



# Plan des Déplacements Urbains

## Communauté Urbaine de Bordeaux Plan des Déplacements Urbains 2000 - 2005

Document de synthèse



26 mai 2000

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 appuyée 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 P.D.U. 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, objet du présent rapport.

## **Communauté Urbaine de Bordeaux**

# **Plan des Déplacements Urbains**

## **Document de synthèse**

### **SOMMAIRE GENERAL**

#### **0. Présentation générale**

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

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

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

#### **4. Les résultats attendus**

#### **5. Mettre en œuvre et faire vivre le premier plan des déplacements urbains communautaires**

### **0. 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 s'intègre, par ailleurs, dans une démarche d'ensemble initiée antérieurement par le conseil de la Communauté urbaine, celle du Schéma directeur des déplacements 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 oeuvre 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 ».

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

**Le Plan des déplacements s'appuie sur un diagnostic fin du système des déplacements actuels qui 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 diagnostic 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 diagnostic fournit enfin une évocation prospective de l'évolution attendue **d'ici 5 à 10 ans en terme de santé, d'environnement**, mais aussi de services rendus et de dépenses publiques en prolongation des tendances actuelles c'est

à dire sans modification de l'organisation des déplacements et du développement urbain.

Ainsi si les évolutions constatées depuis la fin des années 60 se poursuivaient, le nombre de kilomètres parcourus chaque jour en automobile aurait plus que doublé en 2010 par rapport à 1990.

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'accroîtrait**, notamment par la consommation accrue d'espace, **l'envahissement de l'espace par l'automobile, l'altération du patrimoine urbain et culturel**.

La Communauté Urbaine de Bordeaux :				
Hypothèses d'évolution à l'horizon 2010 (scénario tendanciel)				
	1967	1990	2010***	Evolution 1990-2010
Population (habitants)	554000	624000	723700	+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 de total déplacements par jour en voiture	565000	1223000	1918000	+58 %
Longueur des déplacements en voiture (Km) **	4,4	6,6	9,9	+50 %
Kilomètres parcourus en voiture chaque jour	2486000	8072000	18988200	+135 %
* Chiffres correspondant à un périmètre élargi à 35 communes				
** Estimation approximative réalisée à partir de chiffres d'enquêtes de Bordeaux, Grenoble, Nantes, Toulouse, enquêtes nationales transport				
*** Projections tendanciennes : 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 :				
<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>				

## 2. Associer les orientations de la loi sur l'Air avec les enjeux de rééquilibrage de l'agglomération : Un cadre d'objectifs pour le 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 ».

À partir du constat établi et en croisant les orientations opérationnelles données par la loi sur l'air, mais aussi le SDDUC, avec des orientations plus prospectives telles qu'elles ont été retenues pour le développement de l'agglomération dans la procédure en cours de révision du Schéma Directeur, trois grandes classes d'objectifs sont 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 dans les déplacements courts.
- **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 1er 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 P.D.U. et les différents documents de planification : schéma directeur, dossier de voirie d'agglomération, plan d'occupation des sols, 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.
- **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. Le Plan des Déplacements Urbains : Un programme d'actions en sept axes stratégiques**

Le programme d'actions proposé est classé 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.

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 :

**Ú 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 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.

**Ú 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 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 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. La mise en oeuvre, dans le Plan des Déplacements, 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.**

**Ú 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.
- **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.
- La nécessité de communiquer, en permanence, pour convaincre : l'inscription dans le programme de Plan des Déplacements d'un volant spécifique d'actions visant à communiquer sur les objectifs, les moyens, les résultats attendus et l'avancement du Plan des Déplacements 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.**

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

À 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 ci-contre.

### **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 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).
- réaliser un programme de protection contre le bruit.
- augmenter la part de véhicules moins polluants.

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

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 et des pôles d'échange.**
- **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 la marche à pied et le vélo.

### **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+train**), véritable alternative à l'automobile.

Il est donc proposé un réseau de transports en commun attractif, formant l'épine dorsale d'une chaîne de déplacements, lisible, pratique et efficace associant tous les modes.

- d'une part pour les **déplacements intra communautaires, par la construction des trois lignes de tramway, par la réorganisation du réseau de bus associé et par l'implantation de parcs relais pour voitures et vélos,**
- d'autre part **pour les déplacements en liaison avec le péri urbain, 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 d'échanges).**

A ce réseau de transports en commun s'ajouteront des taxis collectifs pour des besoins spécifiques, et éventuellement des navettes fluviales pour la traversée du fleuve.

Ces réseaux de transports amélioreront de manière sensible l'accessibilité de la ville aux handicapés et aux personnes à mobilité réduite.

### **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 de réaliser un certain nombre de maillons de voirie primaire pour compléter le réseau existant.

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 circulation apaisée et sécurisée, de réduire le niveau de bruit aux abords des voies concernés, dans un contexte de moindre vitesse.

### **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 sollicités.

Le deuxième axe d'intervention propose 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 les moins polluants (marche et vélo).
- Reliant les principaux équipements paysagers de loisirs pour engager la création d'un véritable «réseau vert».

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

Inscrite explicitement dans les grandes orientations de la loi sur l'air, **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 trois 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. Il est proposé également de réorganiser le système des livraisons des marchandises en ville en liaison avec les professionnels et les utilisateurs concernés.

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

La mise en exergue, dans le diagnostic, de **l'impact des mauvaises habitudes dans les pratiques de déplacements actuelles**, et notamment de la part des automobilistes, conduit à retenir des **actions visant à infléchir les comportements des usagers pour tous les modes de déplacements**. Elles devront permettre 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 :

À **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.

À **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 P.D.U. 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 faisabilités techniques ou financières préalables.

À **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. Ces actions feront l'objet, une fois le Plan des déplacements approuvé, d'une programmation adaptée en fonction des besoins des territoires.

AXE N° 1	
RÉDUIRE LES ÉMISSIONS NUISANTES À LA SOURCE	
<p><b>LA STRATÉGIE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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 : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pollution atmosphérique (globale agglomération) et les moins polluants.</li> <li>- Bruit (abords des grands axes)</li> <li>- Consommation d'espace (ville périphérique) principal de voirie d'agglomération</li> <li>- Facteur de stress</li> </ul> </li> </ul>	<p><i>Les orientations de la loi sur l'air concernées</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diminution du trafic automobile</li> <li>• Développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes</li> <li>• Aménagement et exploitation du réseau</li> <li>• Le transport et la livraison de marchandises</li> </ul>
<p><b>Les actions à programmer :</b></p> <p>Adapter les limitations de vitesse selon le contexte urbain et les faire appliquer.</p>	

1 1	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 2	Créer des itinéraires de transit spécifiques pour les poids lourds, particulièrement de transport des matières dangereuses, et aménager des aires de stationnement en liaison avec ces itinéraires.
1 3	Renouveler les bus de la CUB à 50 par l'achat de bus à énergies alternatives.
1 4	Renouveler les automobiles et utilitaires de la CUB à 30 par l'achat de véhicules à énergies alternatives (gaz et électricité).
1 5	Privilégier l'accessibilité des véhicules les moins polluants dans les parkings souterrains et sur voirie dans les centres.
1 6	<b>Les actions à initier :</b>  Limiter et contrôler la vitesse sur la rocade en fonction des trafics, en association avec le programme Aliéner.
1 7	Inciter les administrations à renouveler leurs automobiles et utilitaires à 30 par l'achat de véhicules à énergies alternatives (gaz et électricité).
1 8	Financer l'étude de faisabilité d'un centre de distribution urbaine des marchandises à gestion collective.
1 9	<b>La 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.
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.
1 12	Favoriser les véhicules à énergies alternatives dans toute la réglementation municipale (circulation, stationnement, livraisons ....)

## AXE N° 2

### ORGANISER LE TERRITOIRE POUR MAÎTRISER LES FLUX

<b>LA STRATÉGIE</b>	<i>Les orientations de la loi sur l'air concernées</i>
ÿ Rapprocher les émetteurs des récepteurs	ÿ Diminution du trafic automobile
ÿ Conserver les fonctions vitales dans les quartiers centraux pour maintenir les familles et certaines activités	ÿ Développement des transports collectifs
ÿ Prendre en compte la variété des modes de vie en fonction des territoires pour organiser les transports	ÿ Le transport et la livraison des marchandises

	<b>Les actions à programmer :</b>
2 1	Poursuivre le maillage structurant des voies urbaines d'agglomération afin d'alléger les axes urbanisés très fréquentés et permettre leur requalification.
2 2	Inscrire, à la 3 <sup>ème</sup> révision du POS, un article conditionnant l'implantation de collèges, de lycées, d'universités et d'équipements hospitaliers et sportifs à une desserte suffisante par les transports en commun et à une accessibilité correcte à pied et à vélo.
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.
	<b>Les actions à initier :</b>
2 4	Poursuivre la mise à 2X3 voies de la rocade, en réalisant les protections phoniques associées.
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.
2 7	Faire intégrer aux orientations de révision du schéma directeur la stratégie de maîtrise des développements périphériques.
2 8	Réguler le trafic sur la rocade (programme Aliéner, voir l'action 1.7).
2 9	Mettre à l'étude un nouveau franchissement de la Garonne en aval du Pont d'Aquitaine.
	<b>La démarche de progrès :</b>
2 10	Organiser le développement urbain en fonction de la desserte par les transports en commun : <ul style="list-style-type: none"> <li>- densification de l'urbanisation autour des pôles d'échange et dans les corridors transports en commun (tramway et axes lourds bus).</li> <li>- introduire des règles de niveau de desserte TC conditionnant l'urbanisation future de certains quartiers pour certaines fonctions (habitat – équipements publics).</li> </ul>
2 11	Renforcer le niveau d'équipement et de services des centres villes.
2 12	Mettre en place un schéma logistique d'implantation de bases multimodales optimisant la distribution des marchandises en faveur d'une maîtrise appropriée des flux.
2 13	Abandonner dans l'élaboration des documents d'urbanisme tout zonage spécifique mono-fonctionnel lorsqu'il n'est pas justifié par des contraintes de nuisances et de salubrité.
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.

AXE N° 3	
AMÉLIORER LES TRANSPORTS COLLECTIFS	
<p><b>LA STRATÉGIE</b></p> <p>Construire une offre en transports collectifs</p> <p>ÿ véritablement compétitive de l'automobile pour favoriser le report modal notamment pour les déplacements domicile-travail :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le tramway et le réseau bus associé doivent devenir l'épine dorsale du futur système de déplacement</li> <li>- l'intégration des transports collectifs dans une chaîne de déplacements doit être bien organisée pour favoriser l'intermodalité</li> </ul> <p>ÿ et qui améliore l'équité entre individus et entre territoires</p>	<p><i>Les orientations de la loi sur l'air concernées</i></p> <p>La diminution du trafic automobile</p> <p>Le développement des transports collectifs</p> <p>L'aménagement du réseau principal de voirie d'agglomération</p> <p>L'encouragement pour les entreprises et collectivités publiques à favoriser l'utilisation des transports en commun et du covoiturage</p>
<p>3 1</p> <p>3 2</p> <p>3 3</p>	<p><b>Les actions à programmer :</b></p> <p>Mettre en service, en 2003, 3 lignes de tramway sur 24,6 km.</p> <p>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.</p> <p>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) par :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La mise en place de rabattements vers les stations de tramway,</li> <li>- L'aménagement des interfaces avec le tramway : création de parcs relais, aménagement des pôles d'échange intermodal, mise en place d'une tarification multimodale,</li> <li>- Le développement de lignes express,</li> <li>- L'amélioration des dessertes de périphérie à périphérie,</li> </ul>

- L'association de modes alternatifs (taxis),
- L'amélioration de la desserte du quadrant nord-ouest,
- L'optimisation de la desserte en transports en commun des quartiers prioritaires relevant de la politique de la ville,
- La mise en place de services spécifiques (dimanche, soirée...).
- La desserte des centres par des navettes non gazole.

3 4

Étendre à de nouvelles lignes la « qualité plus »

3 5

**Améliorer la qualité de l'offre des lignes de bus et l'image du réseau par :**

- L'augmentation de la vitesse commerciale et de la régularité des bus notamment par la création de couloirs,
- La poursuite de l'équipement des arrêts en abribus,
- L'aménagement des pôles de correspondance,
- L'adaptation de la grille tarifaire,
- L'adaptation de l'image des bus à celle du tramway,
- Le renouvellement des bus de la CUB à 50 par des bus à énergies alternatives (action 1.4)
- La mise en place d'une nouvelle billétique,
- La mise en œuvre progressive d'un Système d'Aide à l'Information des Voyageurs,
- La redéfinition du système d'information des voyageurs (voir l'axe n° 7).

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 12

Initier des plans de mobilité chez les grands employeurs et précisément les administrations (voir l'action 7.12).

3 13

3 14

Aménager la ligne SNCF de ceinture et renforcer l'offre TER.

3 15

Assurer, avec le département de Gironde, le renforcement du service rendu par Transadapt aux personnes handicapées et engager la concertation pour redéfinir l'accessibilité globale des personnes en fauteuil roulant dans les bus comme dans le tramway.

3 16

Initier, en concertation avec les structures concernées, une amélioration des rôles des taxis à l'échelle de la Communauté Urbaine.

3 17

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).

3 18

**La démarche de progrès :**

3 18

Tendre vers une billétique intégrée de tous les modes de transport y compris le stationnement et les transports interurbains.  
Réserver la possibilité d'une liaison ferrée rapide entre la gare Saint Jean et l'aéroport de Bordeaux Mérignac.

AXE N° 4

PARTAGER AUTREMENT L'ESPACE PUBLIC

**LA STRATÉGIE**

- Donner des règles du jeu sur l'organisation des espaces
- Faire de la place aux modes alternatifs à 1 automobile

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

- *La diminution du trafic automobile*

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hiérarchiser le réseau Coexistence des usages sur un espace commun Qualité et sécurité des aménagements</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Le développement des transports collectifs et des modes de transport économes et les moins polluants</i></li> <li>• <i>L'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération</i></li> </ul>
---	--

<b>Les actions à programmer :</b>	
4 1	Mettre en œuvre un plan de circulation d'agglomération pour protéger les centres des trafics de transit et d'échange, notamment ceux concernés par le tramway.
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.
4 3	Réaffecter et requalifier les voiries principales de l'agglomération afin de réduire la vitesse, diminuer les niveaux sonores en façade, améliorer la sécurité et mieux partager les rues et de créer une nouvelle image.
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.
<b>Les 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.
4 7	Prévoir des règles d'occupation de la voirie variant suivant les périodes et les horaires : s'adapter aux besoins temporaires des animations de rues, étendre les journées sans voiture, augmenter les phases réservées aux piétons dans les cycles de feux le samedi...
<b>La démarche de progrès :</b>	
4 8	Ne pas affecter plus de 50 de l'espace public à l'automobile (circulation et stationnement) et tendre vers cette règle pour les aménagements de la voirie existante qui est plus contrainte.
4 9	Prévoir 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) dans la limite de la règle précédente (50-50) si les contraintes le permettent et les conflits d'usage le nécessitent.

<b>AXE N° 5</b>
<b>FAVORISER LES PIÉTONS ET LES CYCLISTES</b>

<p><b>LA STRATÉGIE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le report modal des déplacements courts en automobile vers les modes les moins polluants</li> <li>• Confort, sécurité, continuité, convivialité des itinéraires piétons et cyclistes</li> <li>• Ne pas séparer systématiquement les différents usages de la voirie</li> <li>• Tendre vers la « ville de proximité »</li> </ul>	<p><i>Les orientations de la loi sur l'air concernées</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>La diminution du trafic automobile</i></li> <li>• <i>Le développement des modes de transport économes et les moins polluants notamment l'usage de la bicyclette et de la marche à pied</i></li> </ul>
--	---

<b>Les actions à programmer :</b>	
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	

5 4	<p>Aménager et sécuriser les itinéraires piétons (création d'une enveloppe budgétaire spécifique) comprenant :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la résorption des points noirs d'accidents piétons</li> <li>- l'élargissement des trottoirs étroits et sollicités</li> <li>- la réalisation des trottoirs manquants sur les voies périphériques pour l'accès aux arrêts des transports collectifs,</li> <li>- l'amélioration des traversées et des accès au réseau de transports en commun (bus et tramway).</li> </ul>
5 5	<p>Développer le réseau d'itinéraires cyclables par :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la mise en œuvre du Schéma Directeur des itinéraires cyclables communautaires.</li> <li>- l'entretien et l'amélioration constants des itinéraires aménagés.</li> <li>- l'amélioration du repérage.</li> <li>- l'amorce de la création d'un réseau vert reliant les espaces verts de la Communauté Urbaine (piétons, vélos, rollers).</li> </ul>
5 6	<p>Améliorer le stationnement pour les cyclistes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- accueil des vélos dans les parcs gardés.</li> <li>- aménagement de points de stationnement pour vélos sur voirie, notamment en remplacement de places de stationnement voitures.</li> <li>- créer au droit des équipements publics nouveaux et existants des espaces de stationnement pour vélos.</li> </ul>
5 7	<p>Créer un service de location de vélos : « 1000 vélos Bordeaux Métropole ».</p> <p><b>Les actions à initier :</b></p>
5 8	<p>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).</p>
5 9	<p>Améliorer le repérage sur les itinéraires des piétons.</p>
5 10	<p>Initier l'acquisition de flottes de vélos par les administrations et les entreprises pour les déplacements professionnels courts de leurs salariés.</p> <p><b>La démarche de progrès :</b></p> <p>Imposer dans les constructions nouvelles la création d'espaces d'accueil pour les vélos lors de la 3<sup>ème</sup> révision du POS.</p>

AXE N° 6	
ORGANISER LE STATIONNEMENT ET LES LIVRAISONS	
<p><b>LA STRATÉGIE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Donner la priorité dans les centres au stationnement des résidents et des visiteurs</li> <li>• Favoriser par la gestion du stationnement le report modal des employés en amont des centres vers le tramway et les bus.</li> <li>• Réduire l'offre voirie en supprimant progressivement tout stationnement illicite, considéré actuellement comme une offre de fait ; fiabiliser le stationnement payant.</li> <li>• Simplifier et améliorer la réglementation livraison</li> </ul>	<p><i>Les orientations de la loi sur l'air concernées</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>l'organisation du stationnement</i></li> <li>• <i>le transport et la livraison des marchandises</i></li> <li>• <i>la diminution du trafic automobile</i></li> <li>• <i>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</i></li> </ul>
<p><b>Les actions à programmer :</b></p>	
6 1	Organiser la coordination de l'ensemble des acteurs du stationnement, notamment entre les communes et la Communauté Urbaine.
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 3	Poursuivre et étendre la mise en œuvre du stationnement payant dans les centres et sur certains pôles bien desservis par les transports collectifs.
6 4	Harmoniser et modifier les politiques tarifaires dans les parcs et sur voirie : <ul style="list-style-type: none"> <li>- augmenter le tarif horaire sur voirie,</li> <li>- supprimer, consécutivement à la mise en service du tramway, les tarifs réduits et abonnements pour employés,</li> <li>- favoriser les résidents,</li> <li>- expérimenter un site avec agent encaisseur.</li> </ul>
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 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 8	Supprimer au 01/01/2004 (fin de la 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 et en parking.
6 10	Etablir, lors de la 3 <sup>ème</sup> révision du POS, des normes minimales mais aussi maximales de stationnement pour les constructions dans les centres et à proximité du réseau de tramway (article 12 du POS).
6 11	Adapter la réglementation concernant l'accès et l'arrêt des véhicules de livraison.
6 12	<b>Les actions à initier :</b>
6 13	Améliorer l'efficacité des services de fourrière.
6 14	Proposer aux employeurs, en liaison avec la mise en œuvre de plan de mobilité par les entreprises (action 7.12), des mesures de réduction de l'offre de stationnement destinée aux employés.
6 15	Organiser le stationnement des cars de tourisme.
6 16	Réserver des emplacements de stationnement pour les camping-cars.
6 17	Participer au programme de recherche PREDIT 2 pour une mise à l'étude de l'optimisation de la desserte marchandises dans les centres villes.
6 18	Améliorer les conditions d'accès et aménager les arrêts pour les véhicules de livraison. Développer des aides au stationnement résidentiel : information sur le marché, aides techniques à la construction, investissements volontaristes de la collectivité.
6 19	<b>La démarche de progrès :</b>
6 20	Ne jamais compenser, sauf pour les résidents, les pratiques de stationnement illicites par du stationnement licite. Accorder les permis de construire aux activités et centres commerciaux sous condition de desserte/stationnement pour les véhicules de livraison (adaptation de l'article 12 du règlement du POS).

## AXE N° 7

### ORGANISER LE STATIONNEMENT ET LES LIVRAISONS

#### **LA STRATÉGIE**

- Sensibiliser au bénéfice du report modal
- Modifier les comportements

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

- Diminution du trafic automobile
- Développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants

• La ville apaisée

• Le transport et la livraison de marchandises

• Encourager les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel

## 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 :**

À M. le Préfet

À M. le Préfet délégué à la sécurité

À le Directeur de l'Équipement

À 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'État 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 :**

À les fonctionnaires représentant l'État, la Communauté Urbaine de Bordeaux, la Région et le Département, l'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 P.D.U. 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.

### Les actions à programmer :

*Agir par l'information*

7 1 Donner une nouvelle image pour le réseau de transport en commun : information, habillage des bus, logo, nom (voir action 3.4).

7 2 Créer un observatoire du P.D.U. et informer les usagers sur le suivi du système. (Environnement, stationnement, transport et déplacement, sécurité routière, tramway...)

***Agir par la communication***

- 7 3 Conduire un plan de communication sur les thèmes associés au P.D.U.. (Le bénéfice du report modal, la ville partagée, la sécurité, l'entretien des véhicules).
- 7 4 Informer sur les itinéraires deux roues - aménagés et à aménager - et expliquer les choix qui ont conduit à privilégier telle rue ou telle autre rue pour constituer le réseau.

**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.
- 7 6 Conduire un plan de mobilité à la CUB.

**Les actions à initier :**

- 7 7 Informer en permanence et régulièrement sur les déplacements : dispositifs d'information multimodaux, information sur les conditions de circulation, information sur les bus.
- 7 8 Étude de faisabilité d'une centrale de mobilité pour pouvoir répondre à la demande diversifiée des ménages sur la multimodalité.
- 7 9 Sensibiliser les autres administrations et entreprises à la démarche de la CUB : stage de conduite apaisée, concours d'éco-conduite.
- 7 10 Créer un label qualitatif.
- 7 11 Organiser l'information des transporteurs sur l'usages de véhicules moins polluants.
- 7 12 Créer une coopération entre les transporteurs de marchandises pour desservir les centres-villes.
- 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 19 Elaborer une charte de bonne conduite du transport et des livraisons de marchandises en zone urbaine.
- 7 20 Favoriser les échanges d'information entre les acteurs des transports de marchandises (transporteurs et commerçants).
- 7 21 Favoriser les livraisons à domicile des achats de particuliers.

**La mission de mise en oeuvre du P.D.U.:**

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 :**

Est mis en œuvre par l'a'urba

Recueille les données des observatoires spécifiques

Construit l'Observatoire des indicateurs de suivi pluri-annuels.

Informe et alerte le comité technique et la mission P.D.U. de la Communauté Urbaine.

## 4. Les résultats attendus

Une première formulation des résultats attendus de ces actions et des moyens à mettre en œuvre pour mesurer ces résultats a pu d'ores et déjà être effectuée.

Le principal résultat attendu est de **générer, autour de la réalisation du tramway et du programme d'actions associés, un renversement des comportements de déplacements en réduisant la part actuelle de l'automobile, supérieure à 60 %**, qui place Bordeaux dans le peloton de tête des villes françaises utilisant ce mode de transport. Chaque action du projet contribue à la réussite de cet objectif.

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, qui font l'objet d'un programme ambitieux en leur faveur.
- **une amélioration des performances du système des déplacements**, et notamment par la réduction spectaculaire des temps de parcours en transports en commun induits par la réalisation du tramway et de l'amélioration du réseau d'autobus 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 particulière, 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 les actions envisagées en faveur du partage de la rue, retrouvant un équilibre et d'une courtoisie d'usage des espaces collectifs.

Un dispositif d'ensemble permettant d'évaluer les résultats des actions mises en œuvre sera établi. Il repose en particulier sur la création d'un observatoire du P.D.U. (proposé dans l'axe 7) qui sera l'outil essentiel d'information, de suivi et d'évaluation. Il constituera également un outil d'aide à la décision car il permettra au terme des cinq ans du premier plan des déplacements de tirer les enseignements des premières applications d'actions, d'en mesurer leur efficacité et de proposer des ajustements ou de nouvelles mesures pour la préparation du plan suivant (2005-2010).

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

Le Plan des Déplacements Urbains 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 218 MF 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, réunira les représentants de l'Etat, de la Région et du Département, les élus représentant de la Communauté Urbaine, et des communes.**

Au sein des services de la Communauté Urbaine, une mission opérationnelle coordonnera la mise en œuvre des actions et conduira 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, constituera la base d'un **observatoire du P.D.U.** à mettre en œuvre par l'agence d'urbanisme.