

Objectifs prioritaires de la stratégie des mobilités

Priorités de
la stratégie
de mobilité

- 1. Améliorer les temps de parcours**
- 2. Améliorer la régularité des déplacements**
3. Améliorer le confort des déplacements
4. Améliorer la qualité environnementale
5. Améliorer la sécurité (accident, agression...)

Les priorités de la stratégie de mobilité font largement consensus
indépendamment du mode de déplacement habituel

Profil des répondants



3508 répondants

Peu de jeunes et de seniors

77% des répondants vivant dans Bordeaux Métropole ont **entre 27 et 60 ans**, alors qu'ils ne représentent que 54% des habitants



Il y a **2 fois plus de cadres** parmi les répondants que dans la population, 2 fois moins de professions intermédiaires et 14 fois moins d'ouvriers.



Une **surreprésentation de Bordeaux**, parmi les lieux de résidence, ainsi que dans les lieux d'emplois 57% des répondants travaillent à Bordeaux, alors qu'ils ne représentent que 47% des métropolitains

8% des répondants vivent en dehors de BM: parmi eux 36% rive droite, 38% au sud de la métropole et 10% sur le bassin

Un tiers de cyclistes

Quel mode de transport utilisez-vous **le plus souvent** ?

38%



Voiture

32%



Vélo

20%



Transports
en commun

6%



Marche

3%



Moto

1%

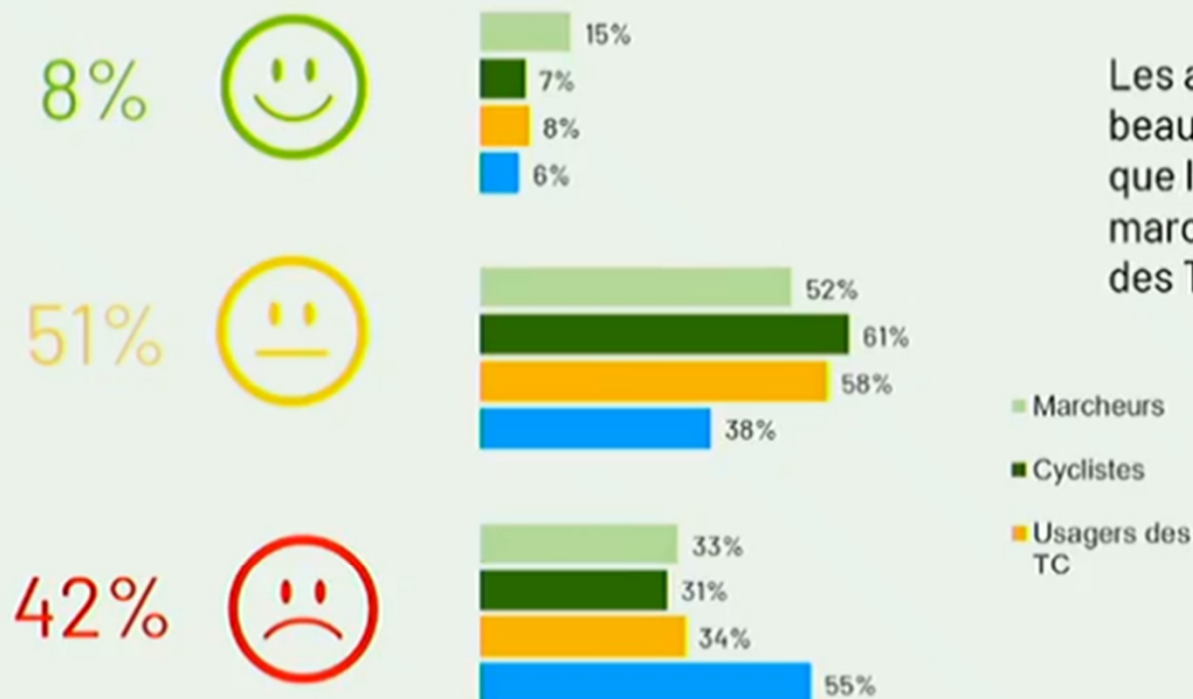


Autre:
Trottinette, Rollers
Skate

A titre de comparaison, l'Enquête Ménage Déplacements 2017 indique 49% de déplacements en voiture, 8% en vélo, 12% en TC et 29% à pied. Ces parts modales prennent en compte tous les déplacements réalisés la veille de l'enquête et non le mode principal, il est donc normal qu'il y ait des différences. Néanmoins, **la part de cyclistes (32%) semble ici très importante et celle des marcheurs assez faible**, par rapport au poids effectif de ces 2 modes.

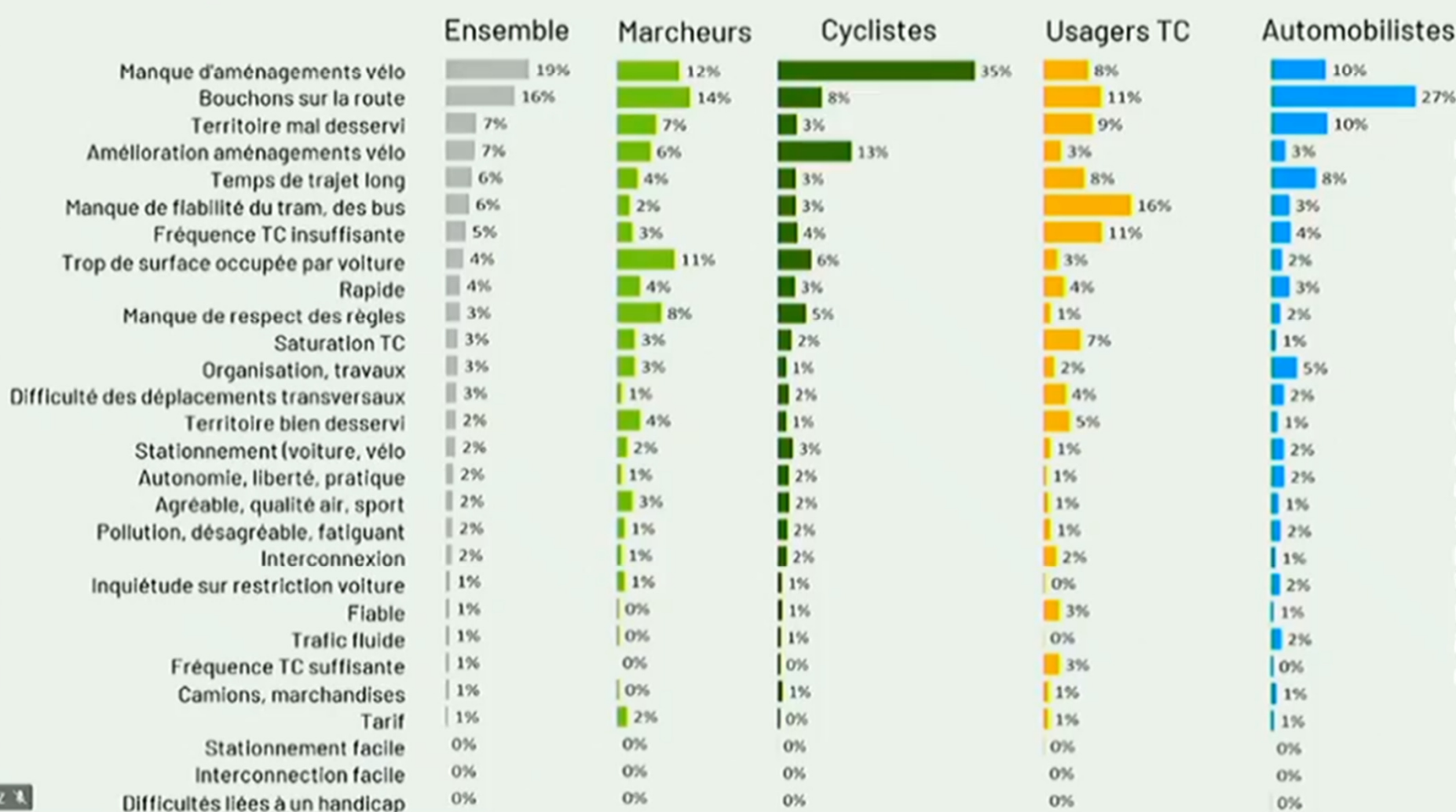
Une majorité de répondants plutôt satisfaits

Comment évalueriez-vous vos conditions de déplacement actuelles ?



Les automobilistes sont beaucoup plus insatisfaits que les cyclistes, les marcheurs et les usagers des TC

Principaux problèmes identifiés: manque d'aménagements vélo et embouteillages



Les deux principaux problèmes déclarés sont le manque d'aménagement vélo et la présence d'embouteillages. Les marcheurs soulignent aussi la place occupée par la voiture et le respect des règles. Les usagers des TC souhaitent avant tout plus de fiabilité des transports et une fréquence plus importante, avant une meilleure desserte.

Objectifs prioritaires par mode



Transports en commun, 2 objectifs se distinguent des autres:

Améliorer la desserte en transports en commun des **territoires périphériques**

Améliorer les **interconnexions** entre les transports collectifs et les autres modes (intermodalité)



Vélo

Consensus sur le 1^{er} objectif: Privilégier les aménagements cyclables **séparés de la chaussée**

Clivage important sur le 2^{ème}: augmenter le nombre d'aménagements cyclables, quitte à supprimer du stationnement et/ou des files de circulation automobile



Marche : 3 objectifs se dégagent faisant globalement consensus, relatifs au **confort des trottoirs**:

Mieux adapter les trottoirs aux personnes à mobilité réduite et aux personnes âgées

Agrémenter l'espace public (végétalisation, fontaines, mobiliers, bancs...)

Désencombrer les trottoirs des mobiliers inutiles

Objectifs prioritaires par mode



Voiture, 3 objectifs se distinguent des autres au global mais sans consensus:
Développer les **parkings en entrée d'agglomération** (parcs-relais)
Fluidifier la circulation des voitures
Poursuivre les actions de suppression des carrefours à feux non nécessaires



Covoiturage :

Développer des **outils de mise en relation** des covoitureurs potentiels
Développer des aires de regroupement pour les covoitureurs



Livraisons : 2 objectifs se dégagent nettement :

Favoriser les **nouveaux modes de livraison** (cyclo-livraisons, tramfret, fret ferroviaire ou fluvial...)
Limiter les poids lourds sur la rocade aux heures de pointe

Secteurs et modes prioritaires d'amélioration de la desserte

Vers quels secteurs devrait-on chercher à améliorer la desserte en priorité ?

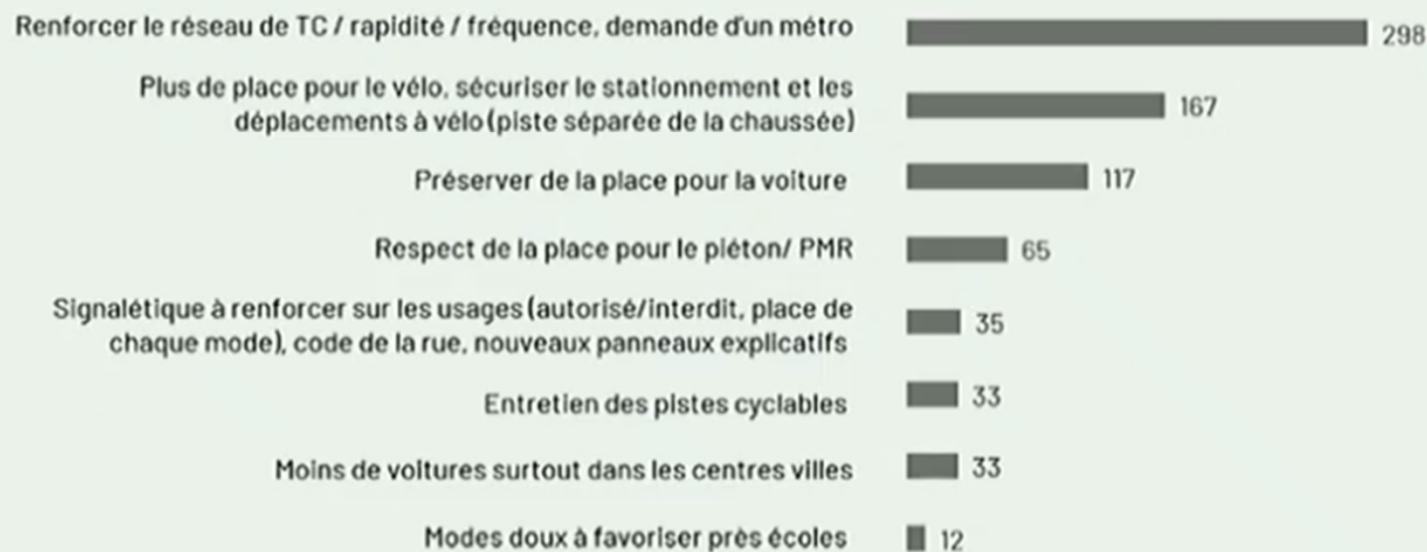
Pour chacun de ces secteurs, sélectionnez le mode pour lequel il convient principalement d'améliorer la desserte



PRIORITE 1	PRIORITE 2	PRIORITE 3	PRIORITE 4
Vers Bordeaux, la ville-centre de la Métropole	Vers les périphéries ainsi que de périphérie à périphérie	Vers les secteurs limitrophes, à l'intérieur d'un quartier ou de quartier à quartier par exemple, pour améliorer les déplacements de proximité	Vers les zones économiques, à forte concentration d'entreprises ou de commerces
  Transports en commun Vélo	 Transports en commun	  Vélo Transports en commun	 Transports en commun

Remarques

Avez-vous des remarques dont vous souhaiteriez nous faire part en sus de vos réponses au questionnaire ci-dessus ? - *Question ouverte* -



Remarques

Avez-vous des remarques dont vous souhaiteriez nous faire part en sus de vos réponses au questionnaire ci-dessus ? - Question ouverte -

« Allez-y fort sur le vélo. La métropole a tout le potentiel. Ce n'est qu'une question politique. Utilisez le fleuve ! Multipliez les parkings relais, autorisez la possibilité de rester 2 nuits dans un parking relais (touristes), créez une gare routière digne de ce nom (ex : Toulouse) !, créez des mini parkings vélos sécurisés pour les gens comme moi qui n'ont pas la possibilité de stocker un vélo à la maison. Pensez aux vieux, aux handicapés, aux parents avec enfants. Aux nouveaux quartiers qui sortent de terre. Enfin, menez à bien le RER métropolitain. »

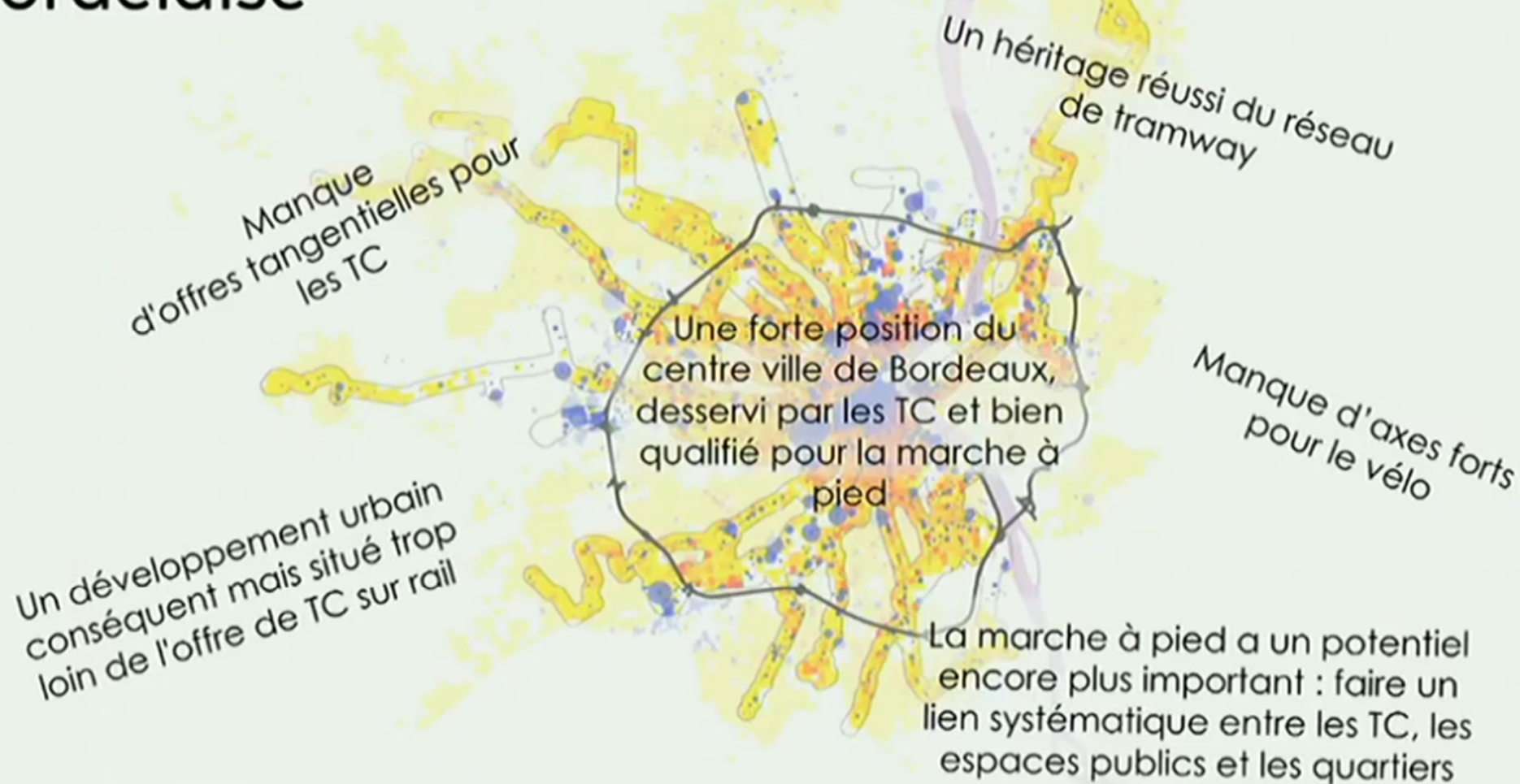
« Pour les personnes très âgées qui doivent abandonner leur voiture, une offre d'accompagnement souple et accessible pour permettre ces déplacements (courses, rendez-vous médicaux,) »

« Ne pas opposer les modes »

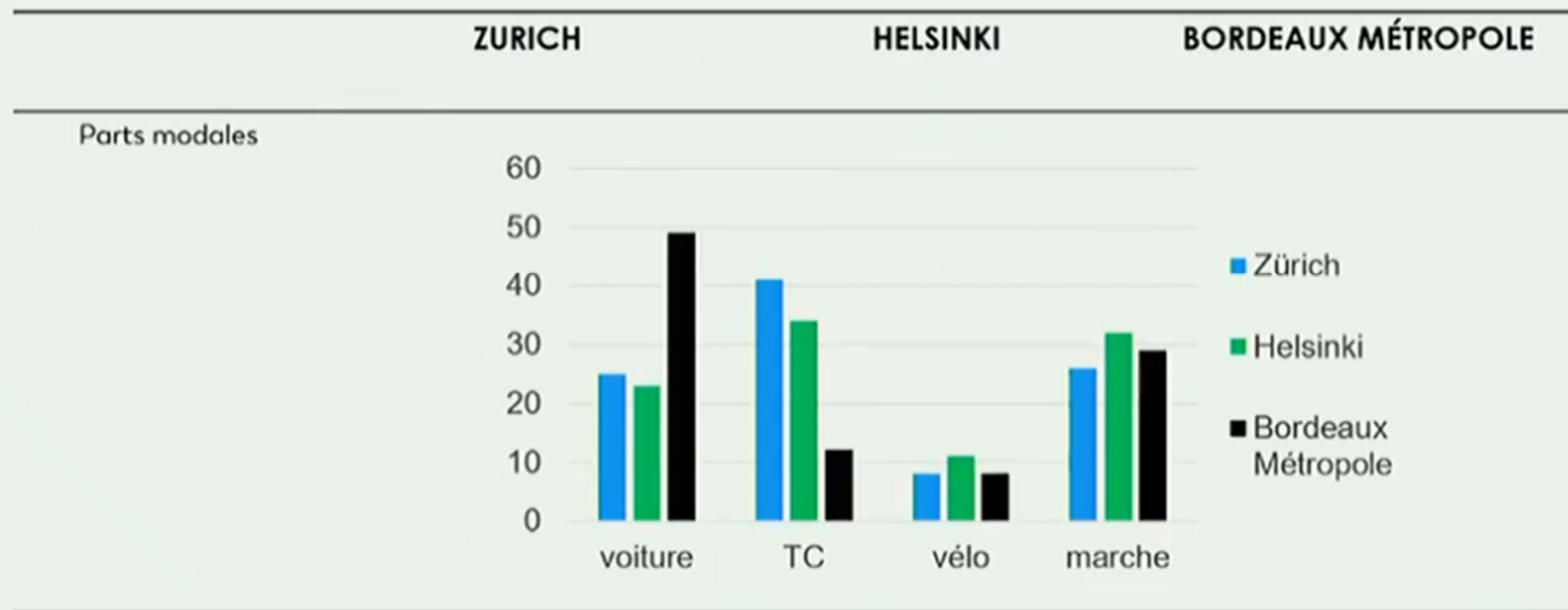
« Peut-être que mettre en place une commission citoyenne, qui comprendrait l'ensemble des profils d'utilisateurs, sur la thématique de la mobilité pourrait être une idée à tester. Personnellement, je trouve que la mobilité est un enjeu majeur pour le développement à long terme de notre métropole (économie, attractivité, écologie). »

« Une cartographie plus simple et plus lisible (la cartographie des bus est illisible) prenant en compte les déplacements vers les lieux importants (gare, hôpital, changement de rive...) et des interconnexions modales claires mettant fin au système radial. »

1 Regards extérieurs sur la situation bordelaise



1 Regards extérieurs sur la situation bordelaise



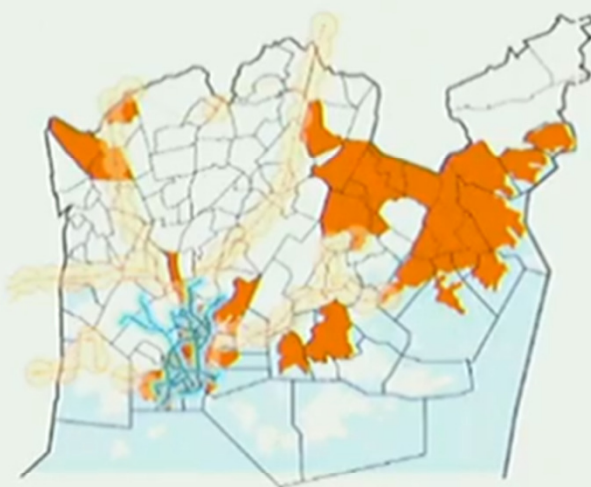
1 Regards extérieurs sur la situation bordelaise

Zones de développement urbain et de croissance démographique

ZURICH



HELSINKI



BORDEAUX MÉTROPOLE



Population actuelle et croissance démographique :
rencontre avec l'armature de transport

1 Regards extérieurs sur la situation bordelaise

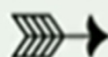
Convictions

- La densité relativement faible hors de la ville centre est un problème pour rendre le système de TC à la fois attractif et efficace. Il existe un enjeu de densification avec des priorités autour des arrêts majeurs des TC, associé à une mixité entre habitat, services publics et postes de travail. Il s'agit de créer des « concentrations décentralisées».
- La densité de Bordeaux Métropole est nettement plus faible que celle de Zürich et Helsinki.
- Les parts de la marche à pied et du vélo sont similaires, mais basses étant donné le climat.
- Des autres villes comme Zürich et Helsinki ont une forte couverture par le réseau ferré directement lié à l'urbanisation future.
- C'est ainsi que ces deux villes entrent dans les classements internationaux comme « villes durables», « villes vertes», « the place to be », avec une « qualité de vie», une « économie forte».

2 Intégration entre Urbanisme et Mobilité

Munich : Stratégie de développement urbain intégrant 16 plans thématiques avec un focus sous l'angle du développement durable

Perspective
Munich

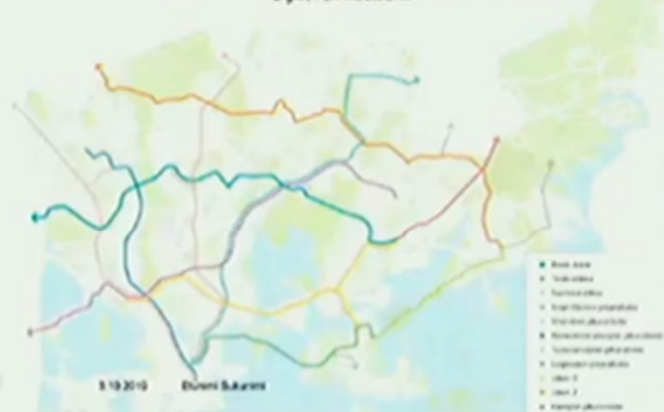


Les domaines d'action du développement urbain sont les points chauds interdisciplinaires du développement urbain. Les potentiels et les opportunités, mais aussi les challenges et les risques s'y concentrent. Ils exigent un degré élevé d'attention et de soin dans la planification.

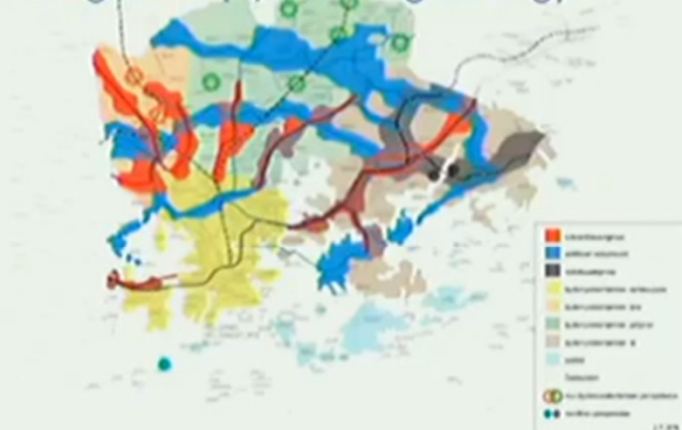
2 Intégration entre Urbanisme et Mobilité

Helsinki : Programme de "Boulevardisation", développement de la Ville à travers la mer

Background (2): Public Transport strategy
Light rail network



Background (3): Housing strategy



- Transformation des autoroutes radiales et des zones périurbaines autour des nouvelles zones de développement
- Le coeur, de nouveaux boulevards urbains avec le tramway et des qualités d'urbanisme
- Avec la déconstruction des autoroutes urbaines, le réseau de transport public peut être étendu et le terrain mieux utilisé



2 Intégration entre Urbanisme et Mobilité

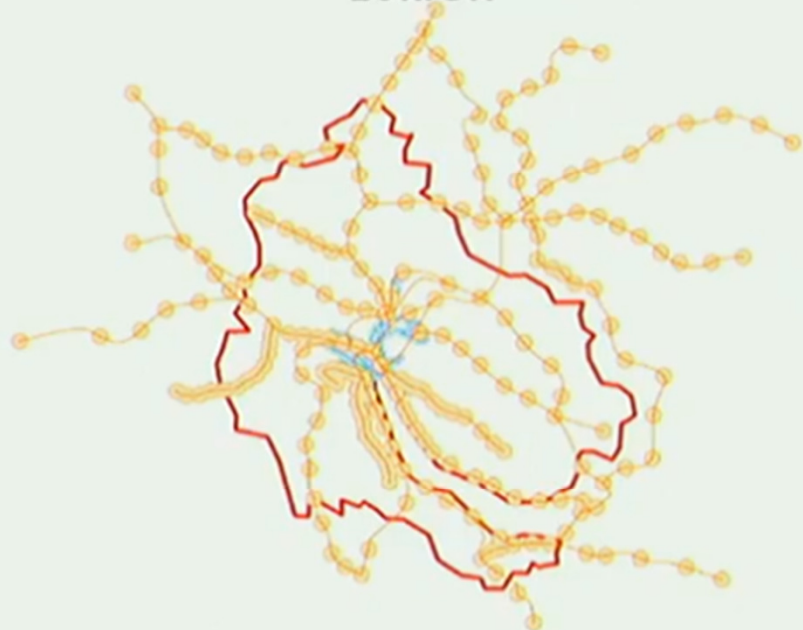
Convictions

- Développer la densification en priorités autour des arrêts important du TC, tout en assurant une mixité entre habitat, services publics et espaces de travail, pour créer des « concentrations décentralisées»
- Prioriser uniquement les projets d'aménagement avec une haute qualité/quantité pour l'offre de transport public (fréquences, lien direct avec le centre ville, gares,...)
- Réaliser les infras TC toujours avant les projets urbains (politique de stationnement cohérente et réaliste, s'habituer à vivre sans (deuxième) voiture, réduire le coût de l'habitat,...)
- Discuter tous les projets d'aménagement comme un seul programme. Ne pas se placer à une échelle de projet individuel mais à l'échelle de toutes les communes de la Métropole.
- Mieux intégrer les pratiques du développement spatial dans les quartiers et communes périphériques et décentralisées.
- Créer des éco-quartiers avec un focus sur une mobilité verte sans ou avec très peu de voitures (<0.1-0.3 voiture par ménage) dans des endroits localisés

3 Réseaux de Transport Public

Les réseaux de tramways et RER avec les aires d'influence des arrêts (400 m et 800 m)

ZURICH



HELSINKI



BORDEAUX MÉTROPOLE



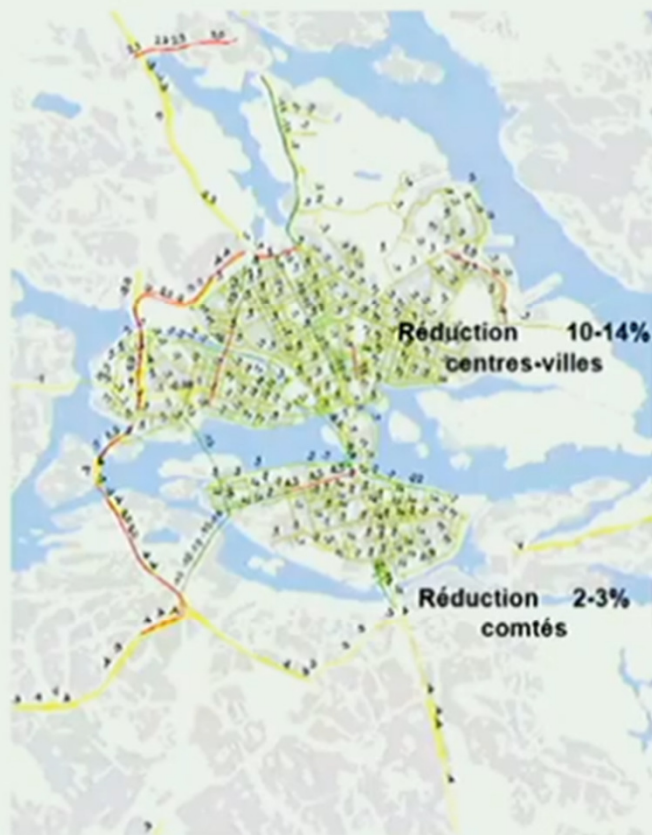
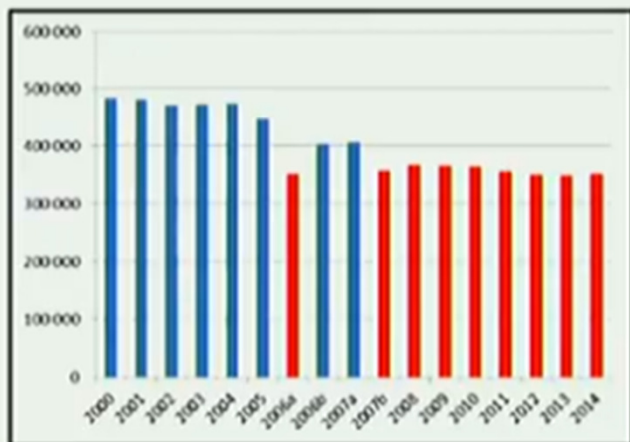
3 Réseaux de Transport Public

Convictions

- Le réseau tramway de la Métropole est très performant, mais les temps de parcours, comparés à son compétiteur - la voiture privée - sont souvent plus longs.
- Etant donné les impacts du RER/TER dans d'autres régions, le TER doit absolument jouer un rôle clé dans le système de transport public futur de l'agglomération bordelaise. Seul le TER/train avec cadencement minimal de 20 minutes peut assurer des temps de parcours compétitifs et créer de nouvelles liaisons entre les zones.
- Le besoin de désaturer le réseau routier et autoroutier est urgent. Il faut donner priorité aux investissements dans les trains. Les gares sont des pôles de mobilité (« mobility hub ») et permettent des correspondances confortables avec tous les moyens de transport.
- Un système de bus express est une alternative à la voiture privée pour les communes les plus éloignées.
- Les études avec les grand employeurs sont essentielles pour mieux connaître les flux des pendulaires dans le bassin de mobilité de Bordeaux.

4 Gestion de la voirie et du stationnement

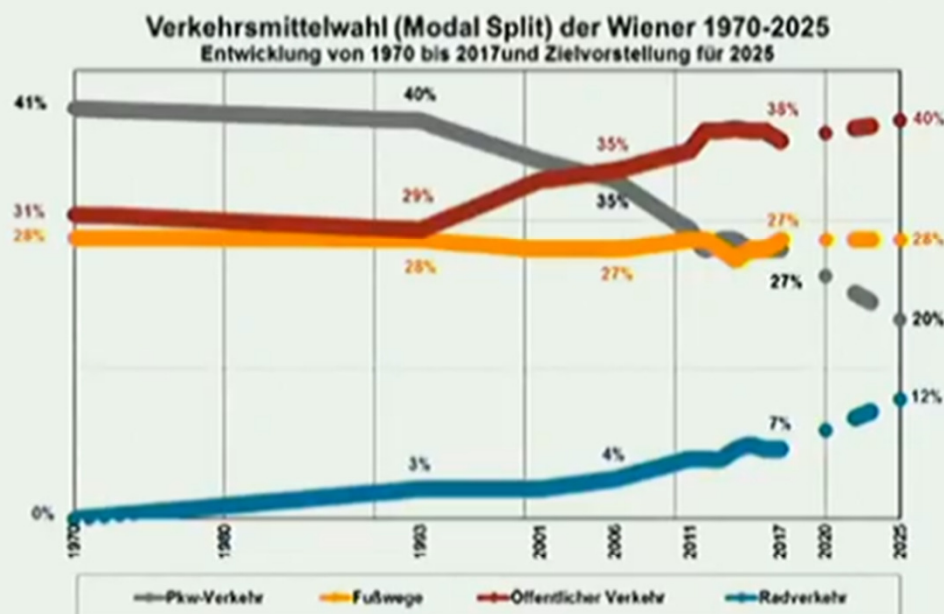
La taxe de congestion de Stockholm : le test en 2006



- Phase de test en 2006 sur la taxe d'encombrement
- Les recettes sont affectées à l'infrastructure
- La phase de test a montré une réduction d'environ 20 % du trafic dans la zone, qui s'est poursuivie les années suivantes.
- La taxe d'encombrement a permis une réduction des émissions
- 10 à 15 % d'émissions en moins dans le centre-ville et 2 à 3 % d'émissions de CO₂ en moins dans le comté. Des réductions de particules et de NO₂ sont enregistrées, et des effets positifs substantiels sur la santé à long terme sont attendus.

4 Gestion de la voirie et du stationnement

Politiques et pratiques de stationnement à Vienne



- Introduction d'une nouvelle politique active de stationnement en 1993, étendue aux zones périphériques
- Réduction des places de stationnement sur l'espace public
- Présence de garages à la périphérie de la ville offrant la possibilité de combiner l'utilisation de la voiture et des transports publics.
- Evolution des parts modales avec une utilisation moindre de la voiture, mais plus de transports publics, piétons et cyclistes. La continuité de cette tendance est attendue jusque 2025.
- La pratique du covoiturage permet aux titulaires d'un titre de transport d'obtenir des réductions sur leurs voyages.
- Les recettes additionnelles sont utilisées pour développer les transports publics ("Push and Pull").
- Introduction du ticket à 365 € en 2012 : autorise les habitants à emprunter les transports publics pour 1€/jour pendant un an.

4 Gestion de la voirie et du stationnement

Convictions

- Un contrôle fort du stationnement à 100% payant sur la voirie de BM doit être au centre de l'ambition future. Les objectifs sont : éviter la congestion, atteindre une amélioration pour les modes actifs et la qualité de l'espace public.
- Une politique de stationnement basée sur des mesures fiscales différenciant les centres, quartiers et zones d'activités est fondamentale. Leviers : une logique et structure tarifaire ("pricing") du stationnement dans toutes les communes, les P+R, le stationnement pour nouveaux logements et zones d'activités, la tarification des transports publics, et des péages urbains futurs possibles.
- Un péage urbain (y compris "la petite rocade") pourrait réduire les embouteillages pendant les heures de pointe. En plus, un péage pourrait influencer le choix en faveur du transport en commun et du vélo pour les trajets courtes distances.

5 Modes Actifs

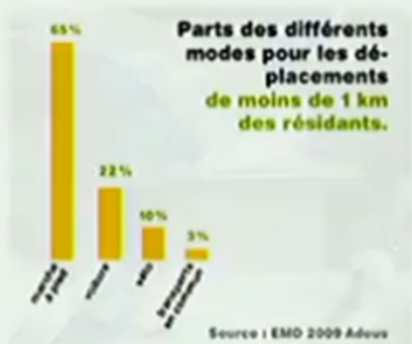
Politiques pour le vélo : «Copenhagen Bicycle Strategy 2011-2025»



- L'objectif de Copenhague est de parvenir à une plus grande part modale des vélos afin d'accueillir 60 000 cyclistes de plus d'ici 2025.
- La pratique du vélo au Danemark a chuté de 30% depuis 1990. En revanche, les chiffres vont dans la direction opposée pour Copenhague.
- Deux principes centraux dans la stratégie cycliste : prioriser et innover
- Les domaines sur lesquels il faut travailler sont les suivants : vie urbaine, confort, vitesse et sentiment de sécurité
- "Recette du succès" : petits raccourcis, pistes cyclables plus larges, asphalté plus doux, ...

5 Modes Actifs

Politiques pour les piétons : «Plan Piéton» Ville de Strasbourg



Rue du Faubourg de Pierre
AVANT et APRES
réaménagement (2010) :
davantage de place aux piétons
et aux vélos

Pour les distances inférieures à
un kilomètre, le pourcentage de
piétons est de 65 %.

Le Plan Piéton a été conçu pour répondre aux trois problèmes suivants :

- Santé publique (manque de déplacements actifs des habitants),
- Enjeux sociétaux (se rencontrer, être moins étranger aux autres),
- Lacune dans la réglementation (trafic piéton non encore inclus dans les réglementations),
- 10 objectifs sont à atteindre : redécouvrir les joies de la marche (action 1), augmenter l'espace dédié à la mobilité piéton dans les rues (actions 2 et 3), créer une structure urbaine de rues publiques adaptées à la marche (action 4), augmenter la portée des transports publics (action 5), promouvoir la marche entre le domicile et l'école (action 6), et mettre en place un parcours sans obstacle (actions 7, 8, 9, 10).

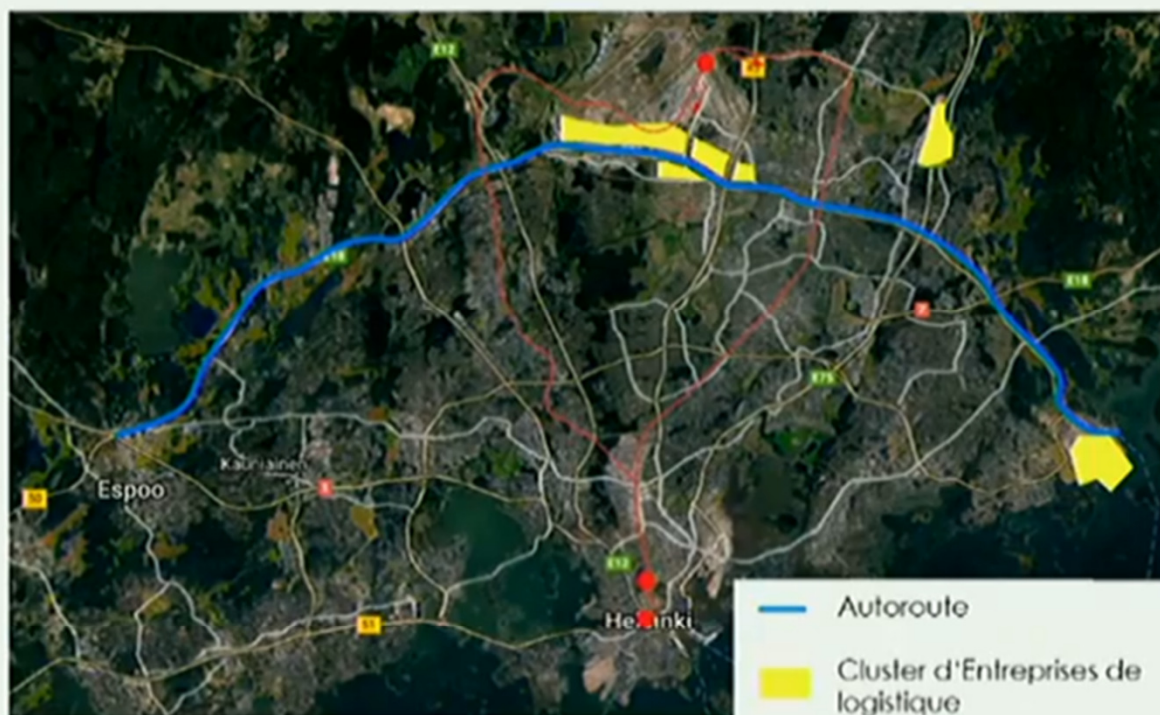
5 Modes Actifs

Convictions

- Bordeaux, en tant que ville centre relativement compacte avec un climat favorable, pourrait doubler le nombre de trajets de marche à pied.
- Pour cela, des mesures doivent être prises : élargissement des trottoirs, généralisation des zones 30 et zones de rencontre ("zones 20" modèle Suisse ou Allemand) où la priorité est donnée aux piétons et les voitures roulent au pas.
- Les transports publics, les espaces publics et l'urbanisation doivent être connectés de manière plus qualitative dans les zones périphériques.
- Le réseau de vélos est encore incomplet. Pour que le vélo joue un rôle plus fort comme dans d'autres villes européennes, des infrastructures complètes, avec des standards élevés doivent être mises en avant.
- Pour offrir des alternatives à la voiture et aux transports publics saturés, un réseau d'autoroutes pour vélos (modèles Néerlandais, Copenhague, Helsinki) doit être réalisé entre les petits centres de la première couronne et la ville centre. Intra rocade, cela nécessite des rues avec principalement des vélos et TC.

6 Stratégies pour la Logistique

Centres logistiques d'Helsinki



- Cluster d'entreprises logistiques à Helsinki-Vantaa:
 - accessibles par le RER,
 - près de l'aéroport,
 - près des autoroutes,
 - assez loin du centre ville de Helsinki.
- Eviter un étalement de centres de logistiques dans toutes les zones d'activité.

6 Stratégies pour la Logistique

City logistique



- Le groupe Deutsche Post DHL exploite la plus grande flotte électrique d'Allemagne avec ses véhicules StreetScooter développés et produits en interne et environ 12 000 vélos et e-trikes.
- Dans le cadre du projet de conteneurs à Hambourg, les livraisons sont effectuées uniquement à l'aide de véhicules à propulsion alternative et de camions à bras. Des mini-dépôts sont installés à quatre endroits, qui sont livrés depuis le centre UPS en dehors du centre ville. Grâce à ce projet, 800 kilomètres de livraison de colis sont effectués chaque jour sans polluants.

6 Stratégies pour la Logistique

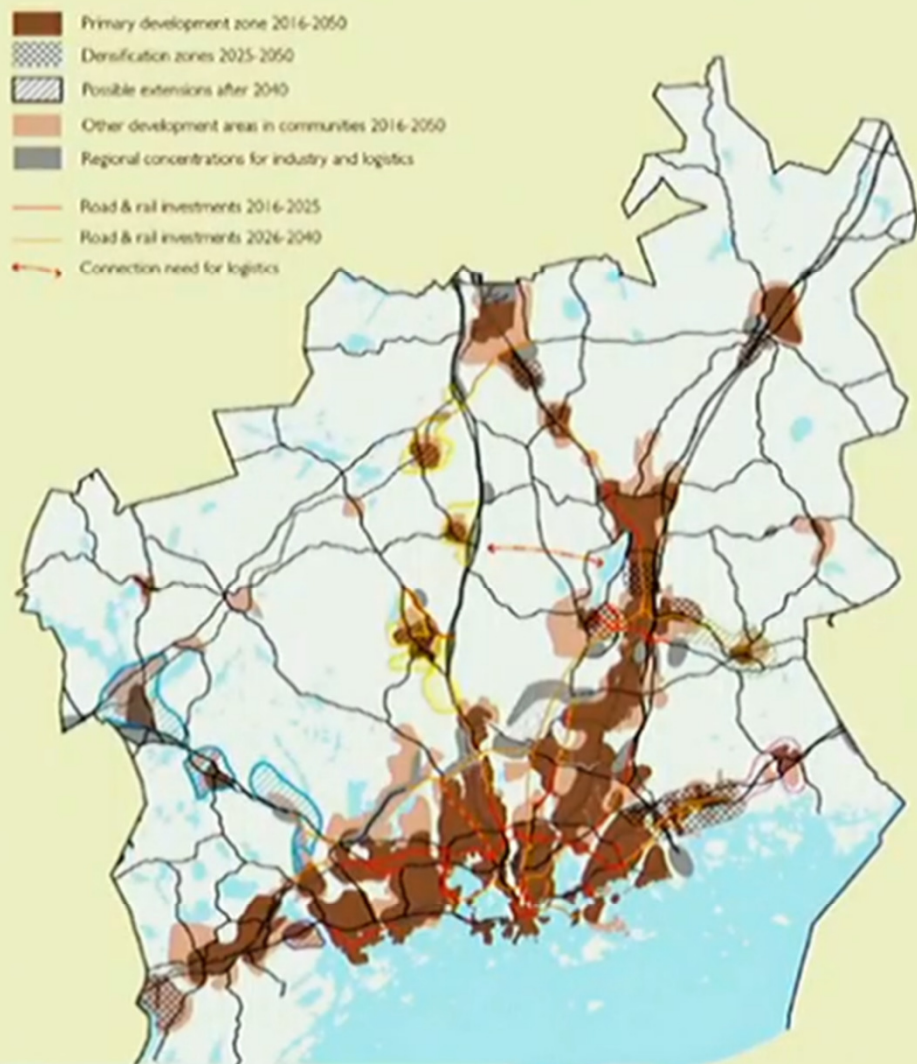
Convictions

- Influencer le fonctionnement de la logistique urbaine par la gestion de la voirie : favoriser certaines heures, interdictions de passage dans certains quartiers, offres de zones de livraisons, dialogue avec l'industrie livraison, péages urbain plus importants pour les poids lourds, introduction de zones à émissions réduites,...
- Influencer le fonctionnement de la logistique nationale et internationale par une politique à la fois volontariste et de contrôle : contrôle de localisation des centres de logistique, permis de construire seulement si le réseau routier a encore des capacités futures, gestion des aires logistiques dans le cadre d'un portefeuille et en étroite relation avec les industriels. L'enjeu est de transformer les zones problématiques et d'offrir d'autres zones plus compatibles.

7 Gouvernance

MAL - Plan stratégique de la région d'Helsinki

- Le "MAL" est un accord sur l'utilisation des terres, le logement et le transport entre la région métropolitaine d'Helsinki et l'Etat de la Finlande.
- Il est basé sur l'intention commune de 14 municipalités de la région d'Helsinki et l'Etat de Finlande de renforcer la coopération mutuelle entre les municipalités en matière de planification et de mise en œuvre.
- Il définit des objectifs et des approches de développement pour une structure urbaine et un système de transports durables et à faible émission de carbone dans la région, pour le logement et pour la qualité du cadre de vie.



Projet de plan d'aménagement du territoire de la région d'Helsinki pour 2050 (MAL 2014a). Le plan est étroitement lié au plan du système de circulation, qui est préparé de manière simultanée.

Analyse par mode de mobilité – vision globale

Covoiturage et stationnement

- Volonté de développement du covoiturage et autopartage comme solution pour éviter que les automobilistes ne se déplacent seuls
- Offre manquant encore de visibilité, avec un impact sur la congestion remis en question
- Manque d'homogénéité dans le fonctionnement du stationnement nécessitant de retravailler la politique

Intermodalité et desserte

- Mode de transport ferroviaire sous-exploité
- Rôle des gares à repenser afin de favoriser l'intermodalité
- RER M très attendu par la majorité des contributeurs pour pallier le manque de desserte actuelle

Congestion et gestion du dernier km

- Mode de transport fluvial sous-exploité
- Besoin d'une meilleure intégration du système Bat³ aux autres modes, d'une meilleure communication après des voyageurs
- Mode permettant de mieux appréhender la problématique de logistique urbaine et donc la gestion du dernier km, et d'agir sur la problématique de congestion dans Bordeaux

Desserte et fiabilité

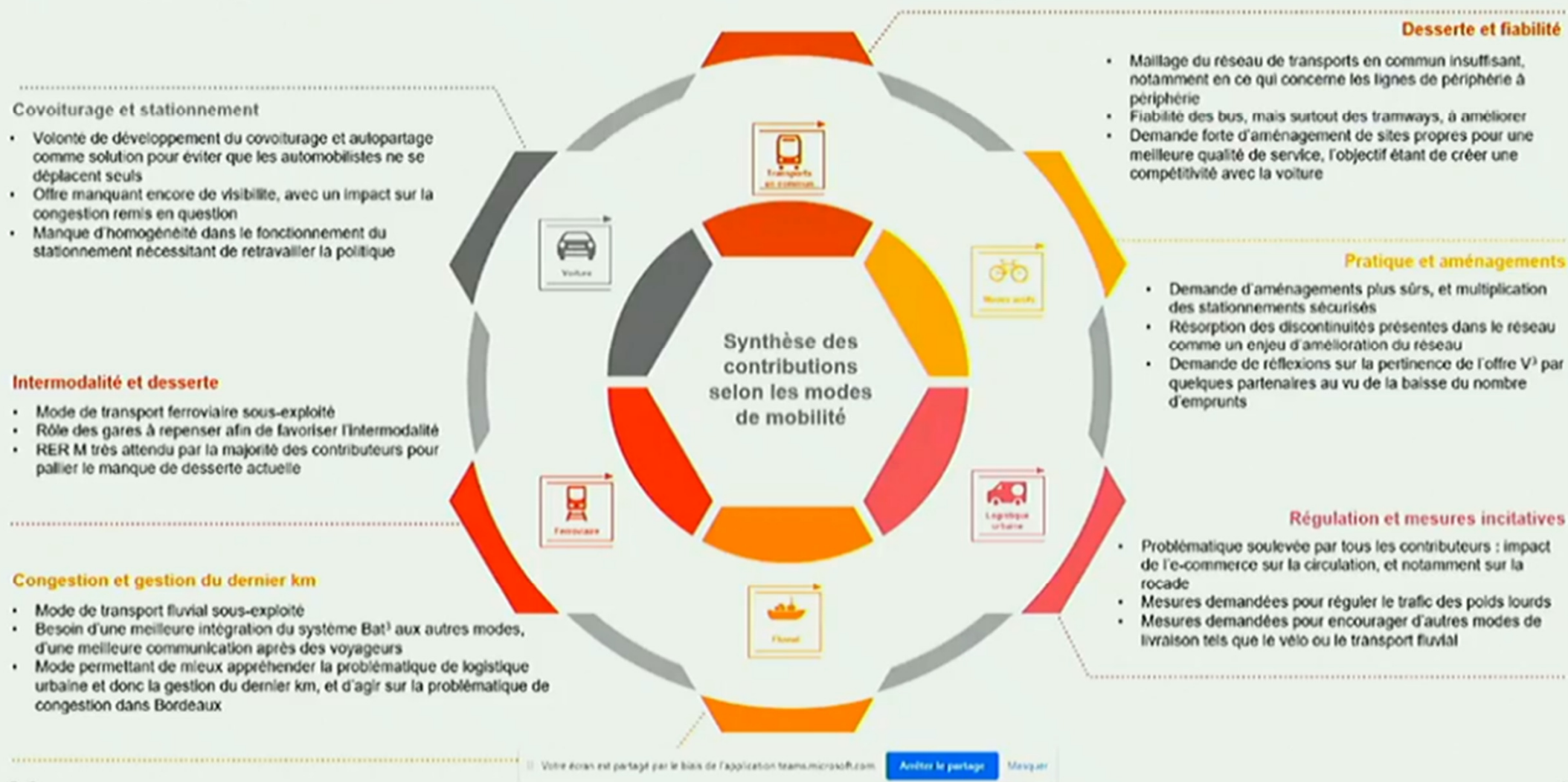
- Maillage du réseau de transports en commun insuffisant, notamment en ce qui concerne les lignes de périphérie à périphérie
- Fiabilité des bus, mais surtout des tramways, à améliorer
- Demande forte d'aménagement de sites propres pour une meilleure qualité de service, l'objectif étant de créer une compétitivité avec la voiture

Pratique et aménagements

- Demande d'aménagements plus sûrs, et multiplication des stationnements sécurisés
- Résorption des discontinuités présentes dans le réseau comme un enjeu d'amélioration du réseau
- Demande de réflexions sur la pertinence de l'offre V³ par quelques partenaires au vu de la baisse du nombre d'emprunts

Régulation et mesures incitatives

- Problématique soulevée par tous les contributeurs : impact de l'e-commerce sur la circulation, et notamment sur la rocade
- Mesures demandées pour réguler le trafic des poids lourds
- Mesures demandées pour encourager d'autres modes de livraison tels que le vélo ou le transport fluvial



Votre écran est partagé par le biais de l'application teams.microsoft.com

Arrêter le partage

Maximiser

5 catégories de contributeurs ont été interrogées, sur différentes thématiques autour de la mobilité métropolitaine

6 ateliers ont été organisés avec des élus de la Métropole.
25 communes de la Métropole ont fourni une contribution dans le cadre du renouvellement de la DSP. **4 communes** (Bègles, Gradignan, Saint Médard en Jalle, et Villenave d'Ornon) ont fourni une contribution au titre de la révision de la stratégie de mobilité.

16 partenaires institutionnels et associatifs ont présenté leur vision des enjeux de la nouvelle stratégie ainsi que des pistes d'action envisagées. La constitution des partenaires est la suivante : associations, communautés de communes, chambre consulaire, agence d'urbanisme, société publique locale, service du Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, syndicat



Les trois OIM/OIN de la Métropole (OIM Bordeaux-Aéroparc, OIN Bordeaux-Euratlantique, OIM Bordeaux Inno Campus) ont contribué au titre de la DSP. Leurs réflexions sont établies dans le périmètre de leur projet.

Une enquête de satisfaction en ligne a été menée auprès de 3 500 particuliers.

47 entreprises ont répondu à un questionnaire sur la stratégie de mobilité métropolitaine. Elles sont constituées de grands groupes à actionnariat privé, PME, start-ups, organisations publiques, entreprises publiques, assemblée consultative. On peut par exemple citer le C2D, Conseil de développement durable.



argement portée par le développement du tramway

1995-2000

Le choix du tramway pour rompre avec le tout automobile

2000-2010


Le grand succès du tramway et la requalification du centre


2010-2016


Les défis de la saturation et de la desserte territoriale


2016-2020

L'amorce d'une stratégie multimodale

 **1995-2000** – 1995 marque le choix d'investir dans les transports en commun en site propre pour lutter contre le tout automobile. Il se matérialise dès 2000 par la **construction d'un réseau tramway de 3 lignes**.

 **2000-2010** – Le réseau de tramway prend forme et **sa fréquentation dépasse les attentes** ; pour la première fois, la part modale automobile recule au profit des TC et modes doux.

 **2010-2016** – Face à la **périurbanisation** et aux **enjeux persistants de saturation des transports collectifs et grands axes routiers**, la Métropole se concentre sur l'**extension du réseau de tramway**.

 **2016-2020** – La Métropole poursuit le **renforcement des infrastructures** tout en amorçant la **diversification de son approche des mobilités**, avec des démarches de diversification modale.



Une démarche participative unique qui s'est traduite par une forte mobilisation

- Les particuliers font partie des contributeurs qui émettent le plus d'avis négatifs sur les conditions de mobilité sur la Métropole
- Une majorité des communes et entreprises expriment des insatisfactions sur les conditions de mobilité mais proposent des solutions pour pallier les problèmes rencontrés
- Les élus, OIN/OIM et partenaires font partie des contributeurs qui ont le plus approfondi les pistes d'amélioration de la stratégie de mobilité, avec une approche globale du territoire métropolitain



Démarches similaires entreprises par d'autres Villes et Métropoles

Nantes 


Convention citoyenne sur la mobilité dans la ville après Covid impliquant 80 citoyens

Strasbourg 

Consultation citoyenne mobilisant 2 000 participants pour l'actualisation du Plan Local de

Votre écran est partagé par le biais de l'application teams.microsoft.com. [Anuler le partage](#) [Marquer](#)

metropole

Paris 

Consultation citoyenne sur les grandes orientations urbanistiques à l'horizon 2030 impliquant 100 citoyens

Une armature principale qui dessert le territoire de manière incomplète

26% de la population - 29% des emplois
non desservis par l'armature principale des transports collectifs
(à plus de 200 m d'une liane ou plus de 300m d'une ligne de tramway)

Des zones à fort potentiel d'attractivité demeurent mal desservies

Une rive droite assez peu desservie

Des zones d'emplois situées en extra-rocade

Des zones résiduelles carencées en TC en intra-rocade

La forte densité de l'armature principale dans le centre urbain altère les conditions d'exploitation et de mobilité pour les usagers

Le réseau est **surexploité** dans le centre de la Métropole : des interconnexions éloignées de moins d'1 km

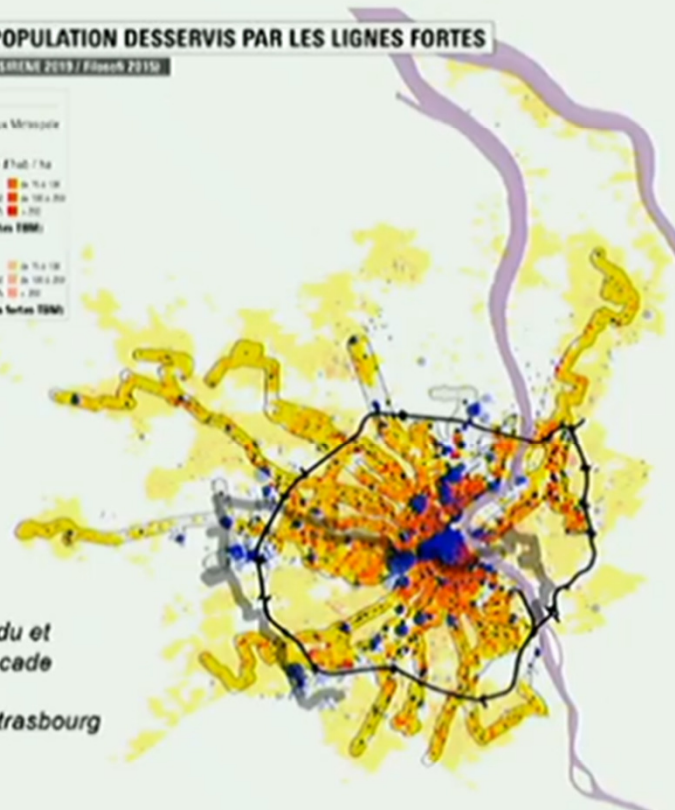
Des dégradations de la régularité et de l'attractivité du tramway qui s'accroissent sur les distances **supérieures à 6 km**

EMPLOIS ET POPULATION DESSERVIS PAR LES LIGNES FORTES

D'après données INSEE (SIRENE 2009 / Filioch 2010)



Le tramway est très étendu et dépasse la limite de la rocade contrairement à d'autres métropoles : Nantes et Strasbourg



Des dynamiques démographiques qui exacerbent les enjeux actuels

Les **tendances démographiques** exacerbent les problématiques spécifiques aux différentes aires de la Métropole.



Des périphéries qui se densifient, y compris hors Métropole



Une Métropole dont les bassins de vie se dépolarisent



Une démographie globale qui met sous pression l'existant

Population actuelle et croissance démographique : rencontre avec l'armature de transport

Croissance Gironde
+ 1,4%

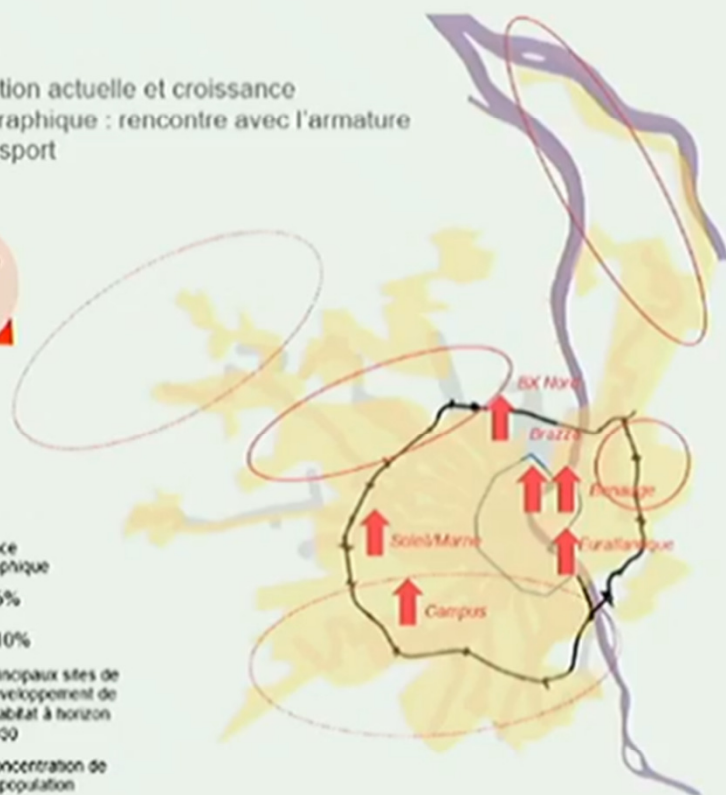
Croissance démographique

>5%

>10%

↑ Principaux sites de développement de l'habitat à horizon 2030

Concentration de la population



Synthèse des besoins exprimés selon les territoires 1/2

L'analyse des contributions permet d'identifier des problématiques propres à chaque territoire ...

1

- Discontinuités dans le réseau cyclable;
- Manque de qualité des aménagements, avec notamment un manque de stationnements sécurisés ;
- Manque d'accessibilité au stationnement dans le centre des villes, stationnement sauvage trop présent.

2

- Manque d'optimisation de la desserte de l'intra-rocade par les transports collectifs : beaucoup d'entreprises ayant des difficultés de desserte au sein de Bordeaux se situent le long de la rocade.
- Création de lignes BHNS et TCNHS envisageable, par exemple pour relier le pont Simone Veil, la gare de Bègles et le campus.

3

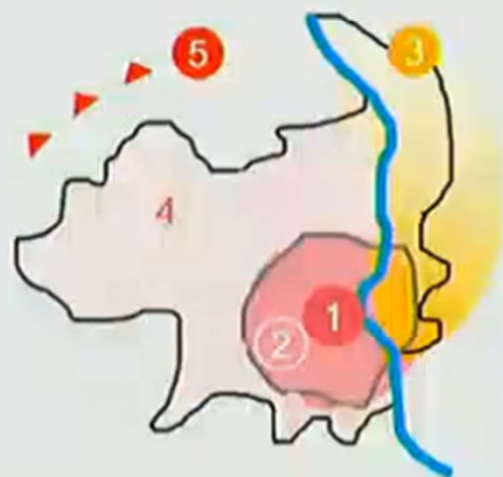
- Temps de trajet en transports collectifs souvent considérés comme trop longs : les collégiens d'Ambarès-et-Lagrave arrivent régulièrement en retard en raison de la ligne de bus empruntée.
- Sous-exploitation du lien fluvial rive droite – rive gauche : il pourrait effectivement soulager la congestion des transports en commun.

4

- Insuffisance de la desserte en transports collectifs des périphéries de la Métropole, notamment dans les zones d'emploi périphériques : pour 59% des répondants au sondage synthétisé par l'A'Urba, mais aussi pour 35% des entreprises interrogées, améliorer la desserte en transports en commun des territoires périphériques est une priorité.

5

- Manque de développement de l'offre train Bordeaux – périphéries aux yeux des contributeurs périphériques ;
- Réflexions à mener sur le développement d'axes ferrés Bordeaux – Macau, mais aussi d'un réseau de car ex



1

Intra-boulevards

2

Intra-rocade

3

Rive droite

4

Extra-rocade

5

Aire d'influence

L'utilisateur métropolitain type, en quelques chiffres...

Chiffres de la demande actuelle



En 2017, un habitant parmi les 792 000 de la métropole se déplace en moyenne :

4,2 fois dans la journée

Contre 3,8 en 2009

Surtout à 7h et 18h

Deux fois plus de flux en heures de pointe

Pendant 69 minutes

Contre 60 en 2009

Sur moins de 2 km

Dans la moitié de leurs déplacements

Evolutions saillantes depuis 2009

Entre 2009 et 2017, les habitants de la Métropole se déplacent...



Plus (+16%)



Plus longtemps (+15% de temps en plus dans les transports)



De manière de plus en plus diffuse



Davantage en vélo (X2)



Toujours autant en voiture

Synthèse des besoins exprimés selon les territoires 2/2

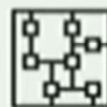
... toutefois, certaines thématiques constituent des problématiques transverses à l'ensemble des territoires



Intermodalité



Qualité de vie



Gouvernance

Thématiques

Idées des contributeurs

- Manque de lisibilité pour les correspondances entre bus et tram ;
- Grande volonté des territoires de développer les PEM (pôles d'échanges multimodaux), en particulier en périphérie ;
- Sous-exploitation du fleuve pour le transport multimodal de marchandises ;
- Nécessité d'autoriser le transport du vélo dans le tram ou le Bat³ pour favoriser la multimodalité.

- Saturation des transports en commun, congestion des axes principaux ;
- Demande de transports plus fiables ;
- Demande d'une sécurisation des déplacements vélos et piétons ;
- Demande d'une démarche d'inclusion sociale plus forte (inclusion des publics fragiles à la mobilité)

- Demande d'élaboration de la stratégie de mobilité avec les territoires limitrophes ;
- Nécessité d'un travail plus approfondi sur les questions budgétaires ;
- Demande de réflexion d'une stratégie foncière, l'immobilier ayant un lien réel avec la mobilité ;
- Réflexion d'un abonnement unique pour l'ensemble des systèmes de transport sur l'ensemble de la Métropole.

Synthèse

Les territoires ont pour ambition le développement de l'intermodalité afin de répondre aux enjeux de congestion et de desserte.

Afin d'améliorer la qualité de vie des usagers des territoires limitrophes, il semble essentiel de valoriser la desserte de ces territoires, et améliorer la fiabilité des transports en commun.

La question de la gouvernance est centrale dans le renouvellement de la stratégie de mobilité : chaque usager doit y être inclus.

Les temps de parcours en transports collectifs encore peu compétitifs

Comparaison voiture – TC pour des trajets type

- 

Marie et Pierre se rendent à la Cité du Vin depuis l'office de tourisme, à 14h
- 

John se rend à l'aéroport depuis le quartier Saint-Jean à Bordeaux, en semaine à 18h
- 

La famille Bernard se rend au centre de Bordeaux depuis son domicile, samedi à 14h
- 

Julie se rend en cours à au campus universitaire depuis Bègles Centre mercredi pour 8h
- 

Jérôme se rend au Port Rive Droite depuis Thouars à Talence jeudi pour 6h30
- 

Romane se rend au CHU Pellegrin depuis le Quartier Beutre à Mérignac pour vendredi 8h
- 

Emilie se rend à Blanquefort depuis son domicile lundi à 18h

Conditions de stationnement

Office de tourisme

Quartier St Jean

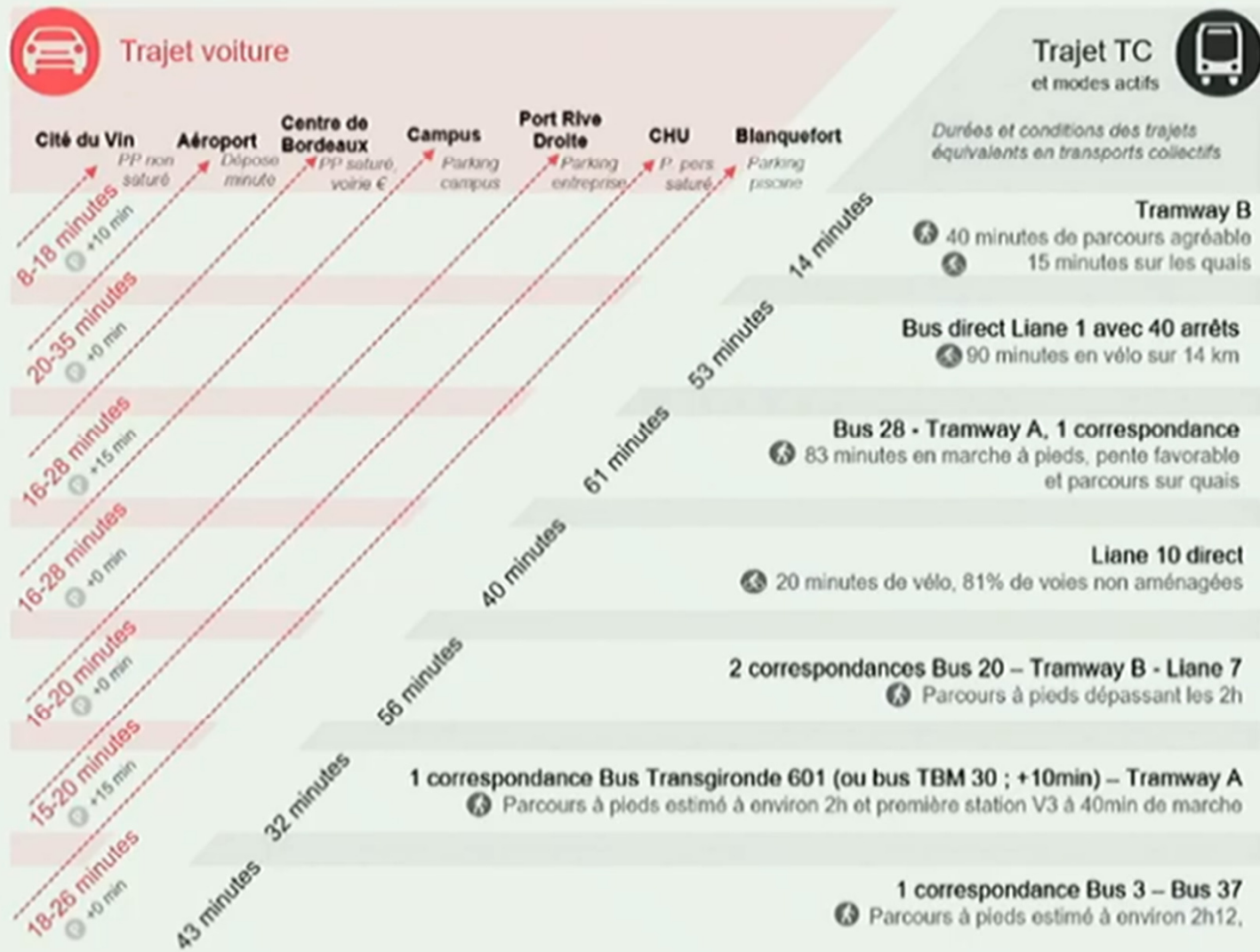
Versant Floirac

Bègles centre

Thouars, Talence

Beutre, Mérignac

Saint-Médard-en-Jalles



Remarques

Avez-vous des remarques dont vous souhaiteriez nous faire part en sus de vos réponses au questionnaire ci-dessus ? - Question ouverte -

« Allez-y fort sur le vélo. La métropole a tout le potentiel. Ce n'est qu'une question politique. Utilisez le fleuve ! Multipliez les parkings relais, autorisez la possibilité de rester 2 nuits dans un parking relais (touristes), créez une gare routière digne de ce nom (ex : Toulouse) !, créez des mini parkings vélos sécurisés pour les gens comme moi qui n'ont pas la possibilité de stocker un vélo à la maison. Pensez aux vieux, aux handicapés, aux parents avec enfants. Aux nouveaux quartiers qui sortent de terre. Enfin, menez à bien le RER métropolitain. »

« Pour les personnes très âgées qui doivent abandonner leur voiture, une offre d'accompagnement souple et accessible pour permettre ces déplacements (courses, rendez-vous médicaux,) »

« Ne pas opposer les modes »

« Peut-être que mettre en place une commission citoyenne, qui comprendrait l'ensemble des profils d'usagers, sur la thématique de la mobilité pourrait être une idée à tester. Personnellement, je trouve que la mobilité est un enjeu majeur pour le développement à long terme de notre métropole (économie, attractivité, écologie). »

« Une cartographie plus simple et plus lisible (la cartographie des bus est illisible) prenant en compte les déplacements vers les lieux importants (gare, hôpital, changement de rive...) et des interconnexions modales claires mettant fin au système radial. »

Remarques

Avez-vous des remarques dont vous souhaiteriez nous faire part en sus de vos réponses au questionnaire ci-dessus ? - *Question ouverte* -



Objectifs prioritaires de la stratégie des mobilités

Priorités de
la stratégie
de mobilité

- 1. Améliorer les temps de parcours**
- 2. Améliorer la régularité des déplacements**
3. Améliorer le confort des déplacements
4. Améliorer la qualité environnementale
5. Améliorer la sécurité (accident, agression...)

Les priorités de la stratégie de mobilité font largement consensus
indépendamment du mode de déplacement habituel

Synthèse : des résultats contrastés

Les points forts



Les points de progrès



Équilibres territoriaux

Le développement en un temps record d'une large armature de transport, d'échelle métropolitaine

...mais dont la structure en étoile ne répond pas aux nouveaux enjeux de développement des territoires

Une réouverture sur le fleuve grâce aux quais et franchissements

...mais qui n'a pas encore résolu les problématiques d'intégration de la rive droite

Performance des modes de mobilité

Un effort de couverture du territoire avec une offre bus de proximité, y compris dans le périurbain

... mais qui ne répond pas aux besoins des usagers, qui attendent des trajets fiables et rapides

Une diminution significative de la part modale automobile au profit des transports collectifs

...mais qui masque une congestion routière persistante et des trajets automobiles toujours aussi nombreux

Des investissements massifs en faveur de la multimodalité, notamment via le stationnement

...mais relativement peu efficaces, car les facteurs comportementaux des usagers ont été mal appréhendés

Les objectifs sur le développement des mobilités actives ont été atteints voire dépassés

...mais il reste des itinéraires peu lisibles et sécurisés, et une articulation insuffisante avec les transports collectifs

Atteinte des objectifs climatiques

Une ambition climatique particulièrement précoce et ambitieuse par rapport aux autres Métropoles françaises

...mais les résultats ne sont pas à la hauteur des objectifs fixés, et les indicateurs suivis sont peu pertinents

Trajectoire budgétaire

Des investissements sur le réseau de tramway qui se sont appuyés sur des ressources propres à la Métropole

...mais les conséquences sur les coûts d'entretien et de maintenance ont été, jusqu'à récemment, sous-estimés

Notre vision des ambitions pour les mobilités à Bordeaux Métropole

Offre à chacun une solution de transport publique adaptée et attractive

- Compétitivité du temps de parcours des TC
- Transport à la demande et autopartage
- Image et lisibilité de l'offre TC

Permet de passer moins de temps en voiture

- Desserte des zones denses
- Incitation au report modal
- Lissage des heures de pointe

Anime la vie de proximité

- Signalétique modes actifs et information voyageur
- Continuité et sécurisation des itinéraires
- Hubs de services de proximité au sein de stations

Demain, une mobilité qui...



Stimule la vitalité économique et culturelle de la Métropole

- Liaison bassins de vie et d'emplois
- Couplage des projets de mobilité aux grands projets de développement urbain
- Solutions de mobilité à l'échelle de l'aire d'influence

Fait du fleuve un trait d'union, et non une frontière

- Franchissements
- Valorisation des quais sur les deux rives
- Développement territorial de la rive droite par les mobilités

Préserve les intérêts des générations futures

- Stratégie patrimoniale responsable
- Réinterrogation des objectifs en matière de réduction des gaz à effet de serre