : CUB + organisations professionnelles de transport
- ⇒ Coût : 0.03 M€
- ⇒ **action à programmer**

## **II . LES RESULTATS ATTENDUS PAR ACTION**

**Axe 1 – Réduire les nuisances à la source**  
**Actions inchangées**

**Evaluation sur l'environnement et la santé**

		Résultats nécessitant un suivi continu					Résultats à court / moyen terme			Remarques
		Résultats à moyen /long terme					Bruit	Stress	Accidents	
		Consommation d'énergie	Réduction du trafic automobile	Pollution atmosphérique (agglomération) de fond	Nuisances de proximité					
	<b>Actions à programmer</b>									
1,2	Traiter les axes urbains très bruyants en agissant en premier lieu à la source	0	0	0	0	++	++	0	Cette action participe également à l'amélioration du cadre de vie	
1,5	Renouveler les automobiles et utilitaires de la CUB à 30% par l'achat de véhicules à énergies alternatives (gaz et électricité)	+	0	+	+	+	+	0	Les résultats à attendre seront peu significatifs en regard du parc motorisé concerné	
1,6	Privilegier l'accessibilité des véhicules les moins polluants dans les parkings souterrains et sur voirie dans les centres	0	0	0	0	+	+	0		
	<b>Actions à initier</b>									
1,8	Inciter les administrations à renouveler leurs automobiles et utilitaires à 30% par l'achat de véhicules à énergies alternatives (gaz et électricité)		0	+	+	+	+	0	Les résultats à attendre seront peu significatifs en regard du parc motorisé concerné	
1,9	Financer l'étude de faisabilité d'un centre de distribution urbaine des marchandises à gestion collective	0	0	0	0	0	0	0	Au stade de l'étude il n'y a aucun effet	
	<b>Démarche de progrès</b>									
1, 10	Favoriser dans les parkings des administrations les salariés utilisant des véhicules à énergies alternatives (places proches des accès, bornes électriques,...) et des vélos	+	+	+	0	+	+	0	Il s'agit surtout d'une action visant les personnels qui ne peuvent s'affranchir d'un véhicule - L'incitation à l'usage du vélo par la mise à disposition de places de stationnements au lieu de travail doit agir sur la diminution des déplacements courts en automobile	
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	+	0	++	++	++	+	0	Des gains importants sont à attendre notamment aux heures de pointes des livraisons	

**Axe 1 – Réduire les nuisances à la source**  
**Actions inchangées**

**Evaluation sur l'économie et l'amélioration des performances**

	Résultats nécessitant un suivi continu				Remarques
	Résultats à court / moyen terme				
	Equilibre de la dépense publique	Capacité à construire une agglomération durable	Consommation d'espace	Niveau de service	
				Transfert modal	
<b>Actions à programmer</b>					
1,2	+	+	0	0	Réduction des dépenses de santé
1,5		+	0	0	
1,6		0	0	+	
<b>Actions à initier</b>					
1,8		+	0	0	
1,9		++		++	Au stade de l'étude il ne peut y avoir d'évaluation complète
<b>Démarche de progrès</b>					
1,10		+	0	+	
1,11	0	++	0	+	

**Axe 1 – Réduire les nuisances à la source**  
**Actions inchangées**

**Evaluation sur l'équité et la réponse aux besoins des habitants**

		Résultats nécessitant un suivi continu				Remarques
		Cadre de vie collectif	Accessibilité aux fonctions urbaines	Sensibilisation de la collectivité	Desserte des quartiers en difficulté	
	<b>Actions à programmer</b>					
1,2	Traiter les axes urbains très bruyants en agissant en premier lieu à la source	+	0	0	0	
1,5	Renouveler les automobiles et utilitaires de la CUB à 30% par l'achat de véhicules à énergies alternatives (gaz et électricité)	+	0	+	0	L'effet d'image est très important auprès du public
1,6	Privilégier l'accessibilité des véhicules les moins polluants dans les parkings souterrains et sur voirie dans les centres	0	+	+	0	
	<b>Actions à initier</b>					
1,8	Inciter les administrations à renouveler leurs automobiles et utilitaires à 30% par l'achat de véhicules à énergies alternatives (gaz et électricité)	0	0	+	0	Les administrations doivent donner l'exemple et être traitées de la même manière que le citoyen
1,9	Financer l'étude de faisabilité d'un centre de distribution urbaine des marchandises à gestion collective	0	0	0	0	Au stade de l'étude, il n'y a aucun effet à attendre
	<b>Démarche de progrès</b>					
1,10	Favoriser dans les parkings des administrations les salariés utilisant des véhicules à énergies alternatives (places proches des accès, bornes électriques,,,) et des vélos	0	+	0	0	
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	+	0	+	0	L'effet d'image est très important auprès du public

**Axe 1 – Réduire les nuisances à la source**  
**Actions modifiées**

**Evaluation sur l'environnement et la santé**

	Résultats nécessitant un suivi continu						Résultats à court / moyen terme			Remarques
	Résultats à moyen /long terme						Bruit	Stress	Accidents	
	Consommation d'énergie	Réduction du trafic automobile	Pollution atmosphérique (agglomération)	Nuisances de proximité						
<b>Actions à programmer</b>										
1,1	Adapter les limitations de vitesse selon le contexte urbain.	0	++	++			++	+	++	Une diminution des niveaux de pollution est à attendre si la mesure est bien respectée
1,3	Mettre en place un schéma directeur des itinéraires poids lourds.	0	0	+	+		++	0	+	Limitation des risques de pollution accidentelle en cas d'accident dans des zones fortement urbanisées
1,4	Renouveler les bus de la CUB à 50 % par l'achat de bus à énergies alternatives	0	+	+	+		+	+	0	Les résultats à attendre seront peu significatifs en regard du parc concerné.
<b>Actions à initier</b>										
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 (prévue par l'action 1.13).	0	++	++			++	+	++	De très bons résultats sont à attendre globalement
1,12	Favoriser les véhicules à énergies alternatives dans toute la réglementation municipale (circulation, stationnement et livraison)	0	+	++			++	+	0	L'effet dissuasif doit être ciblé sur les secteurs difficiles et notamment les centres villes
1,13	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 ...).	0	+	++			+	++	++	
1,14	Aménager des aires de stationnement poids lourds en liaison avec les itinéraires définis dans le cadre du Schéma Directeur.	0	0	0	++		++	++	+	Cette mesure permettra la réduction des nuisances liées au trafic de transit PL.



**Axe 1 – Réduire les nuisances à la source**  
**Actions modifiées**

**Evaluation sur l'économie et l'amélioration des performances**

		Résultats nécessitant un suivi continu					Remarques
		Résultats à court / moyen terme					
		Equilibre de la dépense publique	Capacité à construire une agglomération durable	Consommation d'espace	Niveau de service	Transfert modal	
	<b>Actions à programmer</b>						
1,1	Adapter les limitations de vitesse selon le contexte urbain.	+	+	0	0	0	Réduction des dépenses liées à la moindre gravité des accidents
1,3	Mettre en place un schéma directeur des itinéraires poids lourds.	0	+	0	+	0	Réduction des risques en milieu urbain
1,4	Renouveler les bus de la CUB à 50 % par l'achat de bus à énergies alternatives		++	0	+	0	Augmentation des investissements compensés par la réduction du coût kilométrique et par la taille du parc.
	<b>Actions à initier</b>						
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 (prévue par l'action 1.13).	0	+	+	+	0	permet de retarder les aménagements d'élargissement de voie
1,12	Favoriser les véhicules à énergies alternatives dans toute la réglementation municipale (circulation, stationnement et livraison)	0	++	0	++	0	
1,13	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 ...).	0	++	0	++	0	
1,14	Aménager des aires de stationnement poids lourds en liaison avec les itinéraires définis dans le cadre du Schéma Directeur.	0	++	0	+	0	Réduire le trafic de transit PL,

**Axe 1 – Réduire les nuisances à la source**  
**Actions modifiées**

**Evaluation sur l'équité et la réponse aux besoins des habitants**

		Résultats nécessitant un suivi continu				Remarques
		Cadre de vie collectif	Accessibilité aux fonctions urbaines	Sensibilisation de la collectivité	Desserte des quartiers en difficulté	
	<b>Actions à programmer</b>					
1,1	Adapter les limitations de vitesse selon le contexte urbain.	+	0	0	0	
1,3	Mettre en place un schéma directeur des itinéraires poids lourds.	+	0	0	0	La suppression du transit des poids lourds permet une amélioration du cadre de vie collective, notamment en retardant le noircissement des façades
1,4	Renouveler les bus de la CUB à 50 % par l'achat de bus à énergies alternatives	+	0	+	0	L'effet d'image est très important auprès du public. De plus, ceci doit ralentir les noircissements des façades par les particules diesel.
	<b>Actions à initier</b>					
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 (prévue par l'action 1.13).	0	0	0	0	Cette action n'a pas un effet direct sur ce thème,
1,12	Favoriser les véhicules à énergies alternatives dans toute la réglementation municipale (circulation, stationnement et livraison)	+	0	+	0	
1,13	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 ...).	++	0	+	0	Cette mesure permet une sécurisation des déplacements.
1,14	Aménager des aires de stationnement poids lourds en liaison avec les itinéraires définis dans le cadre du Schéma Directeur.	++	+	0	0	Cette mesure permet de réduire le trafic de transit PL,

**Axe 2 – Organiser le territoire pour maîtriser les flux**  
**Actions inchangées**

**Evaluation sur l'environnement et la santé**

	Résultats nécessitant un suivi continu						Résultats à court / moyen terme			Remarques
	Consommation d'énergie	Réduction du trafic automobile	Pollution atmosphérique (agglomération) de fond	Nuisances de proximité	Bruit	Stress	Accidents			
<b>Actions à programmer</b>										
2,3 Construire un franchissement de la Garonne au niveau de l'avenue Lucien Faure, notamment pour alléger le trafic du pont d'Aquitaine et le rendre plus sûr			0	+	+	0	+			Une augmentation probable de la circulation est à redouter sur les axes menant au franchissement, cependant la sécurisation du Pont d'Aquitaine (suppression des chocs frontaux) est nécessaire
<b>Actions à initier</b>										
2,4 Poursuivre la mise à 2 x 3 voies de la rocade, en réalisant les protections phoniques associées								0		Il n'y a pas d'effet positif à attendre si cela ne s'accompagne pas d'une régulation en temps réel de la vitesse car une augmentation de la circulation est à redouter
2,5 Mettre en œuvre un programme prioritaire de protection phonique sur les secteurs les plus contraints (compléments de l'action 1,2)	0	0	0	0	++	0	++	++	0	Il s'agit de mesures de compensations sur des voiries existantes et très fréquentées
2,7 Faire intégrer aux orientations de révision du schéma directeur la stratégie de maîtrise des développements périphériques	+	+	+	+	0	0	0	0	0	Cette action vise à réduire les déplacements longs en automobile
2,9 Mettre à l'étude un nouveau franchissement de la Garonne en aval du Pont d'Aquitaine										
<b>Démarches de progrès</b>										
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	++	++	++	+	+		+			Ceci doit permettre de limiter l'usage de l'automobile et de développer les modes doux
2,15 Conditionner les extensions de grandes surfaces commerciales en périphérie à leur participation, sous forme d'aides, à l'implantation d'activités nouvelles et au renforcement du commerce dans les centres villes	0	+	+	+	0				0	



**Axe 2 – Organiser le territoire pour maîtriser les flux**  
**Actions inchangées**

**Evaluation sur l'équité et la réponse aux besoins des habitants**

		Résultats nécessitant un suivi continu				Remarques
		Cadre de vie collectif	Accessibilité aux fonctions urbaines	Sensibilisation de la collectivité	Desserte des quartiers en difficulté	
	<b>Actions à programmer</b>					
2,3	Construire un franchissement de la Garonne au niveau de l'avenue Lucien Faure, notamment pour alléger le trafic du pont d'Aquitaine et le rendre plus sûr	0	+	0	+	
	<b>Actions à initier</b>					
2,4	Poursuivre la mise à 2 x 3 voies de la rocade, en réalisant les protections phoniques associées	0	0	0	0	
2,5	Mettre en œuvre un programme prioritaire de protection phonique sur les secteurs les plus contraints (compléments de l'action 1,2)	0	0	0	0	La demande des habitants à la tranquillité ne permet qu'une action à postériori sur les infrastructures existantes
2,7	Faire intégrer aux orientations de révision du schéma directeur la stratégie de maîtrise des développements périphériques	+	0	0	0	
2,9	Mettre à l'étude un nouveau franchissement de la Garonne en aval du Pont d'Aquitaine					
	<b>Démarches de progrès</b>					
2,14	Introduire des règles d'accessibilité autres que fondée sur l'usage unique de l'automobile pour autoriser le développement des centres commerciaux et des zones d'activités	+	+			
2,15	Conditionner les extensions de grandes surfaces commerciales en périphérie à leur participation, sous forme d'aides, à l'implantation d'activités nouvelles et au renforcement du commerce dans les centres villes	+	+	+		L'information du public sur l'offre identique en centre-ville par rapport à la périphérie doit permettre de répondre à tous les besoins des habitants, y compris ceux qui ne sont pas motorisés ou âgés,



**Axe 2 – Organiser le territoire pour maîtriser les flux  
Actions modifiées**

**Evaluation sur l'économie et l'amélioration des performances**

		Résultats nécessitant un suivi continu					Remarques
		Résultats à court / moyen terme					
		Equilibre de la dépense publique	Capacité à construire une agglomération durable	Consommation d'espace	Niveau de service	Transfert modal	
	<b>Actions à programmer</b>						
2,1	Poursuivre le maillage structurant des voies urbaines d'agglomération afin d'alléger les axes urbanisés.		0		+	0	
2,2	Inscrire pour la 4ème révision du PLU, des principes conditionnant l'implantation des équipements de santé, culturels, d'enseignement et sportifs à une desserte suffisante par les transports en commun et présentant une accessibilité correcte à pied et à vélo	0	++	++	++	+	La définition d'orientations fortes doit permettre une réorganisation des espaces de la CUB et limiter les dépenses de fonctionnement pour la desserte de zones ou d'équipements dans les secteurs de faible densité
2,10	Organiser le développement urbain en fonction de la desserte par les transports en commun	+	++	+	+	++	La réorganisation du territoire doit limiter l'urbanisme extensif et les investissements publics tout en améliorant les services proposés autour de noyaux durs
	<b>Actions à initier</b>						
2,6	Réaliser la déviation d'Eysines prévue au Contrat de Plan (2000-2006)		0		+	0	
2,8	Réguler le trafic sur la rocade (programme A linor)		0	0	+	0	
2,12	Réaliser un schéma directeur des plates formes de fret ferroviaire conventionnel pour l'agglomération bordelaise	0	+	0	+	0	
	<b>Démarches de progrès</b>						
2,11	Renforcer le niveau d'équipement et de services des centres-villes et des centralités secondaires.	0	+	+	+		
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	0	+	+		0	

**Axe 2 – Organiser le territoire pour maîtriser les flux**  
**Actions modifiées**

**Evaluation sur l'équité et la réponse aux besoins des habitants**

		Résultats nécessitant un suivi continu				Remarques
		Cadre de vie collectif	Accessibilité aux fonctions urbaines	Sensibilisation de la collectivité	Desserte des quartiers en difficulté	
	<b>Actions à programmer</b>					
2,1	Poursuivre le maillage structurant des voies urbaines d'agglomération afin d'alléger les axes urbanisés.	+	+	0	+	La requalification des axes signifie leur réaménagement dans un but de restitution de leur vocation urbaine et non de transit afin de permettre une cohabitation des différents modes de déplacement
2,2	Inscrire pour la 4ème révision du PLU, des principes conditionnant l'implantation des équipements de santé, culturels, d'enseignement et sportifs à une desserte suffisante par les transports en commun et présentant une accessibilité correcte à pied et à vélo					L'accessibilité aux fonctions urbaines par des modes de transports différents de l'automobile est indispensable pour que toutes les catégories sociales puissent en bénéficier
2,10	Organiser le développement urbain en fonction de la desserte par les transports en commun	+	+			La densification autour d'une offre en TC doit permettre une accessibilité en centre-ville identique pour tous et de répondre à tous les besoins des habitants, y compris ceux qui ne sont pas motorisés ou agés
	<b>Actions à initier</b>					
2,6	Réaliser la déviation d'Eysines prévue au Contrat de Plan (2000-2006)	0	+	0	0	
2,8	Réguler le trafic sur la rocade (programme AInor)	0	0	0	0	
2,12	Réaliser un schéma directeur des plates formes de fret ferroviaire conventionnel pour l'agglomération bordelaise	0	+	0	0	
	<b>Démarches de progrès</b>					
2,11	Renforcer le niveau d'équipement et de services des centres-villes et des centralités secondaires.	0	+	0		
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	+	+	0		



**Axe 3 – Améliorer les transports en commun  
Actions inchangées**

**Evaluation sur l'environnement et la santé**

		Résultats nécessitant un suivi continu					Résultats à court / moyen terme			Remarques
		Résultats à moyen /long terme					Bruit	Stress	Accidents	
		Consommation d'énergie	Réduction du trafic automobile	Pollution atmosphérique de fond (agglomération)	Nuisances de proximité					
<b>Actions à programmer</b>										
3,1	Mettre en service, en 2002, 3 lignes de tramway sur 20,2 km	+	+	+	++	+	+	+		C'est la première étape d'un processus de diminution du trafic automobile
3,2	Développer, de 2004 à 2007, le réseau de tramway en étendant les trois lignes afin de constituer en 2007 un réseau de 40 km	+	+	++	++	++	++	+		Une diminution de 65,000 véhicules/ jour (soit 80,000 déplacements/jour) est à attendre soit une baisse de 4 à 5% du trafic automobile pour le réseau complet
3,3	Optimiser, dès aujourd'hui, la structure du réseau bus existant; restructurer le réseau bus en liaison avec la mise en service du tramway et organiser la complémentarité avec les autres modes (publics / privés)	+	+	++	++	+	+			La part de diminution du trafic automobile liée à la restructuration du réseau de bus est déjà intégrée dans le chiffre de la ligne ci-dessus
3,6	Mettre en œuvre un plan de mobilité à la CUB	0	0	0	0	0	0	0	0	La faible représentativité du personnel de la CUB dans les déplacements journaliers ne permet pas d'escamoter l'obtention de résultats significatifs sur la réduction des nuisances
3,7	Développer des services à la demande	0	0	0	0	0	0	0	0	Diminution de la circulation de bus vides (optimisation)
3,8	Aménager des sites propres bus en préfiguration de la desserte tramway	0	+	+	+	+	+	0	0	En améliorant la compétitivité des bus, ceci peu réduire l'usage de l'automobile
3,9	Organiser et aménager le pôle multimodal de la gare Saint-Jean	0	+	0	0	0	0	0	0	Peut à terme participer à la réduction du trafic automobile si de nombreuses possibilités de transfert sont offertes
3,10	Aménager des espaces publics du domaine universitaire pour favoriser l'accès au tramway	0	+	0	0	0	0	0	0	
<b>Actions à initier</b>										
3,11	Etudier les extensions du réseau de tramway au-delà de la deuxième phase et prendre des mesures conservatoires afin de protéger les emprises nécessaires	0	0	0	0	0	0	0	0	Au stade de l'étude, les résultats attendus ne peuvent pas être définis, cependant, toute offre complémentaire en transport en commun lourd et performant tend à capter une partie du trafic automobile
3,13	Aménager la ligne SNCF de ceinture et renforcer l'offre TER	+	+	+	0	0	0	0	0	L'augmentation des circulations sur la ligne de ceinture ne doit pas apporter de nuisances acoustiques supplémentaires pour les riverains
3,15	Initier, en concertation avec les structures concernées, une amélioration des rôles des taxis à l'échelle de la communauté urbaine	0	0	0	0	0	0	0	0	Cette action n'a pas d'effet direct sur ces thèmes
3,16	Etudier la faisabilité d'une amélioration des fréquences en heures creuses sur les lignes de bus en vue de rentabiliser le tramway (fréquentation à la hausse)	0	0	0	0	0	0	0	0	Au stade de l'étude il n'y a pas de résultat à attendre, cependant, dans la phase d'application de ce principe une réduction des consommations et des émissions de CO2 des automobiles est à escamoter en liaison avec une diminution du trafic automobile
<b>Démarche de progrès</b>										
3,18	Réserver la possibilité d'une liaison ferrée rapide entre la gare Saint-Jean et l'aéroport de Bordeaux-Mérignac	+	++	++	+	+	++	+	++	

**Résultats attendus répondant aux objectifs**

++ : très favorable ; + : favorable ; 0 : neutre



**Axe 3 – Améliorer les transports collectifs  
Actions inchangées**

**Evaluation sur l'équité et la réponse aux besoins des habitants**

		Résultats nécessitant un suivi continu				Remarques
		Cadre de vie collectif	Accessibilité aux fonctions urbaines	Sensibilisation de la collectivité	Desserte des quartiers en difficulté	
<b>Actions à programmer</b>						
3,1	Mettre en service, en 2002, 3 lignes de tramway sur 20,2 km	+	+	0	++	Le retraitement urbain des axes empruntés par le tramway va donner une nouvelle identité à la CUB
3,2	Développer, de 2004 à 2007, le réseau de tramway en étendant les trois lignes afin de constituer en 2007 un réseau de 40 km	+	++	0	++	
3,3	Optimiser, dès aujourd'hui, la structure du réseau bus existant; restructurer le réseau bus en liaison avec la mise en service du tramway et organiser la complémentarité avec les autres modes (publics / privés)	0	++	0	+	
3,6	Mettre en oeuvre un plan de mobilité à la CUB	0	0	+	0	L'aspect sensibilisation doit permettre un effet d'entraînement sur d'autres partenaires
3,7	Développer des services à la demande	0	+	0	+	
3,8	Aménager des sites propres bus en préfiguration de la desserte tramway	+	+	0	0	
3,9	Organiser et aménager le pôle multimodal de la gare Saint-Jean	0	++	0	0	
3,10	Aménager des espaces publics du domaine universitaire pour favoriser l'accès au tramway	+	0	0	0	
<b>Actions à initier</b>						
3,11	Etudier les extensions du réseau de tramway au-delà de la deuxième phase et prendre des mesures conservatoires afin de protéger les emprises nécessaires	0	0	0	0	Au stade de l'étude, il conviendra de prendre en compte, au delà des contraintes purement économiques, la desserte des secteurs en difficulté non desservis par le tramway ou par un mode de transport performant
3,13	Aménager la ligne SNCF de ceinture et renforcer l'offre TER	0	+	0	0	
3,15	Initier, en concertation avec les structures concernées, une amélioration des rôles des taxis à l'échelle de la communauté urbaine	0	+	0	0	
3,16	Etudier la faisabilité d'une amélioration des fréquences en heures creuses sur les lignes de bus en vue de rentabiliser le tramway (fréquentation à la hausse)	0	++	0	0	
<b>Démarche de progrès</b>						
3,18	Réserver la possibilité d'une liaison ferrée rapide entre la gare Saint Jean et l'aéroport de Bordeaux Mérignac	+	+	0	0	

**Résultats attendus ré pondant aux objectifs**

++ : très favorable ; + : favorable ; 0 : neutre

**Axe 3 – Améliorer les transports en commun  
Actions modifiées**

**Evaluation sur l'environnement et la santé**

		Résultats nécessitant un suivi continu						Résultats à court / moyen terme			Remarques
		Résultats à moyen /long terme		Résultats à court / moyen terme							
		Consommation d'énergie	Réduction du trafic automobile	Pollution atmosphérique (agglomération)	Nuisances de proximité	Bruit	Stress	Accidents			
<b>Actions à programmer</b>											
3,4	Certifier selon la norme "AFNOR Services" les trois lignes de tramway et huit lignes de bus, et mettre en place un plan qualité sur l'ensemble du réseau	0	0	0	0	0	0	0	Cette action n'a pas un effet direct sur ce thème,		
3,5	Améliorer la qualité de l'offre de bus et l'image du réseau	0	0	0	0	0	0	0	Cette action n'a pas un effet direct sur ce thème,		
3,14	Assurer avec le département de la Gironde, 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 dans les bus comme dans le tramway	0	0	0	0	0	+	0	En raison de la spécificité du public concerné par cette action, il n'y a pas de résultats sur la diminution des pollutions et du trafic automobile		
<b>Actions à initier</b>											
3,12	Initier des plans de mobilité chez les employeurs.	0	+	0	0	0	0	0	Les résultats à attendre sont "à la marge" en regard du parc automobile concerné cependant ceci concourt à la baisse du déplacement individuel en automobile		
3,17	Tendre vers une billetterie intégrée de tous les modes de transport y compris le stationnement et les transports interurbains	0	0	0	0	0	0	0			
<b>Démarche de progrès</b>											
aucune action											



**Axe 3 – Améliorer les transports collectifs**  
**Actions modifiées**

**Evaluation sur l'équité et la réponse aux besoins des habitants**

		Résultats nécessitant un suivi continu				Remarques
		Cadre de vie collectif	Accessibilité aux fonctions urbaines	Sensibilisation de la collectivité	Desserte des quartiers en difficulté	
	<b>Actions à programmer</b>					
3,4	Certifier selon la norme "AFNOR Services" les trois lignes de tramway et huit lignes de bus, et mettre en place un plan qualité sur l'ensemble du réseau	0	0	+	0	
3,5	Améliorer la qualité de l'offre de bus et l'image du réseau	+	0	+	0	
3, 14	Assurer avec le département de la Gironde, 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 dans les bus comme dans le tramway	0	++	+	+	
	<b>Actions à initier</b>					
3,12	Initier des plans de mobilité chez les employeurs.	0	0	+	0	
3,17	Tendre vers une billetterie intégrée de tous les modes de transport y compris le stationnement et les transports interurbains	0	+	0	0	
	<b>Démarche de progrès</b>					
	aucune action					







**Axe 4 – partager autrement l'espace public**  
**Actions inchangées**

**Evaluation sur l'équité et la réponse aux besoins des habitants**

		Résultats nécessitant un suivi continu				Remarques
		Cadre de vie collectif	Accessibilité aux fonctions urbaines	Sensibilisation de la collectivité	Desserte des quartiers en difficulté	
	<b>Actions à programmer</b>					
4,1	Mettre en œuvre un plan de circulation d'agglomération pour protéger les centres-villes des trafics de transit et d'échange, notamment ceux concernés par le tramway	+	+	0	0	L'apaisement des centres-villes par la réduction de la circulation entraîne une amélioration du cadre de vie et permet des déplacements plus sûrs
4,2	Mettre en œuvre des plans de modération du trafic dans les quartiers où le besoin s'en fait sentir (zones 30, quartiers tranquilles, dissuasion des "itinéraires malins") : affectation de 50% de l'enveloppe communale sur ces opérations	++	0	0	0	
4,4	Réaliser un programme de réaménagement des espaces publics associé au projet de tramway	++	+	0	0	
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 : inscription dans l'enveloppe communale	+	+	0	0	
	<b>Actions à initier</b>					
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 urbain	++	0	0	0	
4,7	Prévoir des règles d'occupation des voiries différentes suivant les périodes et les horaires : s'adapter aux occupations temporaires des animations de rues, étendre les journées sans voiture, augmenter les phases réservées aux piétons dans les cycles de feux le samedi	+	++	0	0	L'aspect temporaire de la mesure ne permet que des améliorations ponctuelles
	<b>Démarche de progrès</b>					



**Axe 4 – Partager autrement l'espace public**  
**Actions modifiées**

**Evaluation sur l'économie et l'amélioration des performances**

		Résultats nécessitant un suivi continu				Remarques
		Résultats à court / moyen terme				
		Résultats à moyen /long terme		Niveau de service		
Equilibre de la dépense publique	Capacité à construire une agglomération durable	Consommation d'espace	Transfert modal			
	<b>Actions à programmer</b>					
4,3	Réaffecter et requalifier 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.	+	+	0	0	0
	<b>Actions à initier</b>					
	aucune action					
	<b>Démarche de progrès</b>					
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.		++	+	0	0
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 (vélos, piétons, voitures) dans la limite de la règle précédant (50-50) si les contraintes le permettent et les conflits d'usage le nécessitent.		+	+	0	0

**Axe 4 – partager autrement l'espace public**  
**Actions modifiées**

**Evaluation sur l'équité et la réponse aux besoins des habitants**

		Résultats nécessitant un suivi continu				Remarques
		Cadre de vie collectif	Accessibilité aux fonctions urbaines	Sensibilisation de la collectivité	Desserte des quartiers en difficulté	
	<b>Actions à programmer</b>					
4,3	Réaffecter et requalifier 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.	++	0	+	0	
	<b>Actions à initier</b>					
	aucune action					
	<b>Démarche de progrès</b>					
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.	++	+	0	0	
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 (vélos, piétons, voitures) dans la limite de la règle précédente (50-50) si les contraintes le permettent et les conflits d'usage le nécessitent.	+	+	0	0	

**Axe 5 – favoriser les piétons et les cyclistes**  
**Actions inchangées**

**Evaluation sur l'environnement et la santé**

		Résultats nécessitant un suivi continu					Résultats à court / moyen terme			Remarques
		Résultats à moyen /long terme					Bruit	Stress	Accidents	
		Consommation d'énergie	Réduction du trafic automobile	Pollution atmosphérique de fond (agglomération)	Nuisances de proximité					
	<b>Actions à programmer</b>									
5,1	Protéger physiquement les trottoirs des centres par des aménagements ne pénalisant pas le cheminement des piétons	0	0	0	0	0	0	0	+	
5,2	Accélérer la suppression du stationnement illicite par un programme plus important d'aménagement de protection	0	0	0	0	0	0	0	+	
5,3	Aménager et sécuriser les itinéraires piétons (création d'une enveloppe budgétaire spécifique)	0	0	0	0	0	0	0	+	En première approche, ceci n'a pas de conséquence directe sur la diminution du trafic automobile, cependant en sécurisant les déplacements, il peut y avoir une diminution des déplacements courts en automobile au profit de la marche à pied
5,6	Création d'un service de location de vélos : "1000 vélos Bordeaux Métropole",	0	+	0	+	+	+	0	0	La réduction du trafic automobile est limitée
	<b>Actions à initier</b>									
5,7	Initier un Schéma Directeur des continuités piétonnes formalisant un réseau structurant d'itinéraires continus, confortables, lisibles, équipés, notamment autour du réseau de transport en commun (bus et tramway)	0	0	0	0	0	0	0	+	A terme, leur réalisation doit favoriser le développement de la marche à pied au détriment de l'automobile
5,8	Améliorer le repérage sur les itinéraires des piétons	0	0	0	0	0	0	0	+	
	<b>Démarche de progrès</b>									

**Axe 5 – favoriser les piétons et les cyclistes**  
**Actions inchangées**

**Evaluation sur l'économie et l'amélioration des performances**

		Résultats nécessitant un suivi continu				Remarques
		Résultats à moyen /long terme		Résultats à court / moyen terme		
		Equilibre de la dépense publique	Capacité à construire une agglomération durable	Consommation d'espace	Niveau de service	Transfert modal
	<b>Actions à programmer</b>					
5,1	Protéger physiquement les trottoirs des centres par des aménagements ne pénalisant pas le cheminement des piétons		+	0		0
5,2	Accélérer la suppression du stationnement illicite par un programme plus important d'aménagement de protection		+	0		0
5,3	Aménager et sécuriser les itinéraires piétons (création d'une enveloppe budgétaire spécifique)		+	0	+	0
5,6	Création d'un service de location de vélos : "1000 vélos Bordeaux Métropole",	0	+	0	+	0
	<b>Actions à initier</b>					
5,7	Initier un Schéma Directeur des continuités piétonnes formalisant un réseau structurant d'itinéraires continus, confortables, lisibles, équipés, notamment autour du réseau de transport en commun (bus et tramway)		+	+	+	+
5,8	Améliorer le repérage sur les itinéraires des piétons		+	0	++	0
	<b>Démarche de progrès</b>					

**Axe 5 – favoriser les piétons et les cyclistes**  
**Actions inchangées**

**Evaluation sur l'équité et la réponse aux besoins des habitants**

		Résultats nécessitant un suivi continu				Remarques
		Cadre de vie collectif	Accessibilité aux fonctions urbaines	Sensibilisation de la collectivité	Desserte des quartiers en difficulté	
	<b>Actions à programmer</b>					
5,1	Protéger physiquement les trottoirs des centres par des aménagements ne pénalisant pas le cheminement des piétons	+	+	0	0	
5,2	Accélérer la suppression du stationnement illicite par un programme plus important d'aménagement de protection	++	++	0	0	
5,3	Aménager et sécuriser les itinéraires piétons (création d'une enveloppe budgétaire spécifique)	+	+	0	0	
5,6	Création d'un service de location de vélos : "1000 vélos Bordeaux Métropole",	0	+	0	0	
	<b>Actions à initier</b>					
5,7	Initier un Schéma Directeur des continuités piétonnes formalisant un réseau structurant d'itinéraires continus, confortables, lisibles, équipés, notamment autour du réseau de transport en commun (bus et tramway)	+	+	0	0	La définition de nouveaux critères d'accessibilité aux fonctions urbaines par d'autres modes que la voiture est essentiel, notamment pour améliorer le cadre de vie
5,8	Améliorer le repérage sur les itinéraires des piétons	+	++	0	0	
	<b>Démarche de progrès</b>					

**Axe 5 – favoriser les piétons et les cyclistes**  
**Actions modifiées**

**Evaluation sur l'environnement et la santé**

		Résultats nécessitant un suivi continu					Résultats à court / moyen terme			Remarques
		Résultats à moyen /long terme					Bruit	Stress	Accidents	
		Consommation d'énergie	Réduction du trafic automobile	Pollution atmosphérique (agglomération de fond)	Nuisances de proximité					
	<b>Actions à programmer</b>									
5,4	Développer et assurer la continuité du réseau d'itinéraires cyclables.	0	0	0	0	0	0	0	+	Cette action est à relier à la précédente ci-dessus
5,5	Améliorer le stationnement pour les cyclistes sur les espaces publics (notamment à proximité des équipements publics), sur la voirie et dans les parcs de stationnement.	0	0	0	0	0	0	0	0	Cette action n'a pas d'effet direct sur ces thèmes
5,10	Sur l'ensemble du territoire communautaire, imposer la création des places couvertes pour les vélos à l'occasion de la 4ème révision du PLU, lors de la réalisation, de l'extension, de la rénovation ou du changement de destination de bâtiments existants, afin de faire progresser la part modale des deux-roues non motorisés dans les déplacements.	0	0	0	0	0	0	0	0	Cette action n'a pas d'effet direct sur ces thèmes
	<b>Actions à initier</b>									
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.	++	+	+	+	+	+	+	+	Le développement du vélo en entreprise doit agir préférentiellement sur les déplacements courts domicile-travail en automobile qui sont les plus nuisants
	<b>Démarche de progrès</b>									
	aucune action									



**Axe 5 – favoriser les piétons et les cyclistes**  
**Actions modifiées**

**Evaluation sur l'économie et l'amélioration des performances**

	Résultats nécessitant un suivi continu				Remarques
	Résultats à court / moyen terme		Résultats à long terme		
	Equilibre de la dépense publique	Capacité à construire une agglomération durable	Consommation d'espace	Niveau de service	Transfert modal
<b>Actions à programmer</b>					
5,4	Développer et assurer la continuité du réseau d'itinéraires cyclables.	+	0	+	Transfert modal à terme - participe à la diminution des déplacements courts en automobile
5,5	Améliorer le stationnement pour les cyclistes sur les espaces publics (notamment à proximité des équipements publics), sur la voirie et dans les parcs de stationnement.	+	0	+	Transfert modal à terme
5,10	Sur l'ensemble du territoire communautaire, imposer la création des places couvertes pour les vélos à l'occasion de la 4ème révision du PLU, lors de la réalisation, de l'extension, de la rénovation ou du changement de destination de bâtiments existants, afin de faire progresser la part modale des deux-roues non motorisés dans les déplacements.	0	0	+	Transfert modal à terme
<b>Actions à initier</b>					
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.	+	0	+	
<b>Démarche de progrès</b>					
aucune action					

**Axe 5 – favoriser les piétons et les cyclistes**  
**Actions modifiées**

**Evaluation sur l'équité et la réponse aux besoins des habitants**

		Résultats nécessitant un suivi continu				Remarques
		Cadre de vie collectif	Accessibilité aux fonctions urbaines	Sensibilisation de la collectivité	Desserte des quartiers en difficulté	
	<b>Actions à programmer</b>					
5,4	Développer et assurer la continuité du réseau d'itinéraires cyclables.	+	+	0	0	
5,5	Améliorer le stationnement pour les cyclistes sur les espaces publics (notamment à proximité des équipements publics), sur la voirie et dans les parcs de stationnement.	0	+	0	0	
5,10	Sur l'ensemble du territoire communautaire, imposer la création des places couvertes pour les vélos à l'occasion de la 4ème révision du PLU, lors de la réalisation, de l'extension, de la rénovation ou du changement de destination de bâtiments existants, afin de faire progresser la part modale des deux-roues non motorisés dans les déplacements.	0	0	0	0	
	<b>Actions à initier</b>					
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.	0	0	+	0	
	<b>Démarche de progrès</b>					
	aucune action					



**Axe 6 – Organiser le stationnement et les livraisons**  
**Actions inchangées**

**Evaluation sur l'économie et l'amélioration des performances**

	Résultats nécessitant un suivi continu								Remarques
	Résultats à moyen /long terme				Résultats à court / moyen terme				
	Equilibre de la dépense publique	Capacité à construire une agglomération durable	Consommation d'espace	Niveau de service	Transfert modal				
	<b>Actions à programmer</b>								
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								
6.5	Réhabiliter les parcs publics communautaires et améliorer leurs équipements								
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								
6.8	Supprimer au 01/01/2004 (fin de concession) les 500 places du parc des allées de Chartres afin de compléter l'aménagement de l'esplanade des Quinconces								Cette action est très intéressante pour le transfert modal si les places ne sont pas compensées pour du domicile-travail
6.9	Mettre en place une signalétique homogène du stationnement sur voirie et en parkings								L'information sur la saturation des parkings doit également inciter l'automobiliste à se reporter sur les transports en commun

**Axe 6 – Organiser le stationnement et les livraisons**  
**Actions inchangées**

**Evaluation sur l'économie et l'amélioration des performances**

		Résultats nécessitant un suivi continu				Remarques	
		Résultats à court / moyen terme		Résultats à long terme			
		Equilibre de la dépense publique	Capacité à construire une agglomération durable	Consommation d'espace	Niveau de service		Résultats à court / moyen terme
<b>Actions à initier</b>							
6.12	Améliorer l'efficacité des services de fourrière	+	+	0	0	0	
6.13	Proposer aux employeurs, en liaison avec la mise en œuvre de plans de mobilité par les entreprises (action 7, 12), des mesures de réduction de l'offre de stationnement destinée aux employés	0	+	+	0	+	La clef du stationnement au lieu de travail représente l'arme principale de la lutte contre les déplacements domicile-travail en automobile
6.14	Organiser le stationnement des cars de tourisme	0	0	0	0	0	
6.15	Réserver des emplacements de stationnement pour les camping-cars	0	0	0	+	0	L'installation de bornes de vidanges sanitaires permet la suppression des rejets liquides sur les parkings ou la voirie
6.18	Développer des aides au stationnement résidentiel: information sur le marché, aides techniques à la construction, investissements volontaristes de la collectivité		0	0	0	+	Les résidents doivent pouvoir stationner leur véhicule et l'y laisser afin de ne pas créer une mobilité forcée, notamment s'ils bénéficient d'un stationnement au lieu de travail
<b>Démarche de progrès</b>							
6.19	Ne jamais compenser, sauf pour les résidents, les pratiques de stationnement illicites par du stationnement licite	0	0	0	0	+	La réduction des possibilités de stationnement doit entraîner une modification des pratiques en automobile et un usage plus important des Transports en commun

**Axe 6 – Organiser le stationnement et les livraisons**  
**Actions inchangées**

**Evaluation sur l'équité et la réponse aux besoins des habitants**

		Résultats nécessitant un suivi continu				Remarques
		Cadre de vie collectif	Accessibilité aux fonctions urbaines	Sensibilisation de la collectivité	Desserte des quartiers en difficulté	
	<b>Actions à programmer</b>					
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	+	0	0	0	La suppression du stationnement sur les trottoirs est un premier pas vers une amélioration de la qualité urbaine
6,5	Réhabiliter les parcs publics communautaires et améliorer leurs équipements	0	0	0	0	
6,6	Mettre en oeuvre, 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	+	0	0	0	La création des parkings souterrains doit permettre une reconquête des espaces en surface afin d'améliorer le cadre de vie
6,8	Supprimer au 01/01/2004 (fin de concession) les 500 places du parc des allées de Chartres afin de compléter l'aménagement de l'esplanade des Quinconces	+	0	0	0	La reconquête de l'espace planté des quinconces doit participer à la définition d'un nouvel espace public en centre-ville
6,9	Mettre en place une signalétique homogène du stationnement sur voirie et en parkings	0	+	+	0	

**Axe 6 – Organiser le stationnement et les livraisons**  
**Actions inchangées**

**Evaluation sur l'équité et la réponse aux besoins des habitants**

		Résultats nécessitant un suivi continu				Remarques
		Cadre de vie collectif	Accessibilité aux fonctions urbaines	Sensibilisation de la collectivité	Desserte des quartiers en difficulté	
	<b>Actions à initier</b>					
6,12	Améliorer l'efficacité des services de fourrière	+	0	0	0	
6,13	Proposer aux employeurs, en liaison avec la mise en œuvre de plans de mobilité par les entreprises (action 7,12), des mesures de réduction de l'offre de stationnement destinée aux employés	0	0	+	0	
6,14	Organiser le stationnement des cars de tourisme	0	0	0	0	
6,15	Réserver des emplacements de stationnement pour les camping-cars	0	0	0	0	
6,18	Développer des aides au stationnement résidentiel: information sur le marché, aides techniques à la construction, investissements volontaristes de la collectivité	0	0	+	0	
	<b>Démarche de progrès</b>					
6,19	Ne jamais compenser, sauf pour les résidents, les pratiques de stationnement illicites par du stationnement licite	0	+	0	0	La restitution d'espaces piétonniers par la suppression du stationnement sur trottoir permet une restitution des fonctions de la rue

## Axe 6 – Organiser le stationnement et les livraisons Actions modifiées

## Evaluation sur l'environnement et la santé

		Résultats nécessitant un suivi continu						Résultats à court / moyen terme			Remarques
		Résultats à moyen /long terme						Bruit	Stress	Accidents	
		Consommation d'énergie	Réduction du trafic automobile	Pollution atmosphérique de fond (agglomération)	Nuisances de proximité						
<b>Actions à programmer</b>											
6,1	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).	0	+	0	0	0	0	0	0	0	Cette action est indispensable pour agir globalement sur le trafic automobile, et limiter le report de stationnement sur des communes limitrophes qui n'ont pas de stationnement réglementé
6,3	Poursuivre et étendre la mise en œuvre du stationnement payant dans les centres des communes de la CUB et créer des zones de stationnement réglementées (payantes ou autres) sur certains pôles périphériques ou sur des axes commerciaux desservis par les transports collectifs réguliers (tramway ou autres).	+	+	0	0	0	0	0	0	0	
6,4	Harmoniser et modifier les tarifs en parcs de stationnement et sur voirie de façon à rendre l'offre en parcs systématiquement plus attractive que celle sur voirie, conformément à l'action 3 de la politique communautaire de stationnement du 28 juin 2002.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Pas d'effet direct sur ce thème
6,7	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 de bus.	+	+	+	0	0	0	0	0	0	
6,10	Etablir, lors de la 4ème révision du PLU des normes minimales et maximales de réalisation de places de stationnement lors de la construction, de l'extension, de la rénovation ou de changement de destination de bâtiments à usage autre que d'habitation, dans les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers le permettent.	0	++	0	0	0	0	0	0	0	
6,11	Adapter la réglementation concernant l'arrêt des véhicules de livraison sur voirie.	+	+	0	+	+	+	+	+	0	
6,17	Améliorer et faciliter les arrêts des véhicules sur voirie.	+	0	0	+	+	+	+	+	+	
6,20	Prévoir dans les documents d'urbanisme la 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 bâtiments à usage d'activités ou de commerces ou lors de la mutation de bâtiments existants vers un usage d'activités ou de commerces.	+	0	0	+	+	+	+	+	0	



**Axe 6 – Organiser le stationnement et les livraisons**  
**Actions modifiées**

**Evaluation sur l'environnement et la santé**

		Résultats nécessitant un suivi continu					Résultats à court / moyen terme			Remarques
		Consommation d'énergie	Réduction du trafic automobile	Pollution atmosphérique de fond (agglomération)	Nuisances de proximité	Bruit	Stress	Accidents		
	<b>Actions à programmer</b>									
6,21	Supprimer tous types de périodes gratuites sur voirie et tous types de tarifs réduits sur voiries hormis les résidents et les personnes à mobilité réduite (P.M.R.)	0	+	0	++	+	+	0		
6,22	Supprimer tous les abonnements à tarifs réduits, autres que ceux destinés aux résidents, dans les parcs publics de stationnements payant.	0	+	0	++	+	+	0		
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.	0	0	0	++	+	+	0		
6,24	Organiser le stationnement des personnes à mobilité réduite (P.M.R.) sur le domaine public.	0	0	0	++	0	++	++		
	<b>Actions à initier</b>									
6, 16	Participer au programme de recherche PREDIT pour une mise à l'étude de l'optimisation de la desserte marchandises dans les centres villes.	0	0	0	0	0	0	0		Pas d'effet s'agissant d'un programme d'étude,
6,25	Organiser le stationnement des taxis.	0	0	0	++	0	+	+		
6,26	Expérimenter l'aménagement et la gestion d'Espaces de Livraison de Proximité (E.L.P.) afin de faciliter les livraisons de marchandises.	0	0	0	++	+	+	+		
	<b>Démarche de progrès</b>									
6,27	Expérimenter un site de stationnement payant géré par agent encaisseur.	0	0	0	+	+	+	+		

**Axe 6 – Organiser le stationnement et les livraisons**  
**Actions modifiées**

**Evaluation sur l'économie et l'amélioration des performances**

		Résultats nécessitant un suivi continu						Remarques
		Résultats à moyen /long terme			Résultats à court / moyen terme			
		Equilibre de la dépense publique	Capacité à construire une agglomération durable	Consommation d'espace	Niveau de service	Transfert modal		
	<b>Actions à programmer</b>							
6.1	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).	+	0	0	0	0	0	L'harmonisation des politiques de stationnement doit être recherchée
6.3	Poursuivre et étendre la mise en œuvre du stationnement payant dans les centres des communes de la CUB et créer des zones de stationnement réglementées (payantes ou autres) sur certains pôles périphériques ou sur des axes commerciaux desservis par les transports collectifs réguliers (tramway ou autres).	+	+	0	0	0	+	Des recettes potentielles peuvent venir de l'instauration de stationnement payant
6.4	Harmoniser et modifier les tarifs en parcs de stationnement et sur voirie de façon à rendre l'offre en parcs systématiquement plus attractive que celle sur voirie, conformément à l'action 3 de la politique communautaire de stationnement du 28 juin 2002.	+	+	0	0	0	0	
6.7	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 de bus.	0	+	+	+	+	+	
6.10	Etablir, lors de la 4ème révision du PLU des normes minimales et maximales de réalisation de places de stationnement lors de la construction, de l'extension, de la rénovation ou de changement de destination de bâtiments à usage autre que d'habitation, dans les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers le permettent.	0	+	+	0	+	+	La clef du stationnement représente l'arme principale du transfert modal
6.11	Adapter la réglementation concernant l'arrêt des véhicules de livraison sur voirie.	0	0	+	+	+	0	
6.17	Améliorer et faciliter les arrêts des véhicules sur voirie.	0	0	+	+	+	0	
6.20	Prévoir dans les documents d'urbanisme la 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 bâtiments à usage d'activités ou de commerces ou lors de la mutation de bâtiments existants vers un usage d'activités ou de commerces.	0	0		+		0	



**Axe 6 – Organiser le stationnement et les livraisons  
Actions modifiées**

**Evaluation sur l'équité et la réponse aux besoins des habitants**

		Résultats nécessitant un suivi continu				Remarques
		Cadre de vie collectif	Accessibilité aux fonctions urbaines	Sensibilisation de la collectivité	Desserte des quartiers en difficulté	
	<b>Actions à programmer</b>					
6,1	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).	0	+	0	0	
6,3	Poursuivre et étendre la mise en œuvre du stationnement payant dans les centres des communes de la CUB et créer des zones de stationnement réglementées (payantes ou autres) sur certains pôles périphériques ou sur des axes commerciaux desservis par les transports collectifs réguliers (tramway ou autres).	+	+	0	0	
6,4	Harmoniser et modifier les tarifs en parcs de stationnement et sur voirie de façon à rendre l'offre en parcs systématiquement plus attractive que celle sur voirie, conformément à l'action 3 de la politique communautaire de stationnement du 28 juin 2002.	0	+	0	0	En surface, la rotation des véhicules doit être favorisée
6,7	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 de bus.	+	+	0	0	
6,10	Etablir, lors de la 4ème révision du PLU des normes minimales et maximales de réalisation de places de stationnement lors de la construction, de l'extension, de la rénovation ou de changement de destination de bâtiments à usage autre que d'habitation, dans les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers le permettent.	0	0	0	0	Pas d'effet direct sur ces thèmes
6,11	Adapter la réglementation concernant l'arrêt des véhicules de livraison sur voirie.	+	+	0	0	La limitation de l'encombrement de la voirie par les véhicules de livraison doit permettre de rendre une convivialité à l'espace public
6,17	Améliorer et faciliter les arrêts des véhicules sur voirie.	+	+	0	0	La limitation de l'encombrement de la voirie par les véhicules de livraison doit permettre de rendre une convivialité à l'espace public
6,20	Prévoir dans les documents d'urbanisme la 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 bâtiments à usage d'activités ou de commerces ou lors de la mutation de bâtiments existants vers un usage d'activités ou de commerces.	0	+	0	0	

**Résultats attendus répondant aux objectifs**

++ : très favorable ; + : favorable ; 0 : neutre

**Axe 6 – Organiser le stationnement et les livraisons**  
**Actions modifiées**

**Evaluation sur l'équité et la réponse aux besoins des habitants**

		Résultats nécessitant un suivi continu				Remarques
		Cadre de vie collectif	Accessibilité aux fonctions urbaines	Sensibilisation de la collectivité	Desserte des quartiers en difficulté	
	<b>Actions à programmer</b>					
6,21	Supprimer tous types de périodes gratuites sur voirie et tous types de tarifs réduits sur voiries hormis les résidents et les personnes à mobilité réduite (P.M.R.)	+	0	0	0	
6,22	Supprimer tous les abonnements à tarifs réduits, autres que ceux destinés aux résidents, dans les parcs publics de stationnements payant.	+	0	0	0	
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.	++	0	0	0	
6,24	Organiser le stationnement des personnes à mobilité réduite (P.M.R.) sur le domaine public.	++	++	+	0	
	<b>Actions à initier</b>					
6,16	Participer au programme de recherche PREDIT pour une mise à l'étude de l'optimisation de la desserte marchandises dans les centres villes.	0	0	0	0	Pas d'effet direct au stade de l'étude,
6,25	Organiser le stationnement des taxis.	+	+	0	0	
6,26	Expérimenter l'aménagement et la gestion d'Espaces de Livraison de Proximité (E.L.P.) afin de faciliter les livraisons de marchandises.	+	+	0	0	
	<b>Démarche de progrès</b>					
6,27	Expérimenter un site de stationnement payant géré par agent encaisseur.	+	0	0	0	

**Axe 7 – Communiquer, informer et sensibiliser pour de nouveaux comportements Evaluation sur l'environnement et la santé**  
**Actions inchangées**

	Résultats nécessitant un suivi continu						Résultats à court / moyen terme			Remarques	
	Résultats à moyen /long terme						Bruit	Stress	Accidents		
	Consommation d'énergie	Réduction du trafic automobile	Pollution atmosphérique (agglomération) de fond	Nuisances de proximité							
<b>Actions à programmer</b>											
7,1	Donner une nouvelle image pour le réseau de transport en commun	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Pas d'effet direct
7,2	Créer un observatoire du PDU et informer les usagers sur le suivi du système	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Pas d'effet direct
7,5	Former et sensibiliser le personnel de la CUB qui utilise un véhicule professionnel sur l'éco conduite, la conduite apaisée	+	0	0	0	0	0	0	0	0	Globalement, il y a peu de résultats significatifs à attendre en regard du nombre de personnes concernée, cependant, à l'échelle de la CUB des économies de carburant (de 20 à 40 %) peuvent être réalisées
<b>Actions à initier</b>											
7,9	Sensibiliser les autres administrations et entreprises à la démarche de la CUB	+	+	0	0	0	0	0	0	0	La réduction des nuisances se fait dans des proportions très modestes
7,11	Organiser l'information des transporteurs sur l'usage de véhicules moins polluants	+	0	0	0	+	0	0	0	0	
7,13	Inciter à la mise en place de plans de mobilité chez les employeurs	+	+	0	0	0	0	0	0	0	
7,14	Organiser des journées bus gratuit	0	+	0	0	0	0	+	+	+	
7,15	Organiser des journées sans voiture	0	0	0	0	0	0	0	0	0	La réduction du bruit et des pollutions de proximité sont celles qui sont les plus spectaculaires dans les rues concernées par la démarche. Cependant la pollution de fond ne diminue pas du fait du report de la circulation en périphérie,
<b>Démarche de progrès</b>											
7,16	Inciter à communiquer globalement sur les déplacements (tramway , bus, parking)	+	+	+	0	0	0	0	0	0	A terme, réduction potentielle des déplacements motorisés
7,17	Réaliser des campagnes d'information dans les écoles	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Pas d'effet immédiat
7,18	Faire diffuser par tous les acteurs du transport des renseignements sur les moyens de transfert entre les modes	0	+	0	0	0	0	0	0	0	
7,20	Favoriser les échanges d'information entre les acteurs des transports de marchandises (transporteurs et commerçants)	0	0	0	0	0	0	+	+	0	

**Axe 7 – Communiquer, informer et sensibiliser pour de nouveaux comportements  
Actions inchangées**

**Evaluation sur l'économie et l'amélioration  
des performances de l'agglomération**

**Evaluation sur l'économie et l'amélioration  
des performances de l'agglomération**

	Résultats nécessitant un suivi continu				Remarques
	Résultats à court / moyen terme		Résultats à long terme		
	Equilibre de la dépense publique	Capacité à construire une agglomération durable	Consommation d'espace	Niveau de service	
<b>Actions à programmer</b>					
7,1	+	0	0	+	A terme, une augmentation de la fréquentation et des reports modaux sont possibles
7,2	0	++	0	0	Les économies sur les frais de carburants permettent des gains financiers pour la collectivité
7,5	+	+	0	0	
<b>Actions à initier</b>					
7,9	0	+	0	0	
7,11	0	+	0	0	
7,13	0	0	0	0	
7,14	0	0	0	+	A l'occasion de certains événements, ceci peut être l'occasion de faire venir dans les bus des personnes qui n'en sont pas des utilisateurs. De plus, l'investissement est neutre pour la collectivité car une hausse de la fréquentation a été constatée dans les jours suivants lors des expériences "coupe du monde"
7,15	0	0	0	+	Le transfert modal ne s'effectue que dans le périmètre interdit, mais la voiture reste dominante autour

**Axe 7 – Communiquer, informer et sensibiliser pour de nouveaux comportements** **Evaluation sur l'économie et l'amélioration**  
 Actions inchangées **des performances de l'agglomération**

	Résultats nécessitant un suivi continu	Résultats à court / moyen terme				Remarques
		Résultats à moyen /long terme		Résultats à court / moyen terme		
		Equilibre de la dépense publique	Capacité à construire une agglomération durable	Consommation d'espace	Niveau de service	
<b>Actions à programmer</b>						
<b>Démarche de progrès</b>						
7, 16 Inciter à communiquer globalement sur les déplacements (tramway, bus, parking)	0	+	0	0	0	
7, 17 Réaliser des campagnes d'information dans les écoles	0	+	0	0	0	
7, 18 Faire diffuser par tous les acteurs du transport des renseignements sur les moyens de transfert entre les modes	0	+	0	++	+	La complémentarité entre les modes est nécessaire pour offrir un service de qualité et inciter au transfert modal
7, 20 Favoriser les échanges d'information entre les acteurs des transports de marchandises (transporteurs et commerçants)	0	+	0	+	0	



		Résultats nécessitant un suivi continu				Remarques
		Cadre de vie collectif	Accessibilité aux fonctions urbaines	Sensibilisation de la collectivité	Desserte des quartiers en difficulté	
	<b>Actions à programmer</b>					
7,1	Donner une nouvelle image pour le réseau de transport en commun	+	0	++	0	L'image d'un réseau participe à l'identification de la ville surtout à l'occasion d'un grand projet, Strasbourg en est un exemple
7,2	Créer un observatoire du PDU et informer les usagers sur le suivi du système	0	0	++	0	
7,5	Former et sensibiliser le personnel de la CUB qui utilise un véhicule professionnel sur l'éco conduite, la conduite apaisée	0	0	++	0	
	<b>Actions à initier</b>					
7,9	Sensibiliser les autres administrations et entreprises à la démarche de la CUB	0	0	++	0	
7,11	Organiser l'information des transporteurs sur l'usage de véhicules moins polluants	0	0	+	0	
7,13	Inciter à la mise en place de plans de mobilité chez les employeurs	0	0	+	0	
7,14	Organiser des journées bus gratuit	0	+	++	0	
7,15	Organiser des journées sans voiture	0	0	++	0	



**Axe 7 – Communiquer, informer et sensibiliser pour de nouveaux comportements**  
**Actions modifiées**

**Evaluation sur l'environnement et la santé**

	Résultats nécessitant un suivi continu						Résultats à court / moyen terme			Remarques
	Consommation d'énergie	Réduction du trafic automobile	Pollution atmosphérique (agglomération)	Nuisances de proximité	Bruit	Stress	Accidents			
	<b>Actions à programmer</b>									
7,3	Construire un plan de communication sur les thèmes associés au PDU									
7,4	Informer sur les itinéraires deux-roues, aménagés ou à aménager, pour expliquer les choix qui ont conduit à privilégier telle rue ou telle autre rue pour constituer le réseau.									
7,6	Conduire un plan de mobilité à la CUB									
7,22	Mettre en place un service de conseil en mobilité aux usagers et aux entreprises.									
7,23	Assurer la diffusion de l'information à l'ensemble des acteurs du transport et de la livraison de marchandises (après réalisation des actions 6.11 ; 6.7 ; 6.17 et 1.3).									
	<b>Actions à initier</b>									
7,7	Informer en permanence et régulièrement sur les déplacements en veillant à adapter cette information à chaque mode (automobiles, transports en commun et deux-roues)									
7,8	Etude de faisabilité sur une centrale de mobilité									
7,10	Créer un label qualitatif.									
7,12	Créer une structure de concertation pérenne mettant en relation l'ensemble des acteurs concernés par le transport et la livraison de marchandises (organisations professionnelles de transport, CUB, communes, commerçants, CCIB ...).									
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.									
	<b>Démarche de progrès</b>									
7,21	Favoriser les livraisons dans un point relais ou à domicile des achats de particuliers.									

**Axe 7 – Communiquer, informer et sensibiliser pour de nouveaux comportements**  
**Actions modifiées**

**Evaluation sur l'économie et l'amélioration  
des performances de l'agglomération**

		Résultats nécessitant un suivi continu					Remarques
		Résultats à moyen /long terme				Résultats à court / moyen terme	
		Equilibre de la dépense publique	Capacité à construire une agglomération durable	Consommation d'espace	Niveau de service	Transfert modal	
<b>Actions à programmer</b>							
7,3	Construire un plan de communication sur les thèmes associés au PDU	0	+	0	0	+	
7,4	Informer sur les itinéraires deux-roues, aménagés ou à aménager, pour expliquer les choix qui ont conduit à privilégier telle rue ou telle autre rue pour constituer le réseau.		+		+	+	
7,6	Conduire un plan de mobilité à la CUB	0	0	0	0	0	
7,22	Mettre en place un service de conseil en mobilité aux usagers et aux entreprises.	0	++	+	+	++	
7,23	Assurer la diffusion de l'information à l'ensemble des acteurs du transport et de la livraison de marchandises (après réalisation des actions 6.11 ; 6.7 ; 6.17 et 1.3).	0	++	+	+	0	
<b>Actions à initier</b>							
7,7	Informer en permanence et régulièrement sur les déplacements en veillant à adapter cette information à chaque mode (automobiles, transports en commun et deux-roues)	0	+	0	++	+	Potentiellement, cette action peut inciter à l'usage des transports en commun en offrant un service supplémentaire
7,8	Etude de faisabilité sur une centrale de mobilité	0	0	0	0	0	Au stade de l'étude, il n'y a pas de résultats concrets à attendre
7,10	Créer un label qualitatif.	0	+	0	0	+	La délivrance du label engage l'entreprise sur de nombreux paramètres y compris sur l'incitation à l'usage des transports en commun
7,12	Créer une structure de concertation pérenne mettant en relation l'ensemble des acteurs concernés par le transport et la livraison de marchandises (organisations professionnelles de transport, CUB, communes, commerçants, CCIB ...).	0	+	0	+	0	
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.	0	+	+	+	0	
<b>Démarche de progrès</b>							
7,21	Favoriser les livraisons dans un point relais ou à domicile des achats de particuliers.	0	0	+	++	0	

**Axe 7 – Communiquer, informer et sensibiliser pour de nouveaux comportements** **Evaluation sur l'équité et la réponse aux besoins des habitants**  
**Actions modifiées**

		Résultats nécessitant un suivi continu				Remarques
		Cadre de vie collectif	Accessibilité aux fonctions urbaines	Sensibilisation de la collectivité	Desserte des quartiers en difficulté	
	<b>Actions à programmer</b>					
7,3	Construire un plan de communication sur les thèmes associés au PDU	0	0	++	0	
7,4	Informer sur les itinéraires deux-roues, aménagés ou à aménager, pour expliquer les choix qui ont conduit à privilégier telle rue ou telle autre rue pour constituer le réseau.	0	0	++	0	
7,6	Conduire un plan de mobilité à la CUB	0	0	++	0	
7,22	Mettre en place un service de conseil en mobilité aux usagers et aux entreprises.	+	+	++	0	
7,23	Assurer la diffusion de l'information à l'ensemble des acteurs du transport et de la livraison de marchandises (après réalisation des actions 6.11 ; 6.7 ; 6.17 et 1.3).	+	+	+	0	
	<b>Actions à initier</b>					
7,7	Informer en permanence et régulièrement sur les déplacements en veillant à adapter cette information à chaque mode (automobiles, transports en commun et deux-roues)	0	+	++	0	
7,8	Etude de faisabilité sur une centrale de mobilité	0	0	+	0	A ce stade, il convient de cerner au mieux les besoins des habitants
7,10	Créer un label qualitatif.	0	0	+	0	
7,12	Créer une structure de concertation pérenne mettant en relation l'ensemble des acteurs concernés par le transport et la livraison de marchandises (organisations professionnelles de transport, CUB, communes, commerçants, CCIB ...).	0	0	+	0	
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.	0	+	+	0	
	<b>Démarche de progrès</b>					
7,21	Favoriser les livraisons dans un point relais ou à domicile des achats de particuliers.	0	+	++	0	

### **III. LA PROGRAMMATION FINANCIERE**

\* les tableaux ci-après ont été actualisés par la communauté urbaine

## **Démarche suivie pour la programmation financière :**

La proposition de programmation financière présente, dans l'ordre des actions des sept axes stratégiques, les modalités de financement des mesures à programmer et leurs incidences sur les coûts d'exploitation.

Les coûts des actions sont présentés en distinguant, d'une part, les actions déjà prises en compte dans la prospective des budgets communautaires faite pour l'étude de financement du tramway, d'autre part, les actions nouvelles, que le plan des déplacements urbains propose de prendre en compte à l'avenir.

Pour celles-ci, un premier examen des réorganisations budgétaires possibles a été mené (voir les légendes en bas des tableaux).

Les données budgétaires (en millions de francs hors taxes) sont présentées

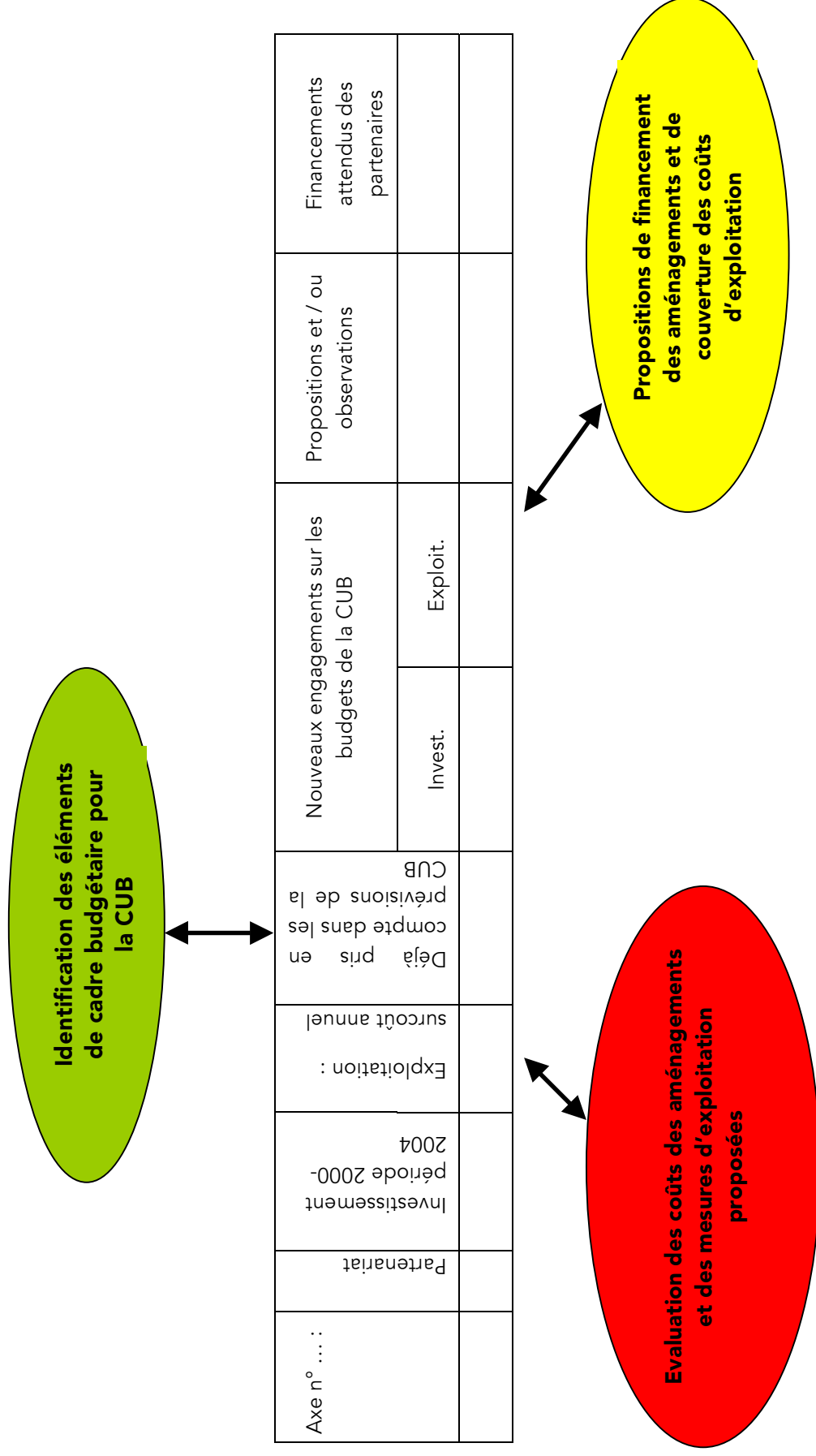
- en enveloppe totale sur la période du premier PDU (2000-2004) pour les investissements ;
- en charge annuelle pour les coûts d'exploitation.

Les tableaux budgétaires par axe distinguent successivement :

- les partenaires à associer à l'action
- les coûts pour la CUB et ces partenaires
- les financements prévus par la CUB
- les financements sollicités des autres partenaires à l'occasion de leur examen et avis sur le projet de Plan des Déplacements Urbains de la CUB.

Les actions à initier avec d'autres partenaires sont incluses dans cette étude de financement à chaque fois que des estimations ont été communiquées par le maître d'ouvrage, propriétaire de l'infrastructure ou des équipements concernés.

## Construction de la programmation du PDU



Abréviations de la colonne « propositions » : « T.I. » désignent les transferts internes aux budgets des déplacements de la CUB ; « T.E. » les transferts en provenance des autres crédits communautaires.



Axe n°1 :	Partenariat	Investissement total période 2000-2004	Exploitation : Surcoût annuel	Déjà pris en compte dans les prévisions CUB	Nouveaux engagements sur les budgets CUB		Propositions et / ou observations	Financements attendus des partenaires
					Invest.	Exploit.		
<b>Total</b>					1.65 M€	0.03 M€		
<b>A programmer</b>								
1.1 – adapter les limitations de vitesse selon le contexte urbain	Etat Communes	0.15 M€			0.15 M€		T.I. (dans crédits voirie circulation)	Affectation des moyens de police
1.3 – mettre en place un schéma directeur des itinéraires poids lourds	Etat	0.46 M€					T.I. (dans crédits voirie)	
1.4 – renouveler les bus de la CUB par l'achat de véhicules à énergies alternatives		3.35 M€		3.35 M€ sur crédits de renouvellement autobus				
1.5 – renouveler les automobiles et utilitaires de la CUB à 30 % par l'achat de véhicules à énergie alternative		0.46 M€		Crédits parcs VL, VP				
1.6 – Privilégier l'accessibilité des véhicules les moins polluants dans les parkings souterrains et sur voirie dans les centres		0.12 M€	0.03 M€		0.12 M€	0.03 M€	T.I. (dans budget stationnement)	
<b>A initier</b>								
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 1.13)	Etat, Région, département	3.81 M€			0.91 M€		T.E.	2.90 M€
1.14 – aménager des aires de stationnement poids lourds en liaison avec les itinéraires définis dans le cadre du schéma directeur		0.43 M€			0.43 M€			

Axe n°2 :	ORGANISER LES DEPLACEMENTS POUR MAITRISEZ LES FLUX	Partenariat	Investissement total période 2000-2004	Exploitation : Surcoût annuel	Déjà pris en compte dans les Prévisions CUB	Nouveaux engagements sur les budgets CUB		Propositions et / ou observations	Financements attendus des partenaires
						Invest.	Exploit.		
<b>Total</b>									
<b>A programmer</b>									
2.1 – poursuivre le maillage structurant des voies urbaines d'agglomération afin d'alléger les axes urbanisés									
2.3 – construire un franchissement de la Garonne au niveau de l'avenue Lucien Faure, notamment pour alléger le trafic du pont d'Aquitaine et le rendre plus sûr			67.84 M€		67.84 M€				
<b>A initier</b>									
2.4 – poursuivre la mise à 2x3 voies de la rocade, en réalisant les protections phoniques associées	Etat, Région, Département	26.68 M€ entre l'A62 et A63 à chiffrer au delà			6.71 M€				19.97 M€ à chiffrer
2.5 – mettre en œuvre un programme prioritaire de protection phonique sur les secteurs les plus contraints (complément de l'action 1.2)	Etat, Région, Département	à chiffrer			provisionné				à chiffrer
2.6 – réaliser la déviation d'Eysines prévue au Contrat de Plan (2000-2006)	Etat, Région, Département	22.87 M€			5.79 M€				17.23 M€
2.8 – réguler le trafic sur la rocade (programme Aliénor)	Etat, Région, Département	à chiffrer			provisionné				à chiffrer
2.9 – mettre l'étude un nouveau franchissement de la Garonne en aval du Pont d'Aquitaine	Etat, Région, Département	12.19 M€			provisionné				à chiffrer

Axe n°3 : DEVELOPPER ET AMELIORER LES TRANSPORTS COLLECTIFS	Partenariat	Investissement total période 2000-2004	Exploitation : Surcoût annuel	Déjà pris en compte dans les	Nouveaux engagements sur les budgets CUB		Propositions et / ou observations	Financements attendus des partenaires
					Invest.	Exploit.		
<b>Total</b>								
<b>A programmer</b>								
3.1 – mettre en service en 2002, 3 lignes de tramway sur 20.2 km	Etat	501,56 M€		oui				Etat : 84,46 M€ Région et département à préciser
3.2 – développer de, 2004 à 2007, le réseau de tramway en étendant les trois lignes afin de constituer en 2007 un réseau de 40 km		50 %		oui				Etat : 80,64 M€ Région et département à préciser
3.3 – optimiser, dès aujourd'hui, la structure du réseau bus existant ; restructurer le réseau bus en liaison avec la mise en service du tramway et organiser la complémentarité avec les autres modes (publics / privés)	Etat			oui				Participations de l'Etat sur la desserte des quartiers d'habitat social et sur les complémentarités entre modes de transport : à chiffrer
<b>Rappel des enjeux sur les coûts d'exploitation</b> Plan d'amélioration années 1998 à 2002 Coût d'exploitation tramway phase 1 Diminution de l'offre bus remplacée par un tramway			-4.27M€ 10.98M€ -5.33M€	oui oui oui				
3.4 – certifier selon la norme « AFNOR service » les trois lignes de tramway et huit lignes de bus, et mettre en place un plan qualité sur l'ensemble du réseau				Comptés dans la DSP				

Axe n°3 : DEVELOPPER ET AMELIORER LES TRANSPORTS COLLECTIFS	Partenariat	Investissement total période 2000-2004	Exploitation : Surcoût annuel	Déjà pris en compte dans les prévisions CUB	Nouveaux engagements sur les budgets CUB		Propositions et / ou observations	Financements attendus des partenaires
					Invest.	Exploit.		
<b>Total</b>								
<b>A programmer</b>								
3.5 – Améliorer la qualité de l'offre de bus et l'image du réseau  Réaliser le programme des couloirs de bus, de priorité des bus aux feux, d'aménagements des pôles de correspondance et des arrêts des lignes de bus.  Réaliser le programme de billettique et d'information autorisée des voyageurs (SAIV).  Refaire la découpe des bus pour les intégrer à la nouvelle image du réseau de transports urbains liée au tramway.	Etat	12.96 M€  12.5 M€  1.37 M€	Economies intégrées en 3.3  oui	12.96 M€  1.37 M€  non			Surcoûts d'exploitation couverts par gain de clientèle 1.37 M€ financés dans nouveau contrat de délégation SP	A préciser
3.7 – développer les services à la demande		0.09 M€	0.04 M€	oui				
3.8 – aménager des sites propres bus en préfigurant de la desserte tramway	Etat	6.71 M€		Dans travaux concomitants du tramway				0.91 M€
3.9 – organiser et aménager le pôle multimodal de la gare St Jean	Région Département	7.47 M€		Dans travaux concomitants du tramway				2.9 M€ + financements spécifiques interurbains et TER
3.10 – aménagements des espaces publics du domaine universitaire pour favoriser les accès au tramway	Région	3.05 M€		Dans travaux concomitants du tramway				0.91 M€

Axe n°3 : DEVELOPPER ET AMELIORER LES TRANSPORTS COLLECTIFS	Partenariat	Investissement total période 2000-2004	Exploitation : Surcoût annuel	Déjà pris en compte dans les prévisions CUB	Nouveaux engagements sur les budgets CUB		Propositions et / ou observations	Financement s attendus des partenaires
					Invest.	Exploit.		
<b>Total</b>								
<b>A initier</b>								
3.13 – aménager la ligne SNCF de ceinture et renforcer l'offre TER  Renforcer la ligne Bordeaux – Hendaye entre Cestas et St Jean.  Aménagements de la ligne de ceinture.  Renforcement de l'offre TER pour les liaisons périurbaines de la CUB.  Aménagements des gares sur le réseau ferré pour l'organisation des échanges train – tramway – bus – cars.	RFF, SNCF, Région, Département	13.35 M€ à définir à définir à définir		2.29 M€ provisionné	à définir à définir à définir		10.06 M€ à définir à définir à définir	
3.17 – tendre vers une billettique intégrée de tous les modes de transport y compris le stationnement et les transports interurbains	Région, Département	150 M€						

Axe n°4 :	Partenariat	Investissement total période 2000-2004	Exploitation : Surcoût annuel	Déjà pris en compte dans les prévisions CUB	Nouveaux engagements sur les budgets CUB		Propositions et / ou observations	Financements attendus des partenaires
					Invest.	Exploit.		
<b>Total</b>					<b>15.24 M€</b>			
<b>A programmer</b>								
4.1 – mettre en œuvre un plan de circulation d'agglomération pour protéger les centres-villes des trafics de transit et d'échange, notamment ceux concernés par le tramway.	Communes	16.77 M€		Dans tramway et travaux concomitants du tramway				Surcoût éclairage, plantations, mobilier urbain
4.2 – mettre en œuvre des plans de modération du trafic dans les quartiers où le besoin s'en fait sentir (zones 30, quartiers tranquilles, dissuasion des « itinéraires malins ») : affectation de 50 % de l'enveloppe communale de ces opérations.		6.1 M€/an		Enveloppe communale			Affectation de 50 % de l'enveloppe communale	
4.3 – réaffecter et requalifier 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.	Communes	9.15 M€/an		30.49 M€	15.24 M€		T.E.	Par action 4.6
4.4 – réaliser un programme de réaménagement des espaces publics associés au projet du tramway.		27.44 M€		Dans travaux concomitants				
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 inscription dans l'enveloppe communale.		à chiffrer					Affectation de l'enveloppe communale	
<b>A initier</b>								
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 urbain.	Communes	0.76 M€/an						0.76 M€ / an par les communes

Axe n°5 :	Partenariat	Investissement total période 2000-2004	Exploitation : Surcoût annuel	Déjà pris en compte dans les prévisions CUB	Nouveaux engagements sur les budgets CUB		Propositions et / ou observations	Financements attendus des partenaires
					Invest.	Exploit.		
<b>Total</b>					10.21 M€			
<b>A programmer</b>								
5.1 – protéger physiquement les trottoirs des centres par des aménagements ne pénalisant pas le cheminement des piétons.	Communes	3.05 M€		Non	1.52 M€		T.I. (dans crédit de voirie)	1.52 M€ par les communes au titre du mobilier urbain
5.2 – accélérer la suppression de stationnement illicite par un programme plus important d'aménagement de protection.								
5.3 – aménager et sécuriser les itinéraires piétons (création d'une enveloppe budgétaire spécifique).		7.62 M€		Non	7.62 M€		T.E.	
5.4 – développer et assurer la continuité du réseau d'itinéraires cyclables.		9.15 M€		9.15 M€				
5.5 – améliorer le stationnement pour les cyclistes sur les espaces publics (notamment à proximité des équipements publics), sur la voirie et dans les parcs de stationnement.		0.3 M€		Non	0.3 M€		T.I. (dans crédit deux-roues voirie)	
5.6 – création d'un service de location de vélos : " 1000 vélos Bordeaux Métropole " .		0.23 M€	0.23 M€	Non			Financés par délégations TC et parkings	
<b>A initier</b>								
5.7 – Initier un schéma directeur des continuités piétonnes formant un réseau structurant d'itinéraires continus, confortables, lisibles, équipés, notamment autour du réseau de transport en commun (bus et tramway).		0.15 M€		Oui				
5.8 – améliorer le repérage sur les itinéraires piétons.		0.76 M€		Non	0.76 M€		T.I. (dans crédits voirie)	

Axe n°6 : ORGANISER LE STATIONNEMENT ET LES LIVRAISONS	Partenariat	Investissement total période 2000-2004	Exploitation : Surcoût annuel	Déjà pris en compte dans les prévisions CUB	Nouveaux engagements sur les budgets CUB		Propositions et / ou observations	Financements attendus des partenaires
					Invest.	Exploit.		
<b>Total</b>					<b>6.1 M€</b>			
<b>A programmer</b>								
6.3 – poursuivre et étendre la mise en œuvre du stationnement payant dans les centres des communes de la CUB et créer des zones de stationnement réglementées (payantes ou autres) sur certains pôles périphériques ou sur des axes commerciaux desservis par les transports collectifs réguliers (tramway ou autres).	communes	2.59 M€ / an		2.59 M€ / an		Couverts par recettes		Affectation des moyens des polices
6.5 – réhabiliter les parcs publics communautaires et améliorer leurs équipements.		46.65 M€		22.87 M€				
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.	délégitaire							23.78 M€ par le délégitaire (en attente du choix)
6.7 – 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 de bus.		12.19 M€		6.1 M€	6.1 M€		T.E.	
6.9 – mettre en place une signalétique homogène du stationnement sur voirie et en parkings		2.29 M€		2.29 M€				
<b>A initier</b>								
6.12 – améliorer l'efficacité des services de fourrière						Couverts par recettes		



Axe n°6 : ORGANISER LE STATIONNEMENT ET LES LIVRAISONS	Partenariat	Investissement total période 2000-2004	Exploitation : Surcoût annuel	Déjà pris en compte dans les prévisions CUB	Nouveaux engagements sur les budgets CUB		Propositions et / ou observations	Financements attendus des partenaires
					Invest.	Exploit.		
<b>Total</b>								
<b>A initier</b>								
6.14 – organiser le stationnement des cars de tourisme.		0.15 M€		Dans crédits voirie ou stationne ment				
6.15 – réserver des emplacements de stationnement pour les campings – cars.								
6.16 – participer au programme de recherche PREDIT pour une mise à l'étude de l'optimisation de la desserte de marchandises dans les centres-villes.	Etat	0.15 M€		0.07 M€ sur crédits études transports				0.07 M€ Etat
6.18 – développer des aides au stationnement résidentiel : information sur le marché, aides techniques à la construction, investissements volontaristes de la collectivité.		1.52 M€	-0.04 M€					
6.26 – expérimenter l'aménagement et la gestion d'Espaces de Livraison de Proximité (E.L.P.) afin de faciliter les livraisons de marchandises.	CCIB		90 M€ / an / emplacement	30 M€			Financé par les recettes de stationnement sur voirie.	60 M€

Axe n°7 : COMMUNIQUER, INFORMER ET SENSIBILISER POUR DES NOUVEAUX COMPORTEMENTS	Partenariat	Investissement total période 2000-2004	Exploitation : Surcoût annuel	Déjà pris en compte dans les Prévisions CUB	Nouveaux engagements sur les budgets CUB		Propositions et / ou observations	Financement s attendus des partenaires
					Invest.	Exploit.		
<b>Total</b>								
<b>A programmer</b>								
7.2 – créer un observatoire du PDU et informer les usagers sur le suivi du système	Etat, Région, Département		0.3 M€	0.15 M€ sur crédits de fonctionnement				0.15 M€ Etat, Région, Département
7.3 – construire un plan de communication sur les thèmes associés au PDU			0.15 M€	Dans crédits de fonctionnement				
7.6 – construire un plan de mobilité à la CUB		0.08 M€		Dans crédits de fonctionnement				
7.22 - Mettre en place un service de conseil en mobilité aux usagers et aux entreprises								
7.23 - Assurer la diffusion de l'information à l'ensemble des acteurs du transport et de la livraison de marchandises		0.03 M€						
<b>A initier</b>								
7.8 – étude de faisabilité sur une centrale de mobilité		0.08 M€		Dans crédits études transports				
7.14 – organiser des journées bus gratuit			0.3 M€				Couverts par recettes	

Axe n°7 : COMMUNIQUER, INFORMER ET SENSIBILISER POUR DES NOUVEAUX COMPORTEMENTS	Partenariat	Investissement total période 2000-2004	Exploitation : Surcoût annuel	Déjà pris en compte dans les prévisions CUB	Nouveaux engagements sur les budgets CUB		Propositions et / ou observations	Financement s attendus des partenaires
					Invest.	Exploit.		
<b>Total</b>								
<b>Démarche de progrès</b> 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.			0.08 M€ par an					



COMMUNAUTÉ  
URBAINE DE BORDEAUX

**LACUB**

AMBARÈS-  
ET-LAGRAVE  
AMBÈS  
ARTIGUES-  
PRÈS-BORDEAUX  
BASSENS  
BÈGLES  
BLANQUEFORT  
BORDEAUX  
BOULIAC  
BRUGES  
CARBON-  
BLANC  
CENON  
EYSINES  
FLOIRAC  
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